

# EUROMERCI

**IL MENSILE DELLA LOGISTICA**



PROLOGIS PARK  
**BOLOGNA INTERPORTO**

Con **PARKlife™** sport  
per tutti  
all'interporto di Bologna

prologis.it

**PARK**life™



**Gli attacchi sul Mar Rosso minacciano il "sistema Italia"**

**EDITORIALE**  
**L'IMPERANTE**  
**DIVERSITA' DI GENERE**

**ECONOMIA**  
**UN'OCCASIONE**  
**PER IL MEZZOGIORNO**

**CEGID**  
**2024: LE SFIDE**  
**PER I RETAILER**

# GREEN LOGISTICS EXPO

3<sup>^</sup> EDIZIONE

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE  
FIERA DI PADOVA, 9-10-11 OTTOBRE 2024



LA FIERA  
DI RIFERIMENTO  
DELLA LOGISTICA  
IN ITALIA



SEI INTERESSATO AD ESPORRE?  
Scansiona il QR CODE  
per contattarci oppure  
scrivere all'indirizzo:  
[greenlogisticsexpo@padovahall.com](mailto:greenlogisticsexpo@padovahall.com)

[greenlogisticsexpo.com](https://greenlogisticsexpo.com)



UN PROGETTO:



Padovahall S.p.A.  
Via N. Tommaseo 58  
35131 Padova (Italia)



Interporto Padova S.p.A.  
Cassella Spagnola, 35  
35127 Padova (Italia)

CON IL PATROCINIO DI:



---

## L'IMPERANTE DIVERSITA' DI GENERE

### Poche donne nei settori più remunerativi

---

NEGLI ULTIMI TEMPI, SPECIE IN OCCASIONE DELLA FESTA DELLA DONNA, L'8 MARZO, SI E' PARLATO DELL'OCCUPAZIONE FEMMINILE. UN PROBLEMA NEL NOSTRO PAESE LONTANO DALL'ESSERE RISOLTO. UN RECENTE CONVEGNO DEL CONSIGLIO DI INDIRIZZO E VIGILANZA DELL'INPS, DEDICATO ALL'ARGOMENTO, HA SOTTOLINEATO CHE, NEL CORSO DEGLI ULTIMI DIECI ANNI, LA PERCENTUALE DI DONNE IMPIEGATE NEL SETTORE PRIVATO, ESCUSA L'AGRICOLTURA, E' PASSATO DAL 40,6% DEL 2010 AL 41,7% DEL 2022. SE SI CONSIDERA IL CALO DEMOGRAFICO (DAL 2010, LE DONNE SONO CALATE SUL TOTALE DELLA POPOLAZIONE DI POCO PIU' DI 800 MILA UNITA'), SI PUO' DIRE CHE I DATI DEL 2010 SI EQUIVALGONO CON QUELLI DEL 2022. IN QUESTO PERIODO CERTAMENTE IL MERCATO DEL LAVORO NEL NOSTRO PAESE HA VISSUTO UNA PROFONDA TRASFORMAZIONE, ANCHE IN TERMINI SOCIOCULTURALI, MA LA "PARITA' DI GENERE" NON E' STATA CERTAMENTE NE' RAGGIUNTA NE' "TOCCATA". IN PRIMO LUOGO, LE DONNE TROVANO LAVORO PRINCIPALMENTE IN ALCUNI SETTORI DEI SERVIZI (NEL 2022, LA PRESENZA FEMMINILE E' DEL 79% NELLA SANITA' E DEL 77% NELL'ISTRUZIONE), MA SONO SOTTORAPPRESENTATE IN QUELLI MAGGIORMENTE REMUNERATIVI: AD ESEMPIO, SONO SOTTO IL 30% NELLA MANIFATTURA. QUINDI, NE RISULTA UN QUADRO COMPLESSIVO CHE PONE IN RISALTO UNA NETTA DIVERSITA' SALARIALE FEMMINILE. DAL CONVEGNO DEL CIV E' EMERSO CHE "IL VANTAGGIO REMUNERATIVO MASCHILE NEI REDDITI ANNUALI E' DI CIRCA IL 40% - SENZA GRANDI VARIAZIONI NEGLI ULTIMI DIECI ANNI - MENTRE SCENDE A CIRCA IL 30% PER LE RETRIBUZIONI GIORNALIERE". TALE DIVARIO APPARE EVIDENTE SU TUTTI I PIANI: CONTRATTUALE, SETTORIALE, DI IMPRESA. SE SI COMPARANO DONNE E UOMINI CON LE STESSE CARATTERISTICHE INDIVIDUALI E OCCUPAZIONALI ALL'INTERNO DELLA STESSA IMPRESA IL GAP NELLA RETRIBUZIONE ANNUA E' DI CIRCA IL 12%, SENZA ALCUNA MOTIVAZIONE SE NON LA "DIFFERENZA DI GENERE". INOLTRE, LE DONNE LAVORANO UN MINOR NUMERO DI GIORNI (NEL 2022, NEL SETTORE PRIVATO, I GIORNI RETRIBUITI SONO STATI 221 PER LE DONNE E 234 PER GLI UOMINI) E SONO MOLTO SPESSO ASSUNTE CON CONTRATTI PART-TIME. QUEST'ULTIMO E' UN ALTRO GRAVE PROBLEMA: IN MOLTE REGIONI DEL SUD SUPERA IL 60%. IL COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL'INPS, MICAELA GELERA, HA SOTTOLINEATO CHE "OGGI, QUELLO DELLA DISPARITA' DI GENERE E' UN PROBLEMA ANCORA MOLTO EVIDENTE NEL NOSTRO PAESE E CHE RENDE NECESSARIO RAFFORZARE E RENDERE STRUTTURALI LE MISURE MESSE IN CAMPO DAL DECISORE POLITICO PER CONCILIARE I CARICHI FAMILIARI CON LA VITA LAVORATIVA DELLE DONNE".

# VI SEGNALIAMO

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

**Economia**

**UN'OCCASIONE  
PER IL MEZZOGIORNO**

**8**

**Politica del mare**

**GLI ATTACCHI DEL MAR ROSSO  
MINACCIA IL "SISTEMA ITALIA"**

**36**

**Portualità**

**INTERVENTO DI RIXI  
SULLA RIFORMA**

**38**

**Focus immobiliare: cover**

**PROLOGIS SI MUOVE BENE  
IN UN MERCATO POSITIVO**

**42**

**Focus immobiliare**

**JLL: 2023,  
LOCAZIONI DA RECORD**

**44**

**Focus immobiliare**

**ALLE PORTE DI BOLOGNA,  
NASCE UN PARCO LOGISTICO DI VGP**

**48**

**Cegid**

**2024, LE SFIDE  
PER I RETAILER**

**53**

**Primo Piano**

**CONVEGNO A VENEZIA SUI DAZI  
DOGANALI AMBIENTALI**

**55**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

**4**

**NEWS**

**18**

**DALLE AZIENDE**

**23**

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

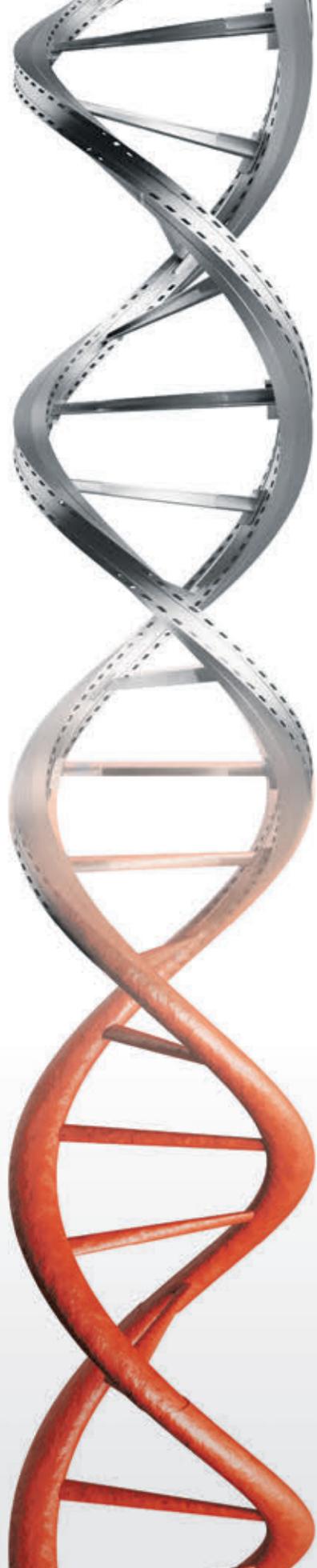
Pubblicità  
Rancati Advertising S.r.l.  
tel. +39 02 70300088  
e-mail: info@rancatinet.it  
Riferimenti: Andrea Rancati e  
Claudio Sanfilippo



Nel 2023, la logistica, come tutto il sistema industriale-economico, ha avuto difficoltà: la guerra in Ucraina e l'aumento dei tassi di interesse. Difficoltà che potrebbero continuare specie all'inizio del 2024 (il servizio a pag. 7)



La Bce intensificherà la sua azione per favorire la "transizione verde". In particolare, analizzerà lo stretto legame tra la "perdita" della natura e il cambiamento climatico, adeguando i suoi interventi finanziari (il servizio a pag. 21)



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

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

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

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

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

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

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



## Cala la fiducia delle imprese

**C**ontinua la flessione dei prezzi alla produzione dell'industria che calano in gennaio 2024 dell'1,7% su base mensile e del 10,7% su base annua. I prezzi diminuiscono sul mercato interno del 2,5% rispetto a dicembre e flettono del 14,0% su base annua. A gennaio 2024, fra le attività manifatturiere, i cali tendenziali più ampi riguardano i settori dei pro-

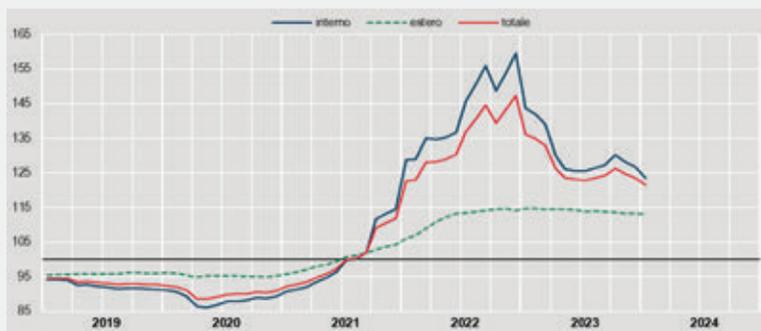


dotti chimici (meno 9,7% sul mercato interno e meno 7,8% sull'area euro), della metallurgia e della fabbricazione di prodotti in metallo (rispettivamente meno 5,3% sul mercato interno e meno 7,5% sull'area euro) e dell'industria del legno, della carta e stampa (meno 4,3% sul mercato interno e meno 13,7% sull'area euro). Per quanto riguarda gli "edifici residenziali e non residenziali" i prezzi a gennaio 2024 rimangono invariati rispetto a dicembre, mentre flettono dello 0,6% su base annua. Aumentano invece i prezzi alla produzione dei servizi: nel quarto trimestre del 2023 sono aumentati dello 0,4% sul trimestre precedente e del 2,3% su base annua. In aumento, secondo la stima dell'Istat, anche l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (esclusi i tabacchi) che è aumentato dello 0,1% su base mensile e dello 0,8% su base annua. L'inflazione di fondo, al netto dei prodotti alimentari freschi e dell'ener-

### Prezzi alla produzione

Fonte: ISTAT

(2019-2024, numeri indice, base 2021=100)



### Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(2019-2024, indice Nic\*, variazioni % congiunturali e tendenziali, 2015=100)

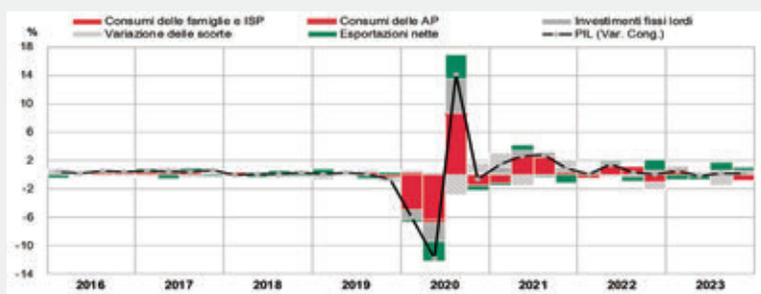


\*Nic: indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività al lordo dei tabacchi

### Andamento componenti del Pil

Fonte: ISTAT

(I trim. 2016-IV trim. 2023, variazioni % congiunturali)



# Piacenza

Logistica dal design versatile / 20.000 m<sup>2</sup>

Disponibilità Q1 2024

Moderno magazzino logistico con un importante numero di baie di carico per HGV e furgoni e con due possibili configurazioni: mono tenant o multi tenant, con unità da 5.500 o 7.300 m<sup>2</sup>.



gia, “decelera”, passando dal 2,7% al 2,4%. Per quanto riguarda il fatturato dell'industria, a dicembre 2023, l'Istat stima che, al netto dei fattori stagionali, sia aumentato del 2,1% in termini congiunturali, registrando una dinamica positiva su entrambi i mercati: su quello interno con più 1,7% e su quello estero con più 2,7%. Con riferimento ai raggruppamenti principali di industrie, a dicembre gli indici destagionalizzati del fatturato hanno segnato un aumento congiunturale per i beni intermedi (più 4,0%), per i beni di consumo (più

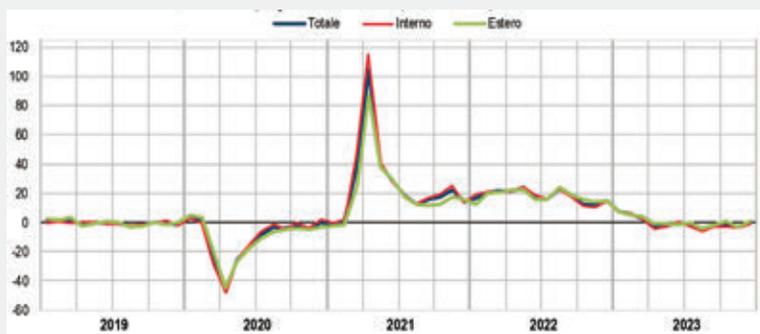


2,4%) e per i beni strumentali (più 0,1%). Infine, c'è da considerare che emergono segnali contraddittori sul clima di fiducia: quella dei consumatori aumenta da 96,4 a 97, mentre l'indicatore composito che misura la fiducia delle imprese scende da 97,9 a 95,8. Per i consumatori, si registra un'evoluzione positiva delle valutazioni sulla situazione personale e su quella corrente; le opinioni sulla situazione futura rimangono sostanzialmente stabili rispetto al mese scorso mentre quelle sulla situazione economica generale peggiorano. Invece, per le imprese, l'indice di fiducia diminuisce in tutti e quattro i comparti economici indagati, seppur con intensità diverse: nelle costruzioni e, soprattutto, nel commercio al dettaglio si registrano i cali più consistenti, mentre nella manifattura e nei servizi si stima una diminuzione più contenuta. ■

## Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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



## Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

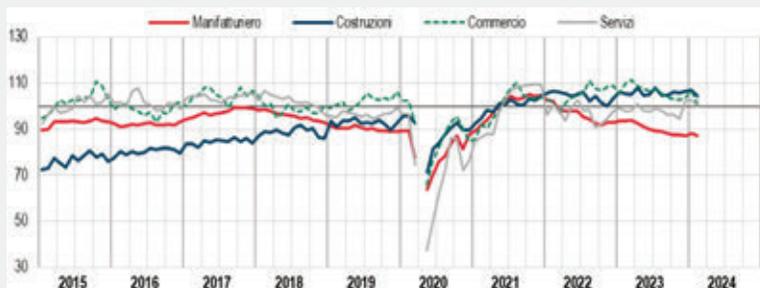
(I trim. 2016-IV trim. 2023, variazioni % congiunturali su indici destagionalizzati e tendenziali su indici grezzi, base 2015=100)



## Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(2015-febb. 2024, per settore di attività economica, base 2021=100)



# 2023, i conti con la geopolitica

L'osservatorio pubblicato dalla Fedespedit sui dati economici dell'anno scorso mette in luce le difficoltà scaturite dalle criticità politiche.

Il centro studi della Fedespedit ha pubblicato in febbraio l'osservatorio quadrimestrale sull'andamento del trasporto merci internazionale, facendo anche un consuntivo sull'anno 2023. Ne riportiamo alcuni passaggi. L'osservatorio parte esaminando a livello mondiale come si sia concluso l'anno scorso. Il 2023 è stato un anno complicato non solo a livello politico (continuazione della guerra in Ucraina e apertura fronte medio-orientale), ma anche economico, sia come conseguenza dell'instabilità politica sulle scelte delle imprese e delle famiglie sia per le misure antinflazionistiche adottate dalle principali banche centrali, per frenare la corsa

dei prezzi innescata dalla forte crescita del costo delle materie prime energetiche nel corso del 2022. L'effetto finale di tali difficoltà è stato il rallentamento del ciclo economico, che dovrebbe continuare, salvo imprevisti (in positivo, o in negativo), anche nella prima parte del 2024, soprattutto nel caso dei paesi avanzati, mentre quelli in via di sviluppo dovrebbero registrare tassi di crescita superiori, se pur ridimensionati rispetto alle aspettative. Tra i paesi maggiormente dinamici si sono segnalati quelli del Far East e quelli dell'Africa sub-sahariana. Da segnalare anche gli Stati Uniti, il cui tasso di crescita per il 2023 è stato visto al rialzo (più 2,6%), anche grazie all'aumento dei consumi interni favoriti dalla crescita salariale post-pandemia (più 4,3% nel periodo



*“La performance del nostro export, con una crescita superiore al 3% nei primi dieci mesi del 2023, ci dice che la prima esigenza, come sistema paese, è lavorare sull'efficienza del nostro sistema logistico”, afferma il presidente di Fedespedit Alessandro Pinto*

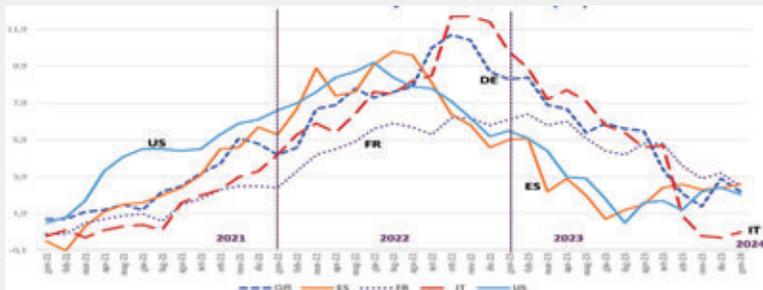
settembre 2022-settembre 2023). Nell'Unione europea, il terzo trimestre ha registrato un aumento del 1,3% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, ma è rimasto invariato in confronto al dato del secondo trimestre, mentre evidenzia una flessione dello 0,1% nel caso dell'area euro. Quest'ultimo dato fotografa la difficile situazione attuale, confermata dalla flessione dell'attività manifatturiera negli Stati Uniti e in Germania. Dall'indicatore Pmi della manifattura dell'euro zona (calcolato da S&P Global), si registra un ulteriore calo dell'attività economica messa in relazione alla contrazione della domanda. Le stime Eurostat sull'andamento del Pil dell'Unione nel quarto trimestre 2023 indicano una sostanziale stabilità.

**Il rapporto esamina quindi la situazione** in Italia e si apre con una riflessione di Alessandro Pinto, presidente della Fedespedit: “Per quanto riguarda l'Italia, il commercio internazionale si conferma una forza trainante dell'economia del paese anche in uno scenario internazionale colpito da una nuova crisi geopolitica. Si tratta di una crisi scoppiata in un contesto economico già caratterizzato da scarsa dinamicità, come dimostra il modesto livello di crescita del traffico container a livello mondiale, appena più 1,7% nei primi nove mesi del 2023. La performance delle nostre esportazioni, che hanno registrato una crescita superiore al 3% nei primi dieci mesi dell'anno scorso, ci dice che la prima esigenza, come sistema paese, è lavorare sull'efficienza del >

## Prezzi al consumo

Fonte: Fedespedi

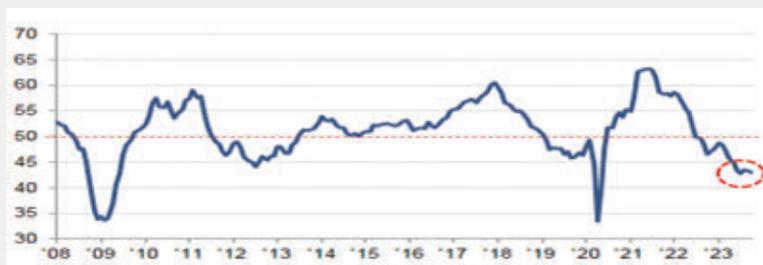
(2021-2014, andamento mensile in alcuni paesi, anno su anno)



## PMI manifatturiero dell'area Euro

Fonte: Fedespedi

(2008-2023)



nostro sistema logistico. Semplificazioni, regolazione, investimenti e cultura del lavoro sono gli strumenti che servono al sistema logistico nazionale per garantire e potenziare il livello di competitività dell'import-export del paese”.

**In chiusura il rapporto fa un bilancio** sulle diverse modalità di trasporto nel 2023 e parte dallo shipping. Nei porti italiani, il traffico container globale, al netto delle attività di trasbordo e feeder, è stimato in 173,8 milioni di Teu, sostanzialmente stabile rispetto al 2022. Nei primi nove mesi dell'anno, il traffico container nei principali porti

italiani si è ridotto del 4,2%, passando da 6,1 a 5,8 milioni di Teu. Il mese di ottobre con la sua ottima performance (più 9,3%), è sembrato segnare una svolta positiva che potrebbe tuttavia essere frenata dalla crisi che si è aperta nel Mar Rosso. Infatti dal 19 dicembre 2023 al 7 gennaio 2024 le navi passate da Suez sono diminuite del 60% circa, con alcune compagnie che hanno deciso di abbandonarlo totalmente: l'alternativa è la rotta che doppia il Capo di Buona Speranza, circa 5.000 miglia in più, con un'aggiunta di 11-12 giorni di viaggio e un aggravio in termini di costi, a cui si sommano an-

che gli aumenti per l'entrata in vigore dell'Emission Trading System-ETS che comporterà maggiori spese comprese tra i 25-60 euro a Teu a seconda dei servizi. Nelle ultime settimane si è registrata, infatti, un'inversione di tendenza dei noli che hanno subito un'impennata nella seconda settimana di gennaio 2024. Nello stesso periodo, i porti non italiani del Mediterraneo hanno movimentato complessivamente 24,5 milioni di Teu, con un incremento dell'1,4% rispetto allo stesso periodo del 2022 (in forte crescita il porto turco di Ambarli e Tanger Med, rispettivamente con un aumento del 12,1% e del 9,3%). I porti del North Range, invece, hanno evidenziato una significativa riduzione della movimentazione, pari a meno 5,0% (28,568 milioni di Teu movimentati). Per quanto riguarda l'auto-transporto, nei primi 9 mesi del 2023 il traffico di veicoli pesanti sulla rete autostradale italiana (in milioni di veicoli-km) ha registrato una modesta crescita dello 0,9%. Il traffico attraverso i principali valichi alpini (quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono Brennero, Monte Bianco e Frejus), si è leggermente ridotto nel 2023, passando dai 4,973 milioni di veicoli pesanti del 2022 ai 4,816 del 2023, con una flessione del 3,2%. Infine, il cargo aereo. Sulla base dell'ultimo report di IATA, il traffico cargo di dicembre, espresso in ton-km, è aumentato dell'8,3% rispetto allo stesso mese del 2022. La contrazione del ciclo economico e del commercio internazionale ha pesato sul cargo aereo nazionale, in flessione dell'1,6% rispetto al 2022. Milano Malpensa, 8° nel ranking degli aeroporti dell'Unione, continua a concentrare oltre il 60% del traffico nazionale ma registra una flessione del 6,8%, mentre è in crescita invece Roma Fiumicino con un più 35%.

# Industria 4.0: cresciuti gli investimenti delle imprese distrettuali del 25%

Ciò ha permesso, nel periodo 2019-2021, alle Pmi, un aumento della marginalità che ha raggiunto il 14% contro l'8% delle aziende poste fuori distretto.

In Italia, dopo il rimbalzo post pandemia e un 2022 fortemente positivo, la congiuntura del settore manifatturiero nei primi mesi del 2023 si è improvvisamente raffreddata. Sia la domanda interna che quella estera hanno mostrato segnali di rallentamento e, malgrado una competitività che si mantiene elevata, si sono contratti gli indici di produzione, del fatturato reale e le esportazioni. I distretti produttivi sono stati anch'essi coinvolti. La speranza è che nel 2024 ci sia una "ripartenza". Una speranza che si basa su diversi fattori che contraddistinguono le imprese che operano all'interno dei distretti: in primo luogo la forte diversificazione di prodotto che permette di cogliere diverse opportunità; la presenza di filiere corte a differenza delle imprese che lavorano fuori dai distretti: molte delle materie prime sono prodotte nello stesso distretto, in imprese ramificate a livello locale che consentono una continuità nei rifornimenti in un contesto mondiale invece ancora caratterizzato da lunghe distanze; il notevole salto in avanti nell'organizzazione del lavoro, grazie agli investimenti in macchinari e in digitalizzazione, che sono cresciuti tra il 2016 e il 2022 del 25,3% a prezzi costanti, mentre, ad esempio, la Germania si è arrestata al 2,5%. Ciò si è dovuto principalmente alla spinta data dall'Industria 4.0, che ha permesso alle imprese italiane dei distretti di integrare tecnologia nei processi produttivi, con ritorni importanti in termini di automazione, monitorag-



Le imprese distrettuali presentano circa 75 brevetti ogni 100 imprese, contro i 51 delle aree non distrettuali. Questo ne rafforza la competitività

gio e controllo, flessibilità, produttività e riduzione dei costi, sicurezza dei lavoratori.

**Sono proprio questi forti investimenti** che hanno creato la differenza con le aziende non distrettuali. Secondo le indagini che la direzione studi e ricerche della banca Intesa Sanpaolo ha condotto in più territori ad alta intensità distrettuale, i principali obiettivi raggiunti con l'adozione di tecnologie 4.0 hanno riguardato i processi, venendo utilizzate per favorire l'automazione delle diverse fasi produttive e per monitorare e controllare i passaggi lungo la catena del valore. I vantaggi dell'applicazione tecnologica sono molto evidenti in rapporto alla redditività e alla produttività. Da un'analisi su 423 imprese localizzate nel Triveneto, in Emilia-Romagna e nelle Marche, in gran parte attive in settori ad alta intensità distrettuale come meccanica, agroalimentare e legno-arredo, per le impre-

se che hanno fatto ricorso a Impresa 4.0, tra il 2019 e il 2021, è migliorata l'Ebitda margin. Questo è avvenuto per le imprese distrettuali mentre le altre hanno subito un ridimensionamento del proprio mark up. Le differenze maggiori si osservano per le imprese più piccole: nel 2021, quelle 4.0 hanno registrato un Ebitda margin pari al 14%, mentre il resto delle micro imprese si è fermato all'8%. Anche la risposta alla crisi energetica ha visto reagire meglio le imprese distrettuali. Infatti, soprattutto nelle aree ad alta intensità distrettuale prevalgono le azioni dirette a rivedere l'offerta per ridurre i consumi di energia, ad avviare oppure potenziare l'autoproduzione di energia, a rimodulare i turni. Molte imprese hanno già apportato soluzioni che riducono l'impatto dei costi energetici. In termini mediani emerge tra il 2019 e il 2022 un aumento del 57% degli importi pagati da imprese distrettuali a favore di utility energetiche. ■

# Un'occasione per il Mezzogiorno

Il governatore della Banca d'Italia, Fabio Panetta, ha ricordato che la riorganizzazione produttiva e l'accorciamento delle filiere può rappresentare una grande opportunità per il nostro Sud.

di **Stefano Pioli**

**F**abio Panetta, governatore della Banca d'Italia, è intervenuto al 30° Congresso Assiom Forex, l'Associazione degli operatori finanziari, con un intervento intitolato "Sviluppi economici e politica monetaria nell'area dell'euro". Il governatore, all'inizio del suo discorso, ha affrontato il tema delle prospettive dell'economia internazionale. Ha affermato che oggi "la congiuntura è debole", dato il ristagno del commercio mondiale; l'inasprimento monetario attuato simultaneamente dalle banche centrali dei maggiori paesi, che sta contribuendo a una decisa flessione dell'inflazione, ma anche "a frenare la domanda"; l'incertezza creata dal proseguimento del conflitto ucraino e, oggi, con lo scontro in Medio Oriente. Sullo sfondo di questa fragilità congiunturale, "la frammentazione geopolitica sta provocando un arretramento nel grado di integrazione economica fra paesi e regioni del mondo. L'introduzione di restrizioni al commercio, in corso da tempo, ha subito un'accelerazione. Si delinea una ricomposizione degli scambi tra paesi, già evidente per i beni energetici. Se permanente, questo riassetto avrà conseguenze rilevanti nel medio e lungo periodo. Un calo degli scambi internazionali di beni, servizi, tecnologie e idee finirebbe per ridurre l'efficienza produttiva e comprimere la crescita potenziale dell'economia mondiale, già in flessione da anni. Le catene globali del valore sono infatti esposte all'interruzione delle forniture di fattori di pro-

## Nuove barriere al commercio

Fonte: Banca d'Italia



duzione essenziali; sono divenute una fonte di incertezza per gli andamenti macroeconomici. A loro volta, gli ostacoli alla mobilità dei capitali riducono le opportunità di investimento e di diversificazione del rischio tra paesi. Più in generale, la frammentazione commerciale e finanziaria rischia di sfibrare l'assetto multilaterale che ha sorretto lo sviluppo economico mondiale dal secondo dopoguerra e favorito il mantenimento della pace tra le principali potenze".

**In questa situazione, le imprese europee, soprattutto quelle esposte verso il Far East e l'economia cinese, stanno avviando una riorganizzazione delle produzioni e delle filiere di approvvigionamento. A fronte della perdita di convenienza di regioni remote, potrebbe rafforzarsi l'attrattività di territori che possono far leva su energie rinnovabili**

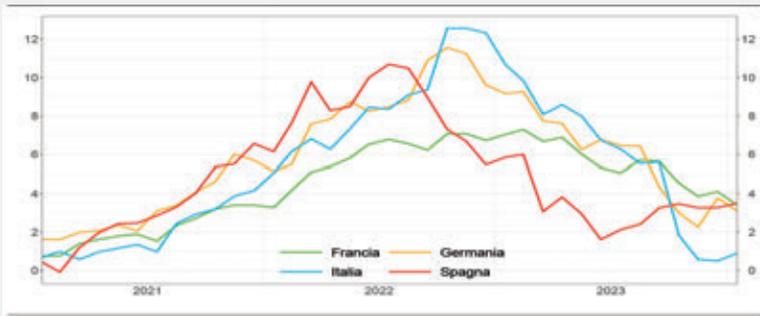
a basso costo e prossimità ai mercati europei. In un quadro di relazioni internazionali più difficili, l'appartenenza all'Unione europea e a un'area valutaria stabile come l'eurozona, nonché l'adesione al blocco "atlantico", diventano vantaggi competitivi. Questa è "un'occasione rara per il nostro Mezzogiorno". "Ma - ha aggiunto Panetta - tradurre le opportunità in concrete occasioni di crescita richiede politiche attive di attrazione dei capitali e il rafforzamento di fattori di contesto quali la dotazione di infrastrutture, investimenti in capitale umano e sociale, l'efficienza delle amministrazioni pubbliche".

**Passando all'economia dell'area euro, il governatore ha sottolineato che "un assetto produttivo integrato in catene internazionali del valore lunghe e complesse, la concentrazione delle espor-**

## Andamento inflazione

Fonte: Banca d'Italia

(principali paesi dell'area euro, dati mensili, variazioni % sui 12 mesi)



una risposta compatta e tempestiva allo shock pandemico”.

**Panetta ha poi parlato della politica monetaria.** Nell'attuale contesto di incertezza ogni congettura sul momento in cui avviare l'allentamento monetario è un esercizio sterile, oltre che irrispettoso della collegialità del consiglio della Bce. “Ciò che invece dobbiamo ora discutere è quali siano le condizioni necessarie per avviarlo evitando rischi per la stabilità dei prezzi e inutili danni all'economia reale”. Secondo Panetta, “le condizioni necessarie sono tre”: la prima è che il processo di disinflazione sia in una fase avanzata, come sta accadendo; la

seconda è che il calo dell'inflazione prosegua, e sotto questo aspetto tutto segnala che sia così; la terza è che il taglio dei tassi non faccia risalire l'inflazione. problema centrale per quest'ultima condizione è l'aumento del costo di lavoro, ma “oggi la

probabilità che un ipotetico rafforzamento della dinamica salariale dia il via a una tardiva rincorsa salari-prezzi è esigua. Per di più, con pressioni inflazionistiche che volgono al ribasso e profitti delle imprese elevati, un qualche recupero del potere d'acquisto dei salari, dopo le perdite subite, è fisiologico e potrà sostenere i consumi e la ripresa dell'economia”.



*La frammentazione commerciale e finanziaria rischia di sfiibrare lo sviluppo economico mondiale del secondo dopoguerra*

tazioni verso aree economicamente meno dinamiche rispetto al passato e l'elevato peso del settore industriale - che si espande meno dei servizi - sono oggi, nel mutato contesto internazionale, elementi di fragilità. Vi è il rischio che la tendenza alla bassa crescita emersa negli anni recenti si radichi nei programmi delle imprese, nelle aspettative dei consumatori e in ultima analisi nell'intero tessuto produttivo europeo,

deprimendo le ambizioni e le opportunità di sviluppo futuro. Negli Stati Uniti sia il Pil sia i consumi sono tornati in linea o al di sopra del sentiero di crescita di lungo periodo che si registrava nella fase pre-pandemica. Ciò non è invece accaduto in Europa. Le potenzialità del mercato unico europeo sono enormi. Per trarne beneficio è necessario ritrovare quella comunità di intenti a livello economico e politico che ha permesso

# La transizione digitale avanza a piccoli passi

Un rapporto dell'Istat fa l'analisi dei progressi della digitalizzazione nel 2023, mettendo in risalto le notevoli differenze tra Pmi e grandi aziende.

di **Valerio di Velo**

**L'**Istat ha pubblicato recentemente un rapporto sulla transizione digitale nel nostro paese. In primo luogo, nota l'Istat, vi è una forte differenza basata sulla dimensione aziendale. Nell'ambito della digitalizzazione il comportamento delle imprese viene valutato rispetto alle 12 caratteristiche specifiche che contribuiscono alla definizione dell'indicatore composito denominato Digital Intensity Index, utilizzato per identificare le aree nelle quali le imprese italiane ed europee incontrano maggiori difficoltà. Nel 2023, con riferimento ai 12 indicatori, per classe di addetti, i divari maggiori si riscontrano, a scapito delle Pmi (imprese con 10-249 addetti), nelle attività che richiedono

Planning, che permette di gestire l'intera attività aziendale e il CRM, Customer Relationship Management, che permette la gestione dei rapporti con i clienti). I dati per l'utilizzo di tali software sono nel caso delle Pmi per l'ERP del 41,4% e in quello delle grandi aziende dell'85,0%, mentre per il CRM sono rispettivamente del 18,5% e del 53,4%. Infine, seguono l'utilizzo più intensivo di social media (almeno due) che sono del 28,0% per le Pmi e del 55,0% per le grandi e quello dei servizi più sofisticati di cloud computing (rispettivamente 54,6% e 80,1%). Il Digital Intensity Index è uno dei sub-indicatori della transizione digitale delle imprese previsto nel programma "Bussola digitale 2030" con uno specifico target (90% da raggiungere entro il 2030). Nel 2023, il 60,7% di imprese con 10-249 addetti si colloca a un livello base di digitalizzazione (adozione di almeno quattro attività digitali su 12), ma appena il 21,3% si colloca a livelli definiti almeno alti dall'indicatore. Al contrario, il 91,1% delle imprese con almeno 250 addetti raggiunge un livello almeno base e il 68,1% anche quello almeno alto.

Confrontando le cinque combinazioni più frequenti delle 12 attività dell'indice, nel 2023, tra le imprese con 10-249 addetti e quelle delle imprese di almeno 250 addetti, è possibile individuare le tecnologie utilizzate con maggiore frequenza. In generale, circa un quarto delle Pmi digitalizzate è caratterizzato esclusivamente da un

utilizzo combinato di internet da parte degli addetti, il cloud computing e i social media e non adotta software gestionali tantomeno tecnologie di intelligenza artificiale o di analisi dei dati. Tra le Pmi la situazione più frequente corrisponde all'utilizzo, tra le 12 attività considerate, della sola banda larga a velocità almeno pari a 30 Mbit/s. Nel caso delle grandi imprese è invece più diffusa una combinazione complessa che conta almeno nove tecnologie: connessione a internet, cloud, software gestionali, uso dei social media e analisi dei dati effettuata all'interno o all'esterno dell'impresa. L'adozione dei software gestionali (ERP e CRM) da parte delle Pmi non compare tra le prime cinque combinazioni più frequenti

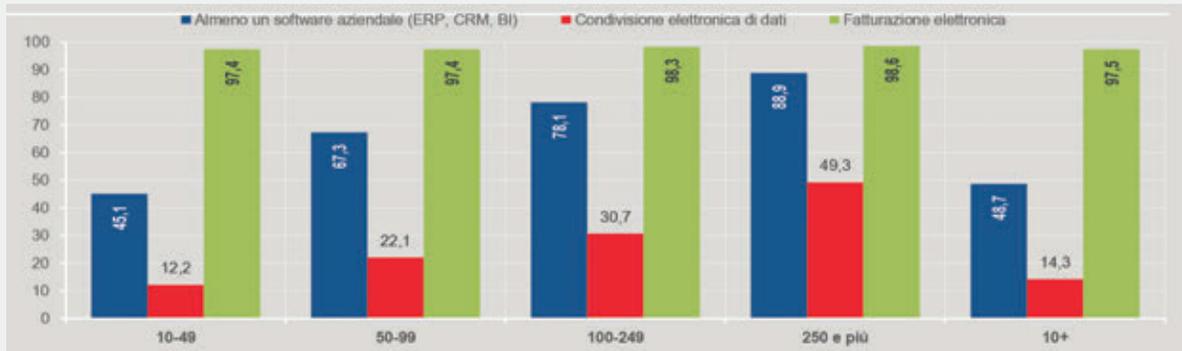


maggiore competenza specialistica come per l'analisi di dati (25,7% per le Pmi e 74,1% per le grandi imprese) e in quelle più legate alla complessità organizzativa e dimensionale come per l'utilizzo di software gestionali (ad esempio, l'ERP, Enterprise Resource



che riguardano circa un quarto delle imprese della stessa dimensione. Gli indicatori connessi alle vendite online e via web verso consumatori finali o business to consumer si riscontrano tra le prime combinazioni solo nelle imprese con almeno 250 addetti. In-

(2023, per classi di addetti, valori %)



*Nelle grandi aziende è diffusa una combinazione complessa nell'uso del digitale, che conta almeno nove tecnologie*

fine, le attività relative alle innovazioni tecnologiche più avanzate (quali intelligenza artificiale e analisi dei dati) fanno parte delle prime cinque combinazioni soltanto tra le imprese che hanno già adottato altre attività di base e che quindi sono connesse soprattutto a gradi di digitalizzazione alti e molto alti. Infatti, l'adozione di tecnologie di AI tra le Pmi ricorre per lo più tra quelle che hanno già adottato almeno altre cinque attività tra le 12 considerate.

Il rapporto si sofferma anche sulle vendite online. Nel 2023, non migliora, rispetto al 2022, in modo significativo la quota di Pmi che le praticano, ma aumentano i valori scambiati: stabile al 13,0% la quota che ha effettuato vendite online per almeno l'1% del fatturato totale, mentre passa dal 17,7% del 2022 al 18,5% la quota di quelle attive nell'eCommerce che hanno realizzato online il 15,5% dei ricavi totali (13,5% nel 2022). In generale, il 19,1% delle

imprese con almeno 10 addetti ha effettuato vendite online fatturando il 17,7% del fatturato totale. Questi dati sono vicini a quelli medi dell'Unione europea: rispettivamente 22,9% e 18,0%. In termini di composizione, il valore totale delle vendite online si realizza per il 37,9% nel settore energetico, per il 26,7% nel settore manifatturiero e per il 24,7% nel comparto del commercio. In particolare, l'Istat mette in rilievo che solo il 14,3%

delle aziende dichiara di condividere elettronicamente i dati con i fornitori o i clienti all'interno della catena di approvvigionamento. Inoltre, il 24,9% delle imprese con almeno 10 addetti esegue analisi di dati attraverso proprio personale o di altre imprese del gruppo di appartenenza (28,2% nell'Unione europea) e appena il 4,6% si avvale di un'altra impresa o organizzazione esterna per l'analisi dei dati (10,4% nell'Unione).

# L'eCommerce abbassa la carbon footprint

Presentata a Milano una ricerca condotta da Netcomm.

di Ivana Rossetti

**S**i è svolto a Milano l'evento Netcomm Focus Payment&Logistics, dedicato agli acquisti online e a quelli presso i negozi: due settori chiave della value chain italiana. Nell'evento sono stati analizzati i risultati del report "L'impatto ambientale delle consegne e-Commerce". La ricerca, condotta da Netcomm insieme al gruppo di ricerca B2c Logistics Center del Politecnico di Milano e sostenuta da FermoPoint, Mdis, MBE, InPost, GelProximity, TYP e Poste Italiane, ha avuto l'obiettivo di indagare l'impatto ambientale delle consegne per l'eCommerce e per gli acquisti tramite il canale fisico. L'analisi ha confrontato la carbon footprint nei processi di home delivery, punto di ritiro e acquisto nel negozio fisico, declinati nei settori merceologici dell'editoria, della tecnologia nelle zone urbane di Milano, Ferrara e Viterbo-Rieti. Dalla ricerca è risultato che l'impatto ambientale degli acquisti online è nettamente inferiore a quello degli acquisti nei negozi fisici, dove lo spostamento del cliente per raggiungere il punto vendita e il mantenimento del negozio generano oltre il 90% del totale delle emissioni di CO<sub>2</sub>, contribuendo a una produzione massima di 2,59 kg di CO<sub>2</sub> per pacco. I canali di acquisto online, che prevedono anche servizi di consegna come home delivery e punti di ritiro, risultano invece più sostenibili e possono ridurre fino a dieci volte le emissioni rispetto allo shopping offline, nonostante le rilevazioni per entrambi i canali siano determinate da variabili quali densità di consegna, le soste dei mezzi e le modalità con cui il cliente si reca al punto di ritiro o al locker.



*L'eCommerce può arrivare a ridurre di dieci volte l'impatto ambientale in confronto con l'acquisto nel negozio*

**Roberto Liscia, presidente di Netcomm**, ha sottolineato così i risultati della ricerca: "Anche nell'ambito della logistica, l'eCommerce si conferma un drive per l'evoluzione delle imprese del nostro paese verso un futuro più sostenibile. Oggi, l'eCommerce impatta mediamente del 75% in meno rispetto all'acquisto offline in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>. Dobbiamo, però, prendere in considerazione numerose variabili, come la gestione logistica del trasporto last-mile e le modalità di viaggio del cliente verso il negozio fisico, che impattano ampiamente sulle effettive emissioni. Dalla ricerca presentata emerge inoltre che la consegna tramite i punti di ritiro è il metodo più virtuoso in ottica di sostenibilità, grazie alla capacità di ridurre la carbon footprint fino a dieci volte rispetto al canale offline e fino a tre volte rispetto all'home delivery per tutti i settori merceologici analizzati.

Il punto di ritiro non si limita a favorire l'acquisto tramite il canale online, ma incrementa la possibilità di svolgere acquisti offline in modo virtuoso, ottimizzando gli spostamenti verso il punto di ritiro per acquistare prodotti in loco". L'inferiore impatto dell'eCommerce sull'ambiente è risultato in tutti i settori analizzati dalla ricerca, dall'editoria al fashion fino all'elettronica. Nel mondo dell'editoria, ad esempio, questo risultato emerge anche nel migliore dei casi, dove l'impatto del viaggio del cliente che si reca in un negozio è nullo, dal momento che vi si reca a piedi o senza deviare il proprio tragitto verso una specifica destinazione: a Milano, in questo caso, le emissioni del processo di vendita offline sono circa cinque volte quelle dell'home delivery, a Ferrara le emissioni offline si triplicano rispetto all'online, mentre nelle province di Viterbo e Rieti l'impatto dell'offline raddoppia. ■

THE ECONOMIST

## Liberismo e i conservatori "nazionali"

**N**egli anni '80 Ronald Reagan e Margaret Thatcher costruirono un nuovo conservatorismo intorno ai mercati e alla libertà. Oggi Donald Trump, Viktor Orban e un gruppo eterogeneo di politici occidentali hanno demolito quell'ortodossia, costruendo al suo posto un conservatorismo statalista che antepone la sovranità nazionale all'individuo. Questi conservatori nazionali sono sempre più parte di un movimento globale con le proprie reti di pensatori e leader legati da un'ideologia comune. Nonostante il suo nome, il conservatorismo nazionale non potrebbe essere più diverso dalle idee di Reagan e della Thatcher. Piuttosto che essere scettici nei confronti del big government, i conservatori nazionali pensano che la gente comune sia assediata da forze globali impersonali e che lo Stato sia il loro salvatore. A differenza di Reagan e Thatcher, odiano mettere in comune la sovranità nelle organizzazioni multilaterali, sospettano che il libero mercato sia truccato dalle élite e sono ostili all'immigrazione. Disprezzano il pluralismo, soprattutto quello multiculturale. I conservatori nazionali sono ossessionati dallo smantellamento delle istituzioni che pensano siano contaminate dal globalismo.

**Invece di una "solare" fede** nel progresso, gli attuali conservatori "nazionali" sono presi dal "declinismo". William Buckley, un pensatore della vecchia scuola, una volta ha scherzato dicendo che "un conservatore è qualcuno che si oppone alla storia, urlando stop". In confronto, i conservatori nazionali sono rivoluzionari. Non vedono l'Occidente come la città splendente sulla collina, ma come la Roma prima della caduta: decadente, depravata e sul punto di crollare in mezzo a un'invasione barbarica. Non contenti di resistere al

progresso, vogliono anche distruggere il liberalismo classico. Alcune persone si aspettano che tutto questo finisca. I conservatori nazionali sono troppo incoerenti per rappresentare una minaccia, dicono. E' vero che esistono fra loro forti contraddizioni. Ad esempio, Orban è decisamente anti-gay, mentre la Le Pen è permissiva. Inoltre, a queste contraddizioni si aggiungono alcune convinzioni, la prima che l'ossessione per la sovranità nazionale peggiorerebbe le condizioni delle persone, in quanto il commercio collasserebbe, la crescita economica si bloccherebbe e i diritti civili verrebbero ridotti. Gli elettori, pensano queste persone, sceglierebbero sicuramente di ripristinare il mondo creato dal liberalismo.



*Una risposta al conservatorismo nazionale è prendere sul serio le legittime lamentele dei cittadini di molti paesi occidentali, che vedono, ad esempio, l'immigrazione clandestina come una fonte di disordine*

### **Questo punto di vista è imperdonabilmente compiacente.**

Il conservatorismo nazionale è la politica del rancore: se le politiche portano a cattivi risultati, i suoi leader sposteranno la colpa sui globalisti e sugli immigrati e sosterranno che questo dimostra solo quanto c'è di sbagliato nel mondo. Nonostante tutte le loro contraddizioni, i conservatori nazionali sono stati in grado di unirsi intorno alla loro ostilità verso i nemici comuni, compresi i migranti (soprattutto musulmani), i globalisti e tutti i loro presunti complici. Nove mesi prima delle elezioni americane, Trump sta già minando la Nato. Anche i nazionalconservatori devono essere presi sul serio per le loro prospettive elettorali. Trump è in testa ai sondaggi in America. L'estrema destra dovrebbe ottenere buoni risultati alle elezioni parlamentari europee di giugno. In Germania, a dicembre, il partito di estrema destra Alternativa per la

Germania ha raggiunto il livello record del 23% nei sondaggi. In previsione di un'elezione persa per Rishi Sunak, i Tories, strenuamente pro-Brexit e anti-immigrazione, stanno cospirando per prendere il controllo del partito. Nel 2027, Le Pen potrebbe diventare presidente della Francia. I conservatori nazionalisti contano perché quando riescono a vincere le elezioni tutto cambia: cercano di conquistare le istituzioni statali, compresi i tribunali, le università e la stampa indipendente, cementano la loro presa sul potere. Questo è ciò che ha fatto Fidesz, il partito di Orban, in Ungheria. In America Trump è stato esplicito sui suoi disegni autocratici. Le persone che lavorano per lui hanno redatto documenti politici che stabiliscono un programma per "catturare" la burocrazia federale. Una volta che le istituzioni sono state indebolite, può

lavoro a causa delle nuove tecnologie. Inoltre, pensano che istituzioni come le università e la stampa siano state catturate da élite ostili, illiberali e di sinistra. Vedono i globalisti che hanno prosperato negli ultimi decenni come membri di una casta egoista e arrogante a cui piace credere di essere saliti in cima a una meritocrazia quando, in realtà, il loro successo è stato ereditato. Queste lamentele hanno, comunque, un fondamento, e deriderle non fa che confermare quanto le élite si siano poste fuori dal mondo. Invece, i liberali e i conservatori vecchio stile hanno bisogno di politiche che affrontino i problemi. Ad esempio, l'immigrazione legale è più facile se si frena quella illegale e devono sapere che le norme restrittive in materia di pianificazione escludono i giovani dal mercato immobiliare. Per avere la società veramente aperta che

affermano di volere, i liberali devono fare pressione affinché le istituzioni intellettuali d'élite - le migliori imprese, i giornali e le università - incarnino i principi del liberalismo invece di soccombere al "pensiero di gruppo". Per diminuire il timore dei conservatori nazionali che lo stile di vita delle persone sia minacciato, i liberali devono anche rivendicare alcune delle idee dei loro oppositori. Invece di dare segnali di virtù, dovrebbero riconoscere che anche la sinistra può essere illiberale. Se i liberali sono troppo schizzinosi per difendere principi come la libertà di parola e i diritti individuali contro gli eccessi della sinistra, mineranno fatalmente la loro capacità di difenderli contro la destra. Invece di cedere il potere dei miti e dei simboli nazionali agli opportunisti politici, i liberali devono superare il loro imbarazzo per il

patriottismo, l'amore naturale per il proprio paese.

**La grande forza del liberalismo** è che è adattabile. I movimenti abolizionisti e femministi hanno rotto l'idea che alcune persone contassero più di altre. Le argomentazioni socialiste sull'equità e la dignità umana hanno contribuito a creare lo stato sociale. Le argomentazioni libertarie sulla libertà e l'efficienza hanno portato a mercati più liberi e a un limite al potere statale. Anche il liberalismo può adattarsi al conservatorismo nazionale. In questo momento, sta rimanendo indietro. ■



*Oggi, i conservatori nazionali non hanno alcuna fiducia né nel progresso né nelle organizzazioni multilaterali, che pensano possano minacciare la "sovranità" del proprio paese*

essere difficile ripristinarle. In Polonia il Pis aveva lo stesso programma, prima di essere estromesso dalle elezioni dello scorso anno.

**In che modo, allora, i conservatori** vecchio stile e i liberali classici dovrebbero affrontare il conservatorismo nazionale? Una risposta è prendere sul serio le legittime lamentele dei cittadini di molti paesi occidentali, che vedono l'immigrazione clandestina come una fonte di disordine e un salasso per le casse pubbliche, che temono che i loro figli cresceranno più poveri di loro, che sono molto preoccupati di perdere il

# Un progetto per migliorare la gestione del traffico nella Coachella Valley

“Lavoriamo a un progetto per creare una regione con il ‘traffico intelligente’ in cui la sicurezza incontra l’affidabilità e gli alti standard dei più moderni sistemi di gestione del traffico”, ha sottolineato l’ingegner Eric Cowle.

di **Ingrid Woller**

La Coachella Valley, una valle che si estende per oltre 70 chilometri, popolata da 600 mila persone, nella California meridionale, Usa, è stata posta al centro di un progetto che mira a trasformare, migliorandola, la gestione del traffico. Il progetto, denominato CV SYNC, è stato guidato dalla Coachella Valley Association of Governments, l’insieme delle amministrazioni che governano il territorio. Eric Cowle, ingegnere del trasporto, ha sottolineato la missione del progetto, affermando: “Per soddisfare la crescente esigenza della comunità di avere viaggi più sicuri ed efficienti e i futuri obiettivi di sostenibilità, ormai irrinunciabili, abbiamo varato un progetto, collaborando con i leader del settore, per creare una regione con il ‘traffico intelligente’ in cui la sicurezza incontra l’affidabilità e gli elevati standard dei più moderni sistemi di gestione del traffico”. In effetti, questo progetto rappresenta un cambio di paradigma nella gestione del traffico. Questo approccio innovativo prevede l’aggiornamento dei controllori dei semafori esistenti e lo sviluppo di tecnologie all’avanguardia per coordinare il traffico sui corridoi in tutta la Coachella Valley. Ad esempio, l’installazione di “unità stradali” (RSU) fornisce una piattaforma di gestione dinamica del traffico, affrontando sfide in tempo reale come la congestione, la sicurezza dei pedoni, i pericoli stradali e gli incidenti.



*Highway in Palm Springs, una delle maggiori città della Coachella Valley*

**Quella finora realizzata** rappresenta la fase 1 del progetto, che ha visto l’installazione di 140 “unità stradali”, ma tra breve partirà la fase 2 che ne prevede altri 230. Queste “unità stradali” sono state installate con l’aiuto della Western System, leader nella gestione del traffico dal 2001, che collabora con agenzie cittadine, statali e di contea in tutti gli Stati Uniti occidentali. Zach Hoiting, senior vice president della stessa Western System, ha sottolineato che “il progetto pone in evidenza il miglioramento del traffico e i benefici di vasta portata nella Coachella Valley, coinvolgendo aspetti economici, ambientali e sociali. Monitorando da vicino le iniziative innovative di gestione del traffico, il progetto posiziona il ter-

ritorio per una connettività avanzata, fungendo da modello per le future regioni che vorranno percorrere la stessa via: quella dell’intelligenza stradale”. Carlos A. Ortiz, Ceo dell’Advanced Consulting Engineers, altra società che si è occupata del progetto, ha aggiunto: “La nostra missione è innovare soluzioni multimodali per infrastrutture di trasporto sicure, efficienti e sostenibili. La collaborazione con partner innovativi e incentrati sul cliente come Western Systems ci consente di gettare le basi per un futuro più intelligente e sicuro per le città e le comunità della Coachella Valley. L’iniziativa è in linea con l’impegno della regione per la sostenibilità ambientale e soddisfa le esigenze di una comunità in crescita”.

## Innovazione: aumentano le spese per gli aeroporti

La Sita, la Società internazionale delle telecomunicazioni aeronautiche, che comprende oltre 500 membri tra compagnie aeree, aeroporti, aziende aerospaziali, organizzazioni del trasporto aereo e governi, ha pubblicato il rapporto 2023 Air Transport IT Insights, che fa il punto sull'andamento degli investimenti in soluzioni IT da parte di compagnie aeree e aeroporti. La spesa dedicata alle tecnologie è aumentata di anno in anno fino al 2023, raggiungendo una cifra stimata



di 10,8 miliardi di dollari per gli scali e 34,5 miliardi di dollari per i vettori, con oltre due terzi dei direttori informatici di aeroporti e compagnie aeree che prevedono una crescita continua anche nel 2024. Gli aeroporti hanno, inoltre, aumentato la spesa IT in percentuale al fatturato nel 2022 e nel 2023, anche a fronte di un aumento della domanda di viaggi, a dimostrazione del ruolo cruciale che la tecnologia svolgerà nell'esperienza di viaggio di prossima generazione. In effetti, le compagnie aeree e gli aeroporti hanno fatto passi da gigante nell'ottimizzazione dell'esperienza dei passeggeri, e nel 2023 oltre la metà di essi ha sviluppato tecnologie per migliorare l'efficienza durante il check-in, l'etichettatura del bagaglio e l'imbarco. I direttori informatici stanno cercando di integrare soluzioni innovative dal punto di vista operativo ai progressi fatti nella gestione dei passeggeri. Per aumentare l'efficienza, proteggere le operazioni dalle interruzioni, dai disagi e snellire le procedure sia per i passeggeri che per il personale, stanno adottando soluzioni IT per la business intelligence, l'intelligenza artificiale e la condivisione dei dati. In particolare, la business intelligence è la più grande area di investimento tecnologico per le compagnie aeree nei prossimi tre anni, con il 73% di vettori che investirà in importanti programmi. Quasi due terzi degli aeroporti e

delle compagnie aeree raccolgono e integrano dati e ora si rivolgono all'intelligenza artificiale e al machine learning per sfruttare questi dati al fine di risoluzioni più rapide. Poiché la maggior parte delle persone cita "l'uso dei dati per migliorare l'efficienza operativa" come una sfida aziendale, è comprensibile che il 97% delle compagnie aeree e l'82% degli aeroporti investirà nell'intelligenza artificiale entro il 2026. David Lavorel, Ceo di Sita, ha dichiarato: "Mentre ci avviciniamo a una piena ripresa della domanda per i viaggi aerei, con i voli domestici che superano addirittura i livelli pre-pandemia in alcune aree, le compagnie aeree e gli aeroporti hanno tratto una lezione dalla congestione e dai disservizi osservati negli ultimi due anni. Gli strumenti avanzati di condivisione e analisi dei dati consentiranno di unire gli stakeholder e di identificare opportunità per essere più efficienti e snellire le operazioni. Soluzioni come il total airport management e la business intelligence per la gestione dei passeggeri forniscono sia agli aeroporti che alle compagnie aeree una visione in tempo reale sulla gestione delle risorse e del flusso di passeggeri, consentendo risposte agili e collaborative a qualsiasi interruzione di servizio".

## Rizzi: "Ferrovia merci in una tempesta perfetta"

L'associazione Fermerci ha partecipato alla seconda edizione dello Shipping, Transport&Intermodal Forum di Rapallo, e al Business Forum Transadriatico di Pordenone, due importanti occasioni di confronto per discutere delle criticità del trasporto ferroviario delle merci e delle possibili soluzioni di sostegno. Per Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci: "L'Europa e l'Italia si trovano in una fase di transizione infrastrutturale, provocata dall'attua-



## ALTRO DIVIETO AUSTRIACO

Con un nuovo provvedimento, l'Austria ha vietato il transito ai veicoli pesanti - con un peso lordo superiore alle 7,5 tonnellate - sulla A10, l'Autostrada dei Tauri che collega Villaco con Salisburgo, "tutti i venerdì a partire dal 26 gennaio fino al 29 marzo 2024, dalle



ore 13.00 alle ore 19.00". Da questa decisione sono escluse le aziende austriache di autotrasporto. Tale nuovo divieto ha scatenato le reazioni e le proteste delle imprese internazionali e delle loro associazioni, a partire dall'Iru, l'organizzazio-

ne mondiale del trasporto su strada. "La decisione adottata dall'Austria è totalmente discriminatoria e genera un progressivo aumento dei divieti di transito attraverso il territorio austriaco", ha dichiarato Alessandro Peron, segretario generale della Fiap. L'intenzione del ministro austriaco Gewessler potrebbe proprio essere quella di trasformare un provvedimento, ora temporaneo, in uno scenario definitivo, giustificandolo con obiettivi ambientali.

zione degli investimenti Pnrr e dal completamento dei corridoi Ten-T. Per superare questa fase occorre un sostegno al settore fino al termine degli interventi per mantenere la competitività del trasporto ferroviario merci, già fortemente danneggiato dalle interruzioni di alcuni principali valichi alpini. A tale riguardo è prioritario un maggiore coordinamento tra i gestori delle reti ferroviarie per favorire lo sviluppo di nuovi traffici ferroviari internazionali provenienti da est, la cui domanda è aumentata ma le condizioni

generali non consentono una regolare programmazione. È fondamentale, inoltre, adottare strategie efficaci al fine di far fronte alla crisi del Mar Rosso che sta rallentando i traffici marittimi e il conseguente arrivo delle navi in Italia. Tale conflitto produrrà conseguenze anche sul trasporto ferroviario merci nei porti aggravando la tempesta perfetta che sta già limitando la crescita del settore". "Nell'ultimo anno - ha concluso Rizzi - i principali porti italiani hanno avuto un calo del numero di treni in arrivo e partenza, i rallentamenti descritti nei trasporti marittimi produrranno un alternarsi dei volumi non omogeneo e conseguenti inefficienze nella gestione della logistica ferroviaria nelle aree portuali". >

## FLETTE IL TRAFFICO NEL PORTO DI ROTTERDAM

Nel corso del 2023, ha comunicato il porto di Rotterdam, il traffico globale è calato rispetto al 2022 del 6,1%, con la movimentazione di 438,8 milioni di tonnellate. I teu movimentati sono stati 13,4 milioni, con un calo sull'anno precedente del 7,0%. Le motivazioni sono da ricercare sia nel calo dei consumi sia in quello della produzione, dovuti entrambi alla difficile situazione tedesca. Ha inciso anche l'avvio della guerra in Ucraina e il divieto di export/import imposto alla Russia. In particolare, nell'ultimo trimestre dell'anno 2023, si è perpetuata la flessione del traffico per il quinto trimestre consecutivo: il traffico globale è stato pari a 32 milioni di tonnellate (meno 2,6%) mentre le merci containerizzate sono state pari a 108,9 milioni di tonnellate, con un calo del 6,4% sullo stesso periodo dell'anno precedente.



## Zona logistica semplificata per l'Emilia Romagna

La Conferenza unificata ha dato parere favorevole allo schema di regolamento che disciplina le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate-ZLS nel perimetro di compatibilità del regime di aiuti di Stato previsto dall'ordinamento europeo. Regolamento, che mira a creare condizioni positive in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove, rafforzando la loro competitività



anche attraverso le misure di agevolazione e semplificazione previste per le zone logistiche. Tra i principali vantaggi, la riduzione di un terzo dei termini procedurali, la diminuzione dei termini previsti per la conferenza dei servizi decisoria, l'utilizzo del credito d'imposta per l'acquisto di nuovi beni strumentali per le imprese che effettuino investimenti all'interno della ZLS, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato. Il presidente della camera di commercio di Ferrara-Ravenna, Giorgio Guberti, ha così commentato: "Un progetto speciale, unitario e strategico, per la movimentazione delle merci in Emilia-Romagna che, nel coinvolgere molti comuni, metterà in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive commerciali con il porto di Ravenna, il cuore pulsante della ZLS. Un risultato al quale lavoriamo da tempo, che ora apre una prospettiva nuova per i nostri territori. Dopo la firma del decreto istitutivo, che confido giunga nel più breve tempo possibile, si insedierà il comitato d'indirizzo, l'organo politico e amministrativo della ZLS. Ad esso spetterà l'importante compito di assicurare gli strumenti che garantiscono l'insediamento e la piena operatività delle aziende,

nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali. I settori economici coinvolti rappresentano il 10% delle imprese insediate nella regione, il 25% degli occupati nonché il 93% delle esportazioni. Siamo di fronte a una grande opportunità che, proprio per queste ragioni, va colta e sostenuta con una forte spinta alla semplificazione".

## Nuovo treno LKW Walter tra Padova e Foggia

E' attiva da alcuni giorni una nuova relazione ferroviaria intermodale del trasportatore internazionale LKW Walter tra i terminal di Foggia Incoronata e Padova interporto. Interamente dedicato ai semirimorchi, il nuovo treno blocco - che ne trasporta 32 - è effettuato in questa prima fase tre volte a settimana. La nuova relazione consolida il ruolo di hub del trasporto intermodale di semirimorchi svolto da interporto Padova: parte dei trailer che vi giungono, infatti, sono poi rilanciati, sempre con convogli intermodali, verso altri terminal di destinazione finale, prevalentemente nel centro e nord Europa. Franco Pasqualetti, presidente di interporto Padova,



ha commentato: "Con questo nuovo treno contribuiamo a costruire progressivamente quella rete di relazioni intermodali terrestri stabili, fondamentali al progressivo spostamento su ferro di una quota significativa del trasporto merci sulle lunghe distanze. Lo facciamo offrendo ai trasportatori e agli operatori della logistica intermodale un servizio puntuale e flessibile, frutto di ingenti investimenti in tecnologia e automazione. Non è un caso che l'interporto di Padova sia classificato nodo core della rete europea Ten-T". ■

# La Bce intensifica le attività per il cambiamento climatico

“Un clima più caldo impone un adeguamento dell’economia: dobbiamo capire questa trasformazione e adeguare i nostri impegni”, ha detto Christine Lagarde.

di Virginia Sestieri

“Un clima più caldo e il degrado del capitale naturale impongono una trasformazione della nostra economia e del nostro sistema finanziario. Dobbiamo comprendere questa trasformazione e stare al passo per continuare ad assolvere il nostro mandato. Estendendo e intensificando i nostri sforzi, possiamo capire meglio le implicazioni di questi mutamenti e contribuire così a sostenere la stabilità e a favorire la transizione verde dell’economia e del sistema finanziario”, ha dichiarato la presidente della Banca europea Christine Lagarde. Di conseguenza, la Bce ha deciso di accrescere il proprio impegno su tre principali aree di intervento quest’anno e nel prossimo: sui costi di transizione verso un’economia verde; sul crescente impatto del cambiamento climatico, in particolare su come le misure di adattamento all’aumento della temperatura influiranno sull’economia; sui rischi che derivano dal degrado della natura e le loro conseguenze sull’attività economica e finanziaria.

**Per quanto riguarda la transizione** verso un’economia verde, la Bce intensificherà le proprie attività sugli effetti del finanziamento della transizione, sul fabbisogno di investimenti verdi, sui piani di transizione e sulle modalità in cui la transizione verde influisce su alcuni aspetti della nostra economia, come il lavoro, la produttività e la crescita. I risultati di queste attività confluiranno inoltre nel quadro di riferimento per la



Uno degli obiettivi centrali della Bce è quello di favorire la transizione verso “un’economia verde”

modellizzazione macroeconomica della banca europea. In aggiunta, la banca verificherà, nell’ambito del proprio mandato, la necessità di ulteriori modifiche ai suoi strumenti e portafogli di politica monetaria alla luce della transizione. Per quanto concerne il crescente impatto fisico del cambiamento climatico, approfondirà la propria analisi delle conseguenze degli eventi meteorologici estremi sull’inflazione e sul sistema finanziario e come tale impatto possa essere integrato negli scenari climatici e nelle proiezioni macroeconomiche. Inoltre, valuterà il potenziale effetto dell’adattamento (o del mancato adattamento) al cambiamento climatico dell’economia e del settore finanziario, compresi il fabbisogno di investimenti e il gap di protezione assicurativa connessi. Invece, per quanto riguarda la perdita e il degrado della natura, analizzerà lo stretto legame con il cambiamento climatico e le relative implicazioni economiche e finanziarie. Inoltre, esplorerà ulteriormente il ruolo degli

ecosistemi per l’economia e il sistema finanziario. In generale, la Bce avvierà l’ottavo programma di gestione ambientale per favorire il conseguimento dei suoi obiettivi di riduzione delle emissioni di carbonio entro il 2030. In particolare, grazie al coinvolgimento di tutto l’Eurosistema, il suo lavoro includerà i principi di progettazione ecocompatibile per la futura serie di banconote in euro e integrerà considerazioni sull’impronta ambientale nella configurazione di un euro digitale, attualmente in fase di preparazione. Tutte queste decisioni sono maturate dopo l’approvazione dell’Agenda per il clima 2022 ed è stato anche deciso che la Bce raccoglierà maggiori dati, migliorerà gli indicatori, il monitoraggio dei rischi e l’informativa relativi al clima e continuerà a contribuire allo sviluppo delle politiche climatiche nelle sedi europee e internazionali. In prospettiva, resta impegnata a riesaminare periodicamente tali azioni per garantirne l’adeguatezza e contribuire all’adempimento del suo mandato. ■

# Il double deck Burgers “cambia” il trasporto?

Multitrax ha presentato il semirimorchio olandese che permetterà di risparmiare un viaggio su tre, date le sue grandi capacità di carico.

Capita, nelle presentazioni alla stampa, di ascoltare termini come “innovazione rivoluzionaria” riferite a nuove realizzazioni, e l'affermazione - di primo acchito - può risultare un po' enfatica, se non azzardata. Se poi si vanno a vedere le caratteristiche sciorinate a suffragio dell'aggettivo espresso - come nel caso in questione - ci si può senz'altro convincere di trovarsi davanti a qualcosa davvero destinato a cambiare i parametri fin qui conosciuti e consolidati nell'ambito del trasporto logistico. Ed è senz'altro il caso del semirimorchio double deck Burgers, presentato nei giorni scorsi a Piacenza da Multitrax, azienda cremonese che ne è importatrice esclusiva per il nostro paese. Il modello della casa olandese, leader nel settore della logistica green e del trasporto sostenibile, è stato senza dubbio capace da subito di creare un deciso interesse da parte dei player della logistica e della grande distribuzione. Anzi, a proposito di Gdo risulta perfetto mutuare uno degli slogan che più fanno parte della sua storia, sottolineando come questa realizzazione di Burgers si possa definire una sorta di “3x2”. Infatti, il “bestione” in questione vanta capacità contenitive di merce tali da riuscire a far risparmiare un viaggio su tre rispetto ai suoi “concorrenti” fin qui impegnati sulle strade di tutta Europa.

**Peculiarità resa possibile** grazie al suo doppio piano di carico ciascuno con un livello pari a 1,82 metri e alla possibilità di caricare fino a 55 europallett, sfruttando anche lo spazio davanti ai passaruota con rulliere pneumatiche, tanto che il volume di carico risulta il

60% superiore rispetto a quello di un semirimorchio standard. Questo determina un abbattimento delle emissioni nocive di CO2 pari a circa il 40%, una riduzione del costo chilometrico e anche maggiore redditività, oltre che una decisa diminuzione del traffico veicolare dell'usura dei pneumatici e dell'utilizzo di carburante. Già queste si rivelano caratteristiche decisamente orientate a ridurre i danni derivanti dall'impatto ambientale, ma naturalmente le novità non si fermano

qui, perché l'aerodinamica - ottimizzata, grazie al sistema V-Spoilers che regola il flusso dell'aria - si traduce in un ulteriore risparmio di CO2 calcolato tra il 5% e il 7%. In più, la versione “full optional” - disponibile anche al noleggio - è equipaggiata con pannello solare IM Efficiency che permette il funzionamento della sponda idraulica senza l'alimentazione della motrice. Un impegno complessivo volto al rispetto dell'ambiente, come ha affermato l'amministratore delegato di Multitrax Alberto Maggi, è dato dalla decisione aziendale “di diventare Società Benefit e intraprendere il percorso di certifica-



Nella foto, il double deck Burgers importato dalla Multitrax

zione B-Corp”, scelta che chiaramente “comporta la volontà di impegnarsi in maniera speciale sul fronte della sostenibilità”, ed è da questo assunto che ha preso il via “la decisione di realizzare la partnership con Burgers Carrosserie per accelerare l'introduzione in Italia di soluzioni di trasporto innovative che vantano un impatto importante a livello di ESG”. Non solo, ha aggiunto Maggi, ma “in accordo con la casa produttrice abbiamo scelto di iniziare a importare i primi veicoli per il trasporto di merce secca, ma siamo pronti a introdurre sul mercato anche la linea frigorifera e quella racing”. (T.M.) ■

## Ceva Logistics rinnova la partnership con la Ferrari

Ceva Logistics ha rinnovato la partnership con la scuderia Ferrari. La firma segna il rafforzamento del legame e della fiducia reciproca tra due marchi rinomati nel mondo del motorsport e della logistica. Come team partner della scuderia Ferrari, il logo di Ceva Logistics rimarrà sulla nuova monoposto, sulle vetture della squadra e sull'attrezzatura e sull'abbigliamento dei piloti e del team di gara. La scuderia Ferrari ha partecipato a ogni edizione del campionato del mondo di Formula 1 dal 1950 e detiene il record per il mag-



gior numero di vittorie nei gran premi, con 243 vittorie e 16 campionati del mondo costruttori. Ceva continua a rafforzare il posizionamento internazionale nell'ambito del suo obiettivo di diventare uno dei cinque principali operatori logistici del mondo. Dal 2022, Ceva ha messo a disposizione della Ferrari la sua esperienza e la sua forza innovativa, mettendo a disposizione tutte le sue risorse logistiche globali. Grazie alla sua agilità e competenza, ha trasportato le attrezzature in tutto il mondo nei tempi richiesti per garantire il regolare svolgimento della stagione agonistica. Grazie alla fiducia riposta nella sua rete di livello mondiale per garantire il trasporto su strada, via mare, via aerea e via ferrovia, è pronta per il campionato del 2024, che comprenderà 24 eventi in tutto il mondo, a partire dal 2 marzo in Bahrain fino all'8 dicembre ad Abu Dhabi. La decarbonizzazione rimane una sfida importante e un obiettivo dichiarato per entrambe le società. Nel 2023, Ceva ha inoltre dimostrato la sua capacità di innovazione organizzando un servizio di trasporto ferroviario unico al mondo per consegnare le attrezzature della

Ferrari tra tre gran premi del nord America, riducendo così l'impronta di carbonio del 90% rispetto al trasporto aereo e del 32% rispetto al solo trasporto su strada. Olivier Storch, vice direttore generale di Ceva Logistics, ha dichiarato: "Dal 2022 abbiamo dimostrato di avere molto in comune con la Ferrari: progettiamo e miglioriamo costantemente le nostre soluzioni. Anticipiamo i prossimi cambiamenti nel nostro settore o negli ecosistemi dei nostri clienti. Come Ferrari, sviluppiamo soluzioni più sostenibili e riduciamo la nostra impronta ambientale. L'innovazione è un fattore chiave del nostro successo, come per la Ferrari. Il rinnovo della nostra partnership è la prova dell'ambizione e della capacità di Ceva di raggiungere l'eccellenza in ogni circostanza".

## InPost aumenta la presenza dei locker in Italia

Anche gli Italiani, come già avviene da tempo in diversi paesi europei, dopo aver imparato ad amare gli acquisti online, ora vogliono poterli gestire in totale libertà. Come? Attraverso i locker, gli armadietti con cassette automatiche ormai sempre più presenti nelle nostre città. Lo dimostra la costante crescita del loro numero installati in tutto il paese, anche presso le stazioni di servizio. Lo sa bene InPost, gruppo logistico



specializzato nelle consegne fuori casa e presente in nove paesi con più di 891 milioni di pacchi consegnati in Europa nel 2023, che cresce anche grazie a importanti partnership, come quella con EG Italia, parte di EG Group, retailer inglese che gestisce oltre 6.300 siti tra stazioni di servizio e fast food >

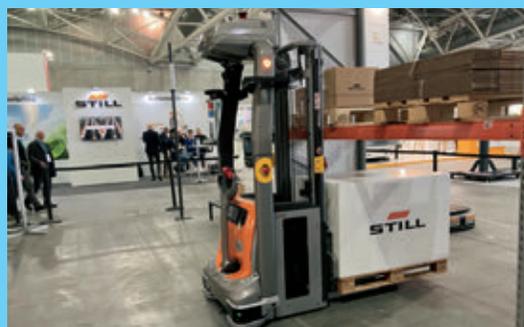
in dieci paesi tra Europa, Usa e Australia. In Italia - mercato strategico per l'ulteriore espansione internazionale di InPost - ad oggi, sono 150 i locker installati nelle sole stazioni di servizio a marchio Esso gestite da EG Italia, in 89 città. Ogni giorno, gli italiani approfittano di una sosta sul tragitto verso casa o verso il lavoro e, mentre fanno il pieno di carburante, aggiungono l'acqua per i tergilicristalli o attendono il lavaggio, ritirano i prodotti ordinati dai principali eCommerce. Bastano pochi minuti per sfruttare la capacità di questi 150 locker con i loro 9.400 cassettoni disponibili. "La nostra rete continua a crescere in Italia in particolare grazie ad accordi con primari partner come EG Italia", ha commentato Nicola D'Elia, managing director southern Europe di InPost, che ha aggiunto: "Presso le stazioni di servizio, il nostro utente può ritirare e spedire i suoi pacchi mentre svolge altre commissioni. La possibilità di inserire la gestione dei pacchi all'interno di routine quotidiane fa risparmiare tempo e dà maggiore libertà ai clienti. L'obiettivo è quello di essere sempre più vicini agli italiani e offrire loro maggiore comodità, evitando lunghe attese a casa del corriere o in fila per spedire o ritirare un pacco. I locker presso i distributori sono operativi h24, 7/7, sono illuminati e videosorvegliati per garantire sicurezza ai fruitori del servizio".

## Merchants Fleet ha adottato la soluzione Ufofleet

Merchants Fleet, la società di gestione flotte dell'autotrasporto in più rapida crescita del nord America, ha scelto Ufofleet, la soluzione di mobilità digitale realizzata da Ufodrive - la prima società di noleggio di veicoli elettrici 100% digitale con le più alte valutazioni - per migliorare il servizio di mobilità dei suoi clienti. Ufofleet è una piattaforma moderna e integrata di abilitazione che semplifica l'elettrico. La piattaforma SaaS ora alimenta alcune delle più grandi flotte di noleggio, rideshare, leasing e ultimo miglio del mondo in Europa, nord America e Asia, consentendo ai partner di gestire autisti, veicoli, energia e operazioni in un unico strumento facile da usare e accessibile ai clienti. Dopo un periodo di prova di dodici mesi, superato con successo, la piattaforma Ufofleet è stata impiantata in 72 sedi FleetShare di commercianti in tutto il nord America, fornendo alle flotte prenotazioni rapide e self-service e accesso a un pool di veicoli on-demand, compresi i veicoli elettrici. Si prevede di estendere questa soluzione ad

## STILL PROTAGONISTA ALL'A&T DI TORINO

Anche quest'anno Still è stata tra i protagonisti di A&T-Automation&Testing, la fiera dedicata a innovazione, tecnologie e competenze 4.0 che si è svolta all'Oval Lingotto Fiere di Torino. Alla manifestazione piemontese, Still ha presentato le sue ultime innovazioni in tema di automazione. Molti i modelli esposti presto lo stand del Gruppo leader nella fornitura di sistemi e attrezzature per l'intralogistica. In particolare, all'interno dell'area "Demo" della Fiera, i tecnici Still hanno rappresentato un vero e proprio esempio di automazione intelligente: l'integrazione e la comunicazione tra un braccio antropomorfo dell'azienda Fanuc e i nuovi AMR (robot mobili automatizzati) serie ACH Still, i sottilissimi sollevatori ideati per spostare autonomamente le unità di carico da una postazione all'altra. Grazie alla perfetta integrazione tra le macchine, il braccio antropomorfo è in grado di sollevare autonomamente le merci da un ripiano, mentre - grazie a un segnale - l'AMR lo avvisa di aver raggiunto il punto di carico stabilito. Una volta in posizione, il braccio inizia a posizionare la merce sopra il ripiano del robot automatizzato, che può sostenere fino a 1.500 kg. A fine operazione, il braccio antropomorfo avvisa l'AMR, che torna autonomamente al punto di raccolta.



oltre 13 sedi FleetShare entro la fine del primo trimestre del 2024. "La flotta mercantile è stata all'avanguardia nell'innovazione negli ultimi 62 anni", ha affermato Aidan McClean, Ceo di Ufodrive. "Siamo molto allineati nella nostra missione condivisa di fornire servizi altamente personalizzati per a-



ziende di tutti i tipi, mentre continuiamo a guidare il settore con nuove soluzioni progettate per alimentare il futuro della flotta". La tecnologia di Ufofleet consentirà inoltre a Merchants Fleet di ridurre al minimo i costi generali e migliorare l'esperienza del cliente attraverso noleggi self-service digitali, accesso senza chiave e contratti basati su app. "Siamo entusiasti di collaborare con Ufofleet per migliorare l'esperienza di mobilità dei nostri clienti", ha affermato Gary Juffre, direttore delle soluzioni di mobilità presso Merchants Fleet. "Questa partnership sottolinea il nostro costante impegno nel fornire soluzioni di prima qualità che continuano a guidare il successo per i nostri clienti".

## DHL Supply Chain acquista la logistica Conbipel

La società del Gruppo DHL specializzata nella gestione di servizi logistici integrati per le imprese ha rilevato la gestione della logistica del brand Conbipel, storico marchio di abbigliamento italiano. In pratica, i 54 dipendenti di Conbipel hanno felicemente e orgogliosamente indossato - dopo un periodo in cui il loro futuro professionale si era fatto nebuloso - la pettorina fosforescente della società di madre tedesca, e DHL Supply Chain può ora "sfoggiare" un ulteriore capo prezioso con cui presentarsi al vasto panorama dei clienti, acquisiti e in arrivo. Da parte della società che ha portato a termine l'acquisizione è evidente obiettivo di voler ampliare e ottimizzare le attività offrendo i propri servizi ad alta specializzazione anche ad altri brand. Di fatto, per DHL, si tratta di un importante investimento strategico volto a consolidare la presenza nei settori fashion, retail ed e-commerce. Come ha dichiarato Antonio Lombardo, presidente

e amministratore delegato di DHL Supply Chain Italia, "La fiducia riposta in DHL Supply Chain Italia da Conbipel per il rilancio del brand è frutto di un percorso che conta non solo sulla solidità del nostro gruppo e sull'eccellenza nel settore, ma anche su un grande lavoro di squadra reso possibile dalle persone. Con questa operazione intendiamo rafforzare



decisamente la nostra presenza nel nord Italia mantenendo una forte integrazione con il territorio: elemento che riteniamo della massima importanza". Il magazzino ora di proprietà di DHL Supply Chain, sito a Cocconato, Asti, dispone di una superficie pari a 70 mila metri quadrati disposti su cinque piani fuori terra, con un impianto che si è già dimostrato in passato altamente automatizzato per la gestione di capi appesi e stesi. L'area presenta spazi adatti a offrire servizi a valore aggiunto e ad alta specializzazione come il co-packing, l'etichettatura, la gestione dei resi, il ricondizionamento, la piegatura e il controllo qualità.

## Nuovi modelli Baoli con tecnologia agli ioni di litio

Baoli, azienda produttrice di carrelli elevatori parte del gruppo Kion, arricchisce la propria famiglia di carrelli elevatori elettrici con un'importante new entry: la nuova serie KBE 18-20 Li, una soluzione sicura, affidabile e sostenibile, grazie alla sua tecnologia energetica innovativa al litio. Con capacità di carico da 1,8 a 2,0 tonnellate e altezza di sollevamento fino a 6,5 metri, i nuovi KBE 18-20 Li - cugini dei recentemente annunciati KBE 25-35 G1 - si adattano in modo ottimale >

a impieghi leggeri o mediamente pesanti. Una caratteristica che, unita ai bassi livelli di rumorosità e alle emissioni zero, va a rispondere in maniera precisa alle esigenze delle aziende logistiche e di produzione che lavorano soprattutto su operazioni di carico in ambienti chiusi. Inoltre, il telaio compatto e il ridotto raggio di sterzata, permette ai KBE 18-20 Li di lavorare in modo efficiente in corsie anguste e muoversi agilmente entro magazzini con spazi ristretti. Dotati di motore di trazione potenziato, questi modelli garantiscono una superiore velocità di guida muovendosi agevolmente anche sulle pendenze più ripide. “Con KBE 18-20 Li, vogliamo proporre ai nostri clienti una soluzione affidabile e rispettosa dell’ambiente. L’assenza di emissioni fa sì che i nostri car-



relli elevatori elettrici possano essere impiegati in aree ecologiche o in settori regolamentati da rigide normative sulle emissioni - come il settore alimentare - senza conseguenze in termini di inquinamento”, racconta Massimo Marchetti, director sales & service Baoli. “La gamma di carrelli elevatori elettrici KBE 18-20 Li - che aggiunge un nuovo standard nel nostro segmento di mercato - rappresenta un ulteriore esempio dell’impegno di Baoli in materia di innovazione e sviluppo. L’affidabilità di questi carrelli elevatori si riflette in egual misura nell’affidabilità dei nostri 75 concessionari - distribuiti su tutto il territorio italiano - su cui i nostri clienti possono fare affidamento in qualsiasi momento”. La tecnologia agli ioni di litio (tecnicamente LiFePo4: litio, ferro, fosfato), oltre a essere esente da manutenzione, permette tempi di ricarica molto rapidi, assicurando l’utilizzo continuo dei carrelli anche su diversi turni di lavoro. Inoltre, la ricarica decentralizzata consente all’azienda di ricaricare le batterie in qualsiasi spazio, non essendo necessarie sale dedicate. Infine, i motori a tecnologia AC, esenti da manutenzione, assicurano un funzionamento con notevole risparmio energetico, a dimostrazione dell’impegno di Baoli per l’ambiente.

## Swissport investe 11 milioni di euro in mezzi elettrici

Dopo aver chiuso il 2023 con oltre 170 mila voli e più di 21 milioni di passeggeri serviti in Italia, Swissport - il leader mondiale dei servizi di assistenza a terra e movimentazione merci negli aeroporti - apre il 2024 annunciando investimenti nella flotta elettrica presso l’aeroporto di Roma Fiumicino. In linea con l’impegno assunto dalla società a livello globale di raggiungere il net zero entro il 2050, anche Swissport Italia porta avanti un piano di rinnovo ed elettrificazione della flotta dei mezzi di movimentazione a terra. Un investimento da 11 milioni di euro per l’acquisto di nuovi mezzi, la maggior parte dei quali ad alimentazione elettrica, tra cui trattori per il traino e il push-back di aeromobili di lungo raggio, autobus per il trasporto passeggeri, scale, nastri bagagli, cargo loaders e transporters. Rinnovata, inoltre, anche la flotta dei trattori per il trasporto bagagli: 50 nuovi trattori elettrici sono già arrivati a Fiumicino e altri 70 saranno consegnati prima dell’estate. Recentissima anche l’inaugurazione del nuovo centro operativo di Fiumicino. Esteso su due piani e situato in una posizione strategica al centro delle attività di pista, ospita il cuore delle attività di coordinamento operativo



dell’Hub di Swissport Italia. Tanti i team nell’operation center che si occupano di funzioni chiave: dalla gestione di tutte le attività di transito degli aeroplani al coordinamento delle attività dei passeggeri e bagagli in transito sino alla gestione degli aspetti legati alla qualità e sicurezza delle operazioni. Marina Bottelli, amministratore delegato di Swissport in Italia, ha spiegato: “Investire nella nostra flotta e modernizzare le infrastrutture è coerente con il nostro impegno a offrire

## FERCAM COLLABORA CON L'ITS ACADEMY LAST DI VERONA

Coerentemente con la propria visione strategica, Fercam continua a investire in soluzioni per il settore logistico. La sua collaborazione con l'ITS di Verona mette in risalto un impegno condiviso verso l'innovazione e la formazione pratica. L'ultimo evento di questa collaborazione è stato a Sommacampagna. Il supporto di Daimler Truck Italia all'evento ha permesso di arricchire l'esperienza formativa degli studenti, offrendo loro una panoramica diretta sulle ultime tecnologie e sui veicoli che potrebbero guidare il futuro del trasporto sostenibile. Presenti infatti due mezzi, uno elettrico e un diesel di ultima generazione, alimentato a HVO, dei quali i formatori esperti Daimler hanno rivelato agli studenti i segreti tecnologici.



servizi di handling di massimo livello alle oltre 30 compagnie aeree nostre clienti presso l'aeroporto di Fiumicino e con il percorso di minimizzazione degli impatti ambientali che abbiamo intrapreso come società a livello globale”.

## Patrizia: nel 2023, operazioni per 3,5 miliardi

Presente in tutto il mondo, Patrizia, società leader negli investimenti nell'economia reale, offre da 40 anni opportunità di investimento in asset immobiliari e infrastrutturali per investitori istituzionali, semi-professionali e privati. Gestisce oltre 58 miliardi di euro di asset e impiega ol-

tre 1.000 professionisti in 28 sedi in tutto il mondo. Nel 2023, ha diversificato con successo la piattaforma globale di investimenti, realizzando operazioni per oltre 3,5 miliardi nei settori della digitalizzazione, del real estate e della transizione energetica. In Italia, Patrizia ha concluso operazioni immobiliari per 125 milioni di euro. Il Gruppo ha continuato a costruire il proprio portafoglio di asset immobiliari di alta qualità, con i maggiori volumi di investimento realizzati nei settori logistico e residenziale, mentre le cessioni selettive e strategiche hanno ridotto l'esposizione nei settori uffici e retail. Nell'ambito della piattaforma infrastrutturale, ha impegnato il maggior numero di capitali in investimenti in infrastrutture digitali, in stazioni di ricarica per veicoli elettrici, nella distribuzione dell'energia, nel settore delle rinnovabili e nel debito infrastrutturale, ampliando in questo modo la propria esposizione in settori chiave sostenuti da megatrend di lungo periodo. Asoka Wöhrmann, Ceo di Patrizia, ha dichiarato: “Le nostre economie e le società in tutto il mondo stanno attraversando cambiamenti radicali, che interessano il



modo in cui le persone vivono, lavorano e fanno affari. In questo mondo in transizione, le opportunità di investimento più interessanti saranno colte dagli operatori con una profonda esperienza sia nel settore immobiliare sia in quello delle infrastrutture. Sebbene il mercato sia stato particolarmente difficile nel 2023, abbiamo investito con successo in settori interessanti spinti dalle transizioni di mercato a lungo termine, abbiamo diversificato la nostra piattaforma globale di asset in economia reale per renderla ancora più resiliente e abbiamo continuato a generare valore per i nostri clienti a livello globale, presentandoci come investitori attivi a lungo termine nei mercati principali”.



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.

# Assologistica non firma il distanziere 2023

Il contrasto è sul mancato inserimento delle strade statali.

di **Aldo Rosada \***

**D**opo alcuni articoli di stampa, pubblicati nelle ultime settimane, da alcune riviste di settore in riferimento al nuovo distanziere nazionale in vigore dal 1° aprile 2024, corre l'obbligo da parte di Assologistica di ritornare sull'argomento per una completa informazione circa la posizione assunta all'interno del Comitato nazionale trasporto contenitori. Nel 2019, tutte le associazioni del comitato hanno deciso di sostituire il distanziere "vettoriale R.T.O. Ores 2010" con uno nuovo "georeferenziato R.T.O. Ores 2020", che tenesse in considerazione le nuove infrastrutture, la nuova viabilità, la produttività degli automezzi e i divieti di circolazione. Nel settembre 2021, le associazioni dell'au-

distanze pari al 2/3%. Nel 2021 è stata costituita una commissione tecnica con il compito di dirimere le differenze interpretative e i quesiti avanzati dagli utenti del nuovo distanziere 2020. L'attività svolta dalla commissione tecnica negli anni 2022-2023 ha stabilito un aggiornamento del distanziere 2020 con una nuova release 2023 datata 11.12.2023. L'aggiornamento prevede: le addizionali chilometriche per i porti di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Marghera e Trieste e il punto convenzionale per le città capoluogo di provincia. Modifiche accettate da Assologistica. Inoltre l'aggiornamento prevedeva una nuova cartografia che in primis e in diversi casi prende in considerazione le autostrade

l'edizione 2023, su 1.212 tratte riscontrando un aumento medio delle distanze di circa il 3%, di cui in un numero di 89 tratte si è riscontrato un aumento di circa 100 chilometri. Anche in questo caso Assologistica avrebbe deciso di accettare e sottoscrivere l'aggiornamento del distanziere 2023, sempreché il relativo verbale, per motivi di mercato, prevedesse la possibilità che le parti (committente e vettore) in sede contrattuale e per alcune tratte, avessero avuto la possibilità, in totale autonomia, di stabilire instradamenti alternativi. Tutto questo anche in virtù di quanto recita il comma 4 dell'art. 83-bis della legge 6 agosto 2008, n. 133: "... i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale" e il comma 1 dell'art. 5 del dl 21 novembre 2005, n. 286: "... nell'interesse delle imprese rispettivamente associate, al fine di regolare i relativi rapporti contrattuali sulla base della normativa di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale". La proposta non è stata accettata dal comitato, pertanto suo malgrado Assologistica si è trovata nelle condizioni di non poter sottoscrivere il verbale relativo al distanziere nazionale contenente l'aggiornamento 2023. In conclusione Assologistica auspica e invita le associazioni facenti parte del comitato a rivedere la loro posizione, finalizzata a riportare l'unità del tavolo, diversamente si potrebbe verificare che il nuovo distanziere con l'aggiornamento 2023 venga utilizzato e/o riconosciuto solo dalle aziende armatoriali. ■

*Assologistica invita le associazioni "a riportare l'unità del tavolo"*



totrasporto e della committenza hanno firmato il verbale relativo al nuovo distanziere nell'edizione 2020 trasmesso al ministero dei trasporti, come previsto dalla legge. Tale verbale è stato sottoscritto anche da Assologistica nonostante sia stato riscontrato, tra il distanziere 2020 e il distanziere 2010 su un test di 1.323 tratte un aumento medio delle

escludendo le strade statali. Modifiche non accettate da Assologistica che da sempre ha dichiarato che il distanziere nazionale doveva essere impostato utilizzando nell'ordine le altre strade importanti e le autostrade.

**Sulla nuova release** Assologistica ha effettuato un test, tra l'edizione 2020 e

*\*Presidente della commissione Trasporti di Assologistica*

# Il futuro della logistica

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

**N**el mese di settembre 2023, è entrato in vigore l'“Electronic Trade Documents Act”, che riconosce il valore giuridico dei documenti commerciali elettronici, comprese le polizze di carico, sul suolo britannico. Il provvedimento, che punta a rivedere il panorama del commercio e della finanza internazionale sotto la lente digitale, segue il “Singapore Electronic Transactions (Amendment) Act 2021” (adottato da Singapore nel 2021),

commissione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale (UNCITRAL) per il riconoscimento giuridico di documenti elettronici trasferibili a livello internazionale. L'UNCITRAL promuove, mediante il MLETR, l'armonizzazione delle regole per sbloccare il pieno potenziale dei documenti digitali trasferibili. In particolare, il modello delinea i requisiti chiave che un documento elettronico deve avere per mantenere la sua validità legale a livello internazionale. I principi

su cui si fonda il MLETR sono: il principio di non discriminazione nei confronti delle comunicazioni elettroniche; il principio dell'equivalenza funzionale tra i documenti cartacei e la loro forma elettronica; il principio della neutralità tecnologica, che garantisce l'abilitazione degli sviluppi attuali e futuri a condizione che rispettino i criteri. I requisiti delineati dall'UNCITRAL, e riportati nel white paper, includono criteri per la firma e la scrittura, il controllo esclusivo per prevenire la doppia spesa, l'integrità, l'unicità, la consegna e l'avallo, con disposizioni per il cambio di supporto, se necessario. Il white paper sottolinea inoltre come l'implementazione delle polizze di carico elettroniche possa aversi



*Il white paper utilizza una blockchain per verificare in tempo reale l'autenticità dei documenti*

nonché la ratifica, da parte di 30 Stati (compreso lo stesso Regno Unito), del protocollo addizionale del 20.02.2008 in materia di lettere di vettura CMR elettroniche. La stessa Italia, tra gli altri, prevede che entro il 2024 si concluderà l'iter per la ratifica del protocollo addizionale. La spinta del commercio verso una maggiore certezza giuridica e prevedibilità commerciale, tuttavia, la si riscontra anche in altri contesti. L'aspirazione a un ambiente commerciale privo di carta, volto ad accelerare i processi commerciali e ridurre i costi associati, è stato infatti anche oggetto, tra gli altri, dell'interesse delle Nazioni Unite.

Lo **United Nations Centre** for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), nel settembre 2023, ha adottato un white paper volto alla implementazione del “Model Law on Electronic Transferable Records” (MLETR), ossia un modello / standard adottato nel 2017 dalla

mediante la blockchain (Distributed Ledger Technology), che si allinea ai criteri del MLETR. In particolare, la blockchain consente la verifica in tempo reale dell'autenticità dei documenti elettronici trasferibili, oltre al controllo da parte del cessionario, con la salvaguardia delle informazioni commercialmente sensibili. Il modello proposto dall'UNCITRAL, e il relativo white paper dello UN/CEFACT, si sommano alla guida ed agli studi condotti dall'alleanza Future International Trade per lo specifico settore dei container. ■

**\* 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

# Una scuola “certificata”

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

**N**el contesto sempre più dinamico e competitivo del mondo del lavoro, la formazione continua è diventata essenziale per la crescita professionale del singolo e per lo sviluppo aziendale nel suo complesso. Tuttavia, l'approccio alla formazione continua da parte delle imprese non può essere di tipo occasionale: è infatti fondamentale che la formazione sia erogata in modo “sistemico” e, possibilmente, realizzata attraverso la competenza di scuole di formazione riconosciute, in possesso di esperienza e capacità di agire come soggetti proattivi di formazione. Il ruolo delle scuole di formazione accreditate diventa centrale non soltanto nell'ottica di erogare e organizzare attività di formazione, ma anche e soprattutto nell'ottica di governare una filiera formativa completa e di attivare risorse strategiche. È questa la responsabilità che, da sempre, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica sente di avere nei confronti delle imprese cui rivolge i propri servizi. Oltre a erogare e organizzare percorsi formativi in base alle richieste delle imprese, la Scuola costituisce un punto di riferimento a tutto tondo offrendo un supporto qualificato sia alle persone che alle organizzazioni. La Scuola utilizza infatti, al servizio delle imprese, un modello metodologico che fa perno non semplicemente su una capacità “realizzativa”, ma sulla capacità di prendere in carico un intero processo (dall'analisi iniziale alla certificazione finale), anche attivando sinergie con diversi stakeholder coinvolti, sulla base di competenze specifiche e del valore aggiunto che ogni soggetto può apportare al processo stesso.

**La Scuola è in possesso** di specifici riconoscimenti e accreditamenti, che la rendono partner ideale delle imprese nello sviluppo di processi formativi rivolti alle risorse umane, tra i quali: accreditamento presso Regione Liguria per la formazione continua e superiore; certificazioni e riconoscimenti per le attività di progettazione, erogazione e organiz-

zazione di corsi di formazione, convegni e seminari in materia di logistica e trasporti ai sensi di UNI EN ISO 9001:2015 (istruzione e servizi alle imprese), UNI ISO 21001:2019, ISO 29993:2017; riconoscimento Ansisa per la formazione ferroviaria; accreditamento da parte delle capitanerie di porto in materia di maritime security; riconoscimenti specifici per la formazione in ambito sicurezza; accreditamenti regionali



*L'approccio alla formazione continua da parte delle imprese non può essere di tipo occasionale: è infatti fondamentale che la formazione sia erogata in modo “sistemico” e realizzata attraverso la competenza di scuole di formazione riconosciute*

per l'erogazione dei servizi al lavoro e dei servizi di validazione delle competenze; qualificazione presso Fondimpresa come soggetto proponente abilitato a presentare domande di finanziamento della formazione per conto delle imprese. Le risorse professionali stesse che operano all'interno della Scuola possiedono riconoscimenti individuali (regionali, associativi, etc.) che le abilitano all'erogazione qualificata di tutte le fasi di cui si compone il servizio. Alla Scuola, in qualità di ente attuatore, vengono in questo modo affidate la progettazione e lo sviluppo dei progetti di formazione e riqualificazione del personale. L'ente, in quest'ottica, cura il coordinamento metodologico e organizzativo dei progetti di formazione, gestendone la programmazione esecutiva, il monitoraggio, il rilascio delle abilitazioni/certificazioni finali. La Scuola ha cura di effettuare un puntuale matching tra pro-

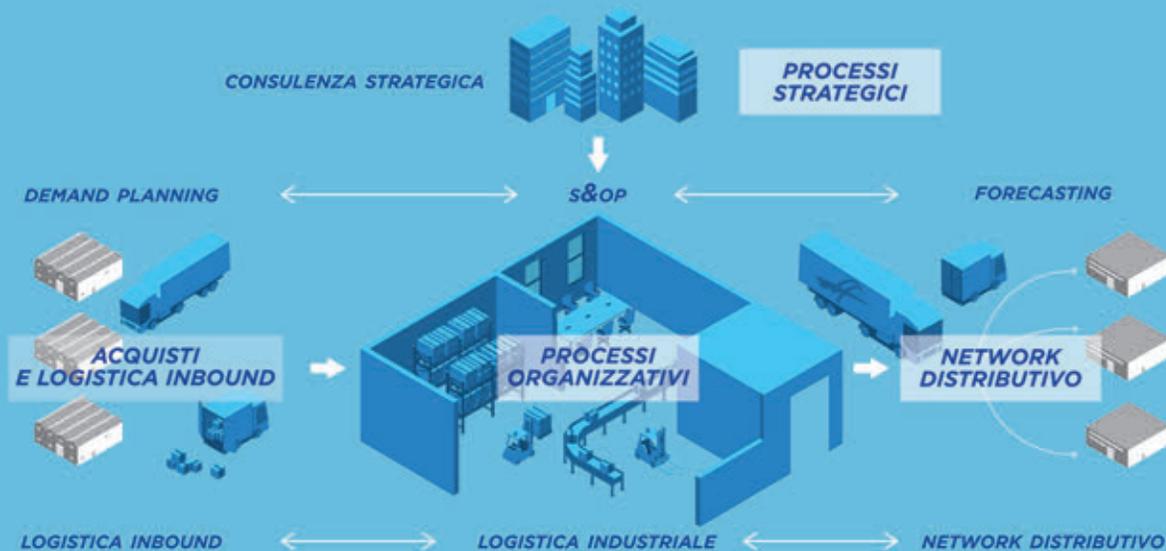
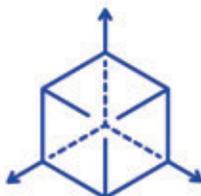
getti di formazione e opportunità di finanziamento, gestendo in tutte le fasi eventuali contributi pubblici disponibili nel periodo di realizzazione.

**Scuola Nazionale Trasporti e Logistica** si pone, pertanto, quale soggetto titolato e qualificato in grado di prendere in carico l'analisi dei fabbisogni aziendali nel loro complesso, per tradurli in progettualità e per supportare lo sviluppo di iniziative formative attraverso l'utilizzo di strumenti di finanziamento adeguati. Gli strumenti di finanziamento sono gestiti e integrati tra loro attraverso un lavoro dedicato, e con i "ferri del mestiere" propri di profili tecnicamente esperti della formazione. La Scuola, nel prendere in carico l'analisi dei fabbisogni aziendali, mette in campo tutta l'esperienza maturata, il proprio modello metodologico e i riconoscimenti posseduti. Allo stesso tempo, non pretende di sostituire competenze peculiari. Per poter soddisfare a 360 gradi le esigenze che le aziende esprimono, la Scuola si pone, infatti, non solo come

diretto attuatore, ma come "facilitatore" e "connettore" di contributi professionali specifici eventualmente individuati all'esterno. Nel contesto descritto, l'impresa è in dialogo continuo con l'ente che prende in carico i suoi fabbisogni (dalla necessità di nuovo personale, all'aggiornamento e alla riqualificazione del personale già operativo, allo sviluppo organizzativo che impatta la formazione, etc.). A fronte di questo, l'ente acquisisce un nuovo ruolo adatto alla complessità, trasformandosi da fornitore di uno specifico servizio a "partner" dell'impresa. Le nuove responsabilità consistono nell'essere: osservatorio dei cambiamenti; consulenti di formazione, oltreché classici formatori; attuatori di Piani di formazione e di crescita di tipo pluriennale; attivatori di risorse, sia professionali che economiche. ■

catani@scuolatrasporti.com

La nostra  
**CONSULENZA è  
TRIDIMENSIONALE**



# Come rendere la logistica attraente per i giovani

Formare le nuove generazioni e accompagnarle direttamente nel mondo del lavoro: l'obiettivo della Fondazione Ikaros e dell'azienda Gimatrans.

**È** possibile aumentare l'efficacia dei canali di collocamento dei giovani nel mercato del lavoro? Un rapporto annuale dell'Istat, nel 2023, ha registrato sempre più difficoltà di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro e spesso mancano i giusti canali di collegamento tra scuole e aziende; esistono tuttavia realtà che agevolano attivamente l'introduzione dei giovani. Una prima rivalutazione degli istituti tecnici e professionali può essere la chiave di volta per traslare l'offerta formativa in esperienze aziendali concrete. Offrire un servizio di orientamento dedicato sui banchi di scuola, facilita l'inserimento degli studenti nelle aziende: questo è l'impegno della Fondazione Ikaros. La Fondazione integra molteplici opportunità formative e professionali, offrendo agli studenti la possibilità di conseguire un attestato di operatore in terza, un diploma di tecnico in quarta, il diploma di maturità o di IFTS, completando poi la propria formazione frequentando un percorso ITS, con la possibilità di conseguire una laurea triennale, oppure inserendosi direttamente nel mondo del lavoro secondo il settore scelto. Sono sempre di più gli studenti che, ogni anno, scelgono di perseguire un iter di studi direttamente collegato a una specifica professione, un vantaggio che permette loro di apprendere know how necessari e spendibili fin da subito in ambito lavorativo. "La Fondazione garantisce a ogni studente un considerevole monte ore di stage in azienda, dedicando parte delle mensilità scolastiche all'esperienza in prima perso-



*Lo stage in azienda è fondamentale per avvicinare la scuola e il lavoro*

na nelle realtà del territorio lombardo. Le statistiche sono chiare: una volta terminato il percorso di studi il tasso di occupazione dei nostri studenti è di circa l'88% e questo è possibile anche grazie alla fiducia che le aziende di settore ripongono nell'istruzione che forniamo", dichiara Nicola Reccagni, direttore della Fondazione.

**Un'azienda che crede nel lavoro** della Fondazione è senz'altro Gimatrans. Azienda della bergamasca che vanta un'esperienza trentennale nella logistica al servizio della Gdo e dell'industria alimentare e che ha scelto di sostenere la Fondazione Ikaros. Ha, infatti, accolto due studenti del quarto anno e ha contribuito alla loro formazione, inserendoli in due aree aziendali per un periodo di tre mesi. La prima studentessa è stata Omaira Ouajil che ha svolto il suo percorso formativo nell'area customer service, occupandosi del processo di inserimento degli ordini, tramite il Transport Manage-

ment System essenziale per garantire la massima efficienza nella pianificazione viaggi. "I miei colleghi delle aree traffico e ordini, mi hanno fatta sentire parte attiva dell'azienda coinvolgendomi in ogni fase dei processi organizzativi. Ho imparato a lavorare al meglio con il software gestionale interno, grazie al quale viene generata la documentazione indispensabile alla gestione dei viaggi. Ho avuto l'opportunità di lavorare in un ambiente dinamico e stimolante, dove ho ritrovato le conoscenze teoriche studiate a scuola; questo ha contribuito a confermare la mia passione per questo settore", sottolinea Omaira. Non solo competenze hard skills, ma anche acquisizione di diverse soft skills, che spaziano dalle telefonate ad autisti e clienti, fino alla maturazione di collaborazioni tipiche di un team: tutto questo ha permesso ai due ragazzi di sviluppare abilità comunicative e imparare a rispettare le tempistiche e le scadenze di ogni progetto.

## I DUE PROTAGONISTI

**Gimatrans:** grazie alla trentennale esperienza nel settore del trasporto e della logistica a temperatura controllata, si posiziona come uno dei principali operatori logistici della filiera agro-alimentare italiana. Da sempre partner strategico per le grandi insegne della Gdo, annovera fra i suoi clienti anche importanti marchi del settore dell'industria alimentare, ai quali offre servizi di ritiro, stoccaggio, trasporto e consegna a temperatura positiva e negativa. Il forte orientamento all'innovazione tecnologica e alla sostenibilità è testimoniato dalla flotta di oltre 200 mezzi, costituita per il 66% da euro 6 e per il 15% da mezzi alimentati a LNG.

**Fondazione Ikaros** è un istituto di formazione professionale nato oltre venticinque anni fa, accreditato e riconosciuto dalla Regione Lombardia, ed è presente sul territorio con 6 sedi e 4 diversi poli formativi per un totale di 1.450 studenti. Da più di 25 anni la Fondazione accoglie ragazzi dai 14 ai 19 anni che scelgono un indirizzo di studio direttamente collegato al mondo del lavoro. E' accreditato nel sistema regionale di istruzione e formazione professionale, con lo scopo di preparare giovani in grado di lavorare in tutto il mondo e affrontare la vita da protagonisti.



*Sono sempre di più gli studenti, ogni anno, che scelgono di perseguire un iter di studi direttamente collegato a una specifica professione*

**Il secondo ragazzo accolto** da Gimatrans è stato Mbaye Ciss che frequenta l'indirizzo informatico e si è impegnato nello sviluppo di una nuova applicazione online, con lo scopo di creare più sedi di controllo virtuali per gestire al meglio l'intera flotta dell'azienda. Questa piattaforma è un vero e proprio sistema di lavoro condiviso, in grado di fornire dettagli su flotta e conducenti, dal numero di targa alla posizione dell'autista su una data sede, monitorandone l'impegno in real time. "Durante il mio periodo di stage ho contribuito a sviluppare un sistema locale sul server aziendale, una console in grado di rendere più immediata la disposizione della flotta per dimensionarla al meglio giorno per giorno. Utilizzando i dati disponibili nel software

di pianificazione dei viaggi, abbiamo sviluppato funzioni per catalogare informazioni e semplificare i passaggi delle operazioni, rendendo i processi più efficienti".

**Se l'obiettivo collettivo** è quello di orientare i giovani al lavoro e di coltivare i loro talenti, attraverso esperienze solide, ciò è possibile solo grazie alla stretta collaborazione tra aziende e istituzioni. Per questo, la partnership tra Gimatrans e la Fondazione continuerà con progetti futuri, generando ulteriore sinergia a favore degli studenti. Fabio Orbelli, direttore operativo di Gimatrans, ha supervisionato questa iniziativa dall'inserimento dei ragazzi in azienda fino alla presentazione della loro esperienza nell'audi-

torium: "Omaima e Mbaye hanno dimostrato di essere un valido supporto per noi in questi mesi e la loro preparazione scolastica ha fatto la differenza. Ci stiamo attivando per dare ancora più consistenza alla maturazione delle esperienze 'sul campo' dei giovani che hanno scelto l'indirizzo di logistica, proponendo giornate formative per mostrare loro, ad esempio, l'operatività dell'ufficio traffico, il lavoro in officina ma anche la cabina di un bilico". Nell'immaginario comune la logistica è spesso identificata con le sue professioni più visibili - autista e magazziniere - quando, invece, comprende molto di più. È quindi fondamentale scardinare questa concezione. "La nostra missione ad oggi, è proprio quella di mostrare alle nuove generazioni che lavorare in questo settore significa far parte di un organismo vivente e in costante evoluzione. Un'azienda di logistica è composta da diverse figure, oltre all'autista e al magazziniere, come ad esempio il pianificatore, il disponente di piattaforma, l'addetto Customer Service o all'area IT. Rendere il settore più attrattivo per i giovani talenti è un obiettivo principe per noi: sostenere questi progetti è un nostro dovere verso le generazioni future, così come trasmettere i nostri valori aziendali tramite la loro formazione". ■

# Gli attacchi sul Mar Rosso minacciano il “sistema Italia”

Il rischio che i nostri porti vengano bypassati se gli armatori continueranno a circumnavigare l’Africa, oltre tutto con un aumento dei costi che colpirà tutti i settori: le imprese, le aziende manifatturiere, i consumatori.

di **Paolo Giordano**

**G**li attacchi degli Houthi yemeniti nel Mar Rosso hanno costretto molte compagnie marittime a scegliere di circumnavigare l’Africa anziché passare per il canale di Suez. Un notevole danno per i porti italiani, che si trovano a essere tagliati fuori dalla nuova rotta. Infatti, da dicembre, nei porti italiani, si è segnalata una notevole flessione dei traffici. Gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno inviato alcune navi per contrastare questi attacchi e ora, dopo l’approvazione del parlamento, anche l’Italia partecipa, in maniera solo “difensiva”, al tentativo di bloccare l’escalation degli attacchi. Non sarà un compito facile, perché gli Houthi, hanno a disposizione armi moderne e sono fortemente organizzati e motivati. Crediamo ci vorrà altro, e in primo luogo una forte determinazione, per riuscire a fermarli. I danni per l’Italia, probabilmente, continueranno. Si stanno cercando altre soluzioni anziché quella di circumnavigare l’Africa, cosa che costringe le navi a compiere un viaggio molto più lungo con notevole aumento dei costi, ma pare molto complicato. La situazione è grave: in due mesi, dai dati dell’Autorità portuale di Suez, i transiti sul canale sono calati del 42%. Ad esempio, si è passati nei primi venti giorni di gennaio da 1.464 navi, quante



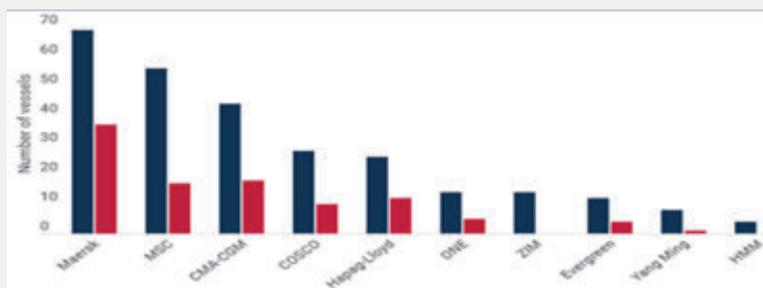
*Gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno inviato navi per contrastare gli attacchi alle quali si è aggiunta anche la marina italiana*

ne erano passate nel 2023, a 981, con punte che hanno interessato le navi che trasportano auto, passate da 61 a 19, o LNG, scese anch’esse da 45 a 18. Se la crisi del mar Rosso proseguirà, tutti gli analisti concordano che col-

## Passaggi da Suez

Fonte: Fedespedi

(dal 19 dicembre 2023 all’8 gennaio 2024, numero di navi)



I 5.000 chilometri in più...



pirà tutti i settori, le imprese, le aziende manifatturiere, i consumatori.

**Manuel Grimaldi, presidente** dell'International Chamber of Shipping, la più grande organizzazione di armatori al mondo, è stato molto chiaro in un'intervista al Secolo XIX: "La crisi del Mar Rosso è pesantissima. La circumnavigazione dell'Africa significa una spesa aggiuntiva di circa 1,5 milioni per nave. In questo contesto, vedo difficoltà per l'economia, soprattutto per quella del Mediterraneo. I nostri porti tradizionali sono lasciati fuori dalle nuove rotte di navigazione. Le merci saranno molto probabilmente trasferite a Rotterdam e ad Amburgo mentre noi veniamo bypassati. Anche questo è molto grave. Il pericolo è di un'escalation ed è immenso. Una delle preoccupazioni è che arrivi una rinnovata crescita dei prezzi con effetti sull'inflazione. Il costo dei trasporti è enormemente rincarato e non solo per il rialzo dei premi assicurativi. Un container per Genova, che era sceso al prezzo basso di mille euro, adesso è di nuovo a quota cinquemila. Le spese più elevate finiranno sul consumatore finale". I danni possono andare oltre la portualità e avere ripercussioni sull'intero sistema economico.

**L'Italia ha un problema** che si aggiunge: non ha uno sbocco sull'Atlantico, come invece hanno quasi tutti i principali paesi dell'Unione, in primo luogo la Germania, l'Olanda, il Belgio, la stessa Francia. Il nostro import/export viaggia in gran parte attraverso il trasporto marittimo e quasi due terzi delle importazioni attraversano il Mar Rosso. Tutto questo parte e arriva esclusivamente solcando il Mediterraneo che "avvolge" tutta la nostra penisola. Quanto sta accadendo, quindi, ci colpisce in maniera particolare: senza molte alternative. E' altrettanto certo che l'Italia da anni e anni ha trascurato la politica marittima, ha piuttosto guardato al centro e al nord dell'Europa, ha guardato oltre le Alpi, senza curarsi più di tanto dell'area mediterranea. Ha avuto più fiducia, in termini economici, rivolgendo la propria attenzione verso il nord. Lucio Caracciolo, direttore di Limes, ha recentemente scritto su La Repubblica che "il mare bagna l'Italia ma noi non siamo una nazione marittima. Il vessillo che segnala il rapporto dell'italiano con le onde non è il tricolore ma la bandiera blu che premia la balneazione sostenibile o la rossa issata dai bagnini quando il mare è agitato. Fra navigatori e spiaggiati c'è letteralmente un abis-

so". Anche la politica ha partecipato a creare questa situazione. La conferma sta in un altro aspetto che Euromercati ha sottolineato da tempo: l'Italia non ha ancora attuato la propria Zona Economica Esclusiva. Si tratta di un'area, adiacente alle acque territoriali, in cui uno Stato costiero ha diritti sovrani in primo luogo per la gestione delle risorse naturali. L'Italia è l'unico paese che si affaccia al Mediterraneo a non averlo fatto o, meglio, ha solamente varato (in grave ritardo) una legge nel giugno 2021, che è rimasta però sulla carta. Non è stato fatto nulla per tradurla in realtà, anche perché, con molta probabilità, dovremmo confrontarci con diversi paesi che hanno fatto la ZEE prima di noi. Un caso su tutti, l'Algeria l'ha disegnata andando a lambire le coste della Sardegna. Un'altra prova della scarsa "attitudine" della politica a interessarsi dei problemi marittimi sta nei risultati dei nostri porti: nel 2007, Gioia Tauro era il primo porto mediterraneo con 3,44 milioni di teu, nel 2022, dopo quindici anni, ne ha fatti 3,38. E' rimasto dov'era, attraversando momenti particolari, ma ha perso la leadership mediterranea, passata in altre mani: nel 2022, Tanger Med ha movimentato 7,59 milioni di teu (nel 2007 ne movimentò solo 600 mila), Valencia 4,99 milioni, quando nel 2007 era a 3 milioni, e Algeciras 4,76 milioni. C'è chi ha creduto nella "politica del mare", mentre, negli ultimi quindici anni, la portualità italiana, sempre al centro di discussioni e di dibattiti, è restata, più o meno, tra i 10 e gli 11 milioni di teu. Oggi, tutto ciò non aiuta a confrontarci con la grave situazione che si sta creando con gli attacchi sul Mar Rosso. Forse, ci troviamo a misurarci in un campo che non è il nostro. ■

# Intervento di Rixi sulla riforma

Il vice ministro ai Trasporti ha parlato in un convegno a Roma.

Intervenendo in apertura del convegno “1994-2024: 30 anni insieme nei porti”, organizzato a Roma alla camera dei deputati da Assoporti e dalle capitanerie di porto, il vice ministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, si è soffermato sulla riforma portuale, attualmente in discussione in sede di governo. “Una visione di tagliando, dopo 30 anni, per un sistema portuale che guardi al mondo e non solo al paese e alle realtà nazionali”, ha detto Rixi. Quindi, oggi, c’è la necessità di “passare da una riforma che in passato guardava agli interessi esclusivi del nostro paese a riforme che abbiano una proiezione estera indicando il nostro paese come un hub continentale su cui fare convergere gli investimenti, gestiti sotto un controllo pubblico che stia attento alle caratteristiche del nostro territorio”. Il vice ministro ha insistito sul tema degli investimenti privati, sottolineando contemporaneamente l’esigenza che ci sia anche “una crescita di capacità di investimento da parte del pubblico”. Con la guerra in Ucraina, “sono aumentati gli investimenti nei nostri scali. Ha iniziato a investire anche chi in precedenza guardava al nord Europa oppure all’area baltica. E’ cambiata la catena di approvvigionamento del nostro sistema industriale. Di conseguenza, abbiamo bisogno di cambiare le regole e dare la possibilità agli investimenti privati di essere indirizzati verso una visione a livello nazionale che ci consenta di essere competitivi sui mari del mondo”.

Rixi non ha parlato delle Autorità portuali e del loro modello di governance, ma ha specificato che i nostri porti devono avere una caratteristica “specifica nazionale, che non può essere copiata da altre realtà europee”. Si è limitato a dire che la riforma deve

la struttura dei porti e avere proiezioni all’estero con investimenti nei porti di origine e non solo in quelli di destinazione delle merci”. Nel nostro paese è invece importante disegnare un sistema logistico centrato sugli inland terminal e i porti: “devono avere la stessa



Immagine del porto di Genova

assicurare “una maggiore capacità di investimenti, una semplificazione dei processi e la digitalizzazione del sistema. C’è la necessità che il governo, nei prossimi mesi, trovi la sintesi per individuare gli obiettivi per rilanciare il sistema nazionale, nell’ottica di aumentarne la capacità logistica e di indirizzarne i flussi di investimento, agevolando quelli privati”. Rixi si è soffermato sulla logistica, dicendo che esiste oggi la necessità di avere un maggiore controllo sul suo funzionamento, anche “rendendo più flessibile

gestione. Le esperienze di La Spezia e Trieste fanno capire come gli scali italiani senza interporti che abbiano la gestione sincronizzata rischiano di essere sottodimensionati”. In chiusura del suo intervento, Rixi si è soffermato su un problema che la riforma deve risolvere: “La mancanza di sincronia tra i vari ministeri da cui dipendono i temi del lavoro portuale, della cantieristica e dell’industria portuale causa lungaggini burocratiche degne di un paese bizantino. Nel 2024, non è più accettabile”.

# Taranto: dopo tre anni, Ferretti rinuncia alla gara sul sito dell'ex Yard Belleli

Il Gruppo, dato l'aumento degli investimenti, la lentezza delle procedure e il calo dell'intervento pubblico ha deciso di ritirarsi: un'occasione persa.

Il sogno di rilanciare l'area portuale di Taranto come nuovo polo di eccellenza nella costruzione di yacht di lusso si è infranto contro la dura realtà dei ritardi burocratici e delle difficoltà finanziarie. Ferretti Group, a tre anni dall'annuncio del suo impegno per la bonifica e reindustrializzazione del sito ex Yard Belleli, ha deciso di fare un passo indietro, ritirandosi dalla gara pubblica ancora in corso. Nonostante l'impegno delle istituzioni locali e la prospettiva di una riconversione industriale portatrice di nuova occupazione, con 200 posti di lavoro previsti una volta che il cantiere fosse entrato a regime, il cammino si è rivelato più impervio del previsto. Gli investimenti necessari per il progetto sono aumentati nel tempo, mentre i con-

tributi pubblici promessi si sono ridotti, lasciando il Gruppo Ferretti di fronte alla realtà di un quadro economico incerto e a costi eccessivi. Le risorse finanziarie erano notevoli, con Ferretti che avrebbe dovuto investire 62,6 milioni di euro per l'attrezzaggio e l'avvio delle attività produttive, e fondi pubblici che ammontavano a 137,6 milioni di euro destinati alla bonifica ambientale, inclusi contributi significativi dal Fondo Infrastrutture, dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio

e dalla Regione Puglia, oltre a un ulteriore finanziamento dal ministero dello Sviluppo economico.

cui si possono superare gli ostacoli burocratici che tanto spesso rallentano o bloccano iniziative industriali



*Ferretti Group avrebbe dovuto investire a Taranto 62,6 milioni di euro per l'avvio dell'attività produttiva*

**Il ritiro di Ferretti, annunciato** in tempo utile per minimizzare l'impatto sulla gara pubblica, apre ora interrogativi sul futuro dell'area e sulle strategie da adottare per garantire lo sviluppo economico di una regione che non può permettersi di perdere opportunità di rilancio. Le difficoltà dell'Ilva pesano come un macigno sul futuro di Taranto. Un editoriale, dedicato alla vicenda, di Press Mare, sottolinea che "questa svolta impone una riflessione sulle dinamiche tra investimenti privati e supporto pubblico, e sulle modalità con

di grande rilevanza. Il caso di Ferretti a Taranto diventa emblematico delle sfide che l'Italia deve affrontare per attrarre e mantenere investitori in progetti di grande scala, fondamentali per la trasformazione e il rilancio delle aree industriali del paese. La speranza è che questo episodio possa servire da lezione per migliorare le procedure e accelerare i processi di decisione e attuazione, in modo che le grandi potenzialità di aree come quella di Taranto non rimangano inespresse". ■

# Trieste ha ottenuto l'autorizzazione di sicurezza per gli impianti ferroviari

L'Autorità portuale è la prima in Italia ad avere ottenuto tale riconoscimento.

Una nuova tessera si aggiunge ai porti di Trieste e Monfalcone per quanto riguarda l'intermodalità ferroviaria: l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale diventa anche gestore dei binari nel Porto Franco Nuovo. Dopo aver toccato il record di oltre 12 mila treni gestiti nel 2023 all'interno del network logistico, ha acquisito, da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture

in sicurezza di tutti i processi e di tutte le attività proprie del gestore di un'infrastruttura ferroviaria. Quest'ultimo è il soggetto incaricato della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico, e ha un ruolo molto complesso e di fondamentale importanza. Attualmente, in Italia, risultano autorizzati solamente una decina di gestori, il più importante tra i quali è Rete Ferroviaria Italiana-RFI, a conferma della specificità delle competenze

scalo giuliano, a partire dai lavori di potenziamento dell'infrastruttura per la stazione di Trieste Campo Marzio, avviati in collaborazione con RFI.

**C'è da ricordare che non solo** Trieste è il primo porto del paese ad aver ottenuto tale certificazione ai fini della sicurezza, ma è stata anche l'unica Autorità portuale ad aver creato nel 2018 una direzione dedicata alle infrastrutture ferroviarie, dove ha incorporato le competenze proprie del gestore dell'infrastruttura. La direzione, nel corso degli anni, ha avviato specifici percorsi abilitativi per il personale e per il controllo sia dell'infrastruttura che della circolazione ferroviaria in ambito portuale, con l'obiettivo di consolidare il ruolo dell'Autorità su tutti gli aspetti che coinvolgessero la ferrovia. Grazie all'istituzione di questa specifica unità interna all'ente, l'Autorità ha potuto assumere attivamente quel ruolo di "coordinatore" - previsto anche dalla legge 84/94 - del sistema ferroviario portuale che ha consentito di aumentare



Veduta aerea del porto di Trieste

stradali, l'autorizzazione di sicurezza per gli impianti ferroviari. Questa certificazione riconosce all'Autorità portuale la gestione di un sistema di coordinamento della sicurezza che consente, a seguito di un'analisi del rischio, il controllo

necessarie a gestire tali processi. Ora l'Autorità portuale entra a far parte di questo ristretto gruppo di società ed enti fortemente specializzati nel settore. A parità di ruolo, sarà quindi più lineare la gestione di tutte le attività di sviluppo ferroviario in corso presso lo

la sicurezza delle manovre, ridurre le inefficienze e contribuire al raggiungimento di performance assolute nel settore intermodale anche in termini di sostenibilità con il 54% dei container indirizzati via ferrovia. ■



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

PROGRAMMA VIDEOCORSI APRILE-GIUGNO 2024

## 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.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone - Studio RPLT RP Legalitax*

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

## MAGGIO

**7 MAGGIO** (9,30-12,30)  
INCOTERMS: FUNZIONE, CONTENUTI E AGGIORNAMENTO DELLA GIURISPRUDENZA ITALIANA  
*Avv. Alberta Frondoni*

**14 MAGGIO** (9,30-12,30)  
CONTROLLO DI GESTIONE NELL'AUTOTRASPORTO. METODI, PROCEDURE E ANALISI E LETTURA DEI DATI  
*Dr. Dario Favaretto*

**22 MAGGIO** (9,30-12,30)  
CONFLITTI COMMITTENTE-OPERATORE LOGISTICO: SOLUZIONI DELLE CONTROVERSIE E NECESSITÀ DI BUSINESS CONTINUITY  
*Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro*

**30 MAGGIO** (9,00-18,00)  
CARBON FOOTPRINT: APPLICAZIONE DELLE NORME UNI EN ISO 14064:2019 E UNI EN ISO 14067:2018  
*A cura di Certiquality*

## GIUGNO

**5 GIUGNO\*** (ORE 9,30-12,30 - 14,30-17,30)  
CONTRATTO DI TRASPORTO: AGGIORNAMENTI E NOVITÀ  
*Sig. Aldo Rosada*

**11 GIUGNO\*\*** (9,30-12,30)  
INTELLIGENZA ARTIFICIALE IN LOGISTICA: SOLUZIONI E VANTAGGI DI UNA RIVOLUZIONE ANNUNCIATA  
*Dr. Dario Favaretto*

**18 GIUGNO** (9,30-12,30)  
GESTIONE RIFIUTI: VERIFICA DELLA CONFORMITÀ LEGISLATIVA  
*A cura di Certiquality*

**19 GIUGNO** (9,30-12,30)  
QUALIFICAZIONE DEI FORNITORI E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE: MODELLI DI CONTROLLO, PENALI, KPI E SLA  
*Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro - Studio RPLT RP Legalitax*

**25 GIUGNO** (9,30-12,30)  
LE VICENDE DELL'APPALTO: CAMBIO APPALTO, ESTERNALIZZAZIONE E INTERNALIZZAZIONE  
*Avv. Patrizia D'Ercole*

\* Corso in presenza

\*\*Corso 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](mailto:culturaformazione@assologistica.it)  
[www.assologisticaculturaeformazione.com](http://www.assologisticaculturaeformazione.com)

# Prologis si muove bene in un mercato positivo

“L'Italia sta dimostrando di essere più robusta e attrezzata rispetto ad altre aree del continente. Noi continuiamo sulla strada intrapresa che ci ha dato molte e notevoli soddisfazioni”, sottolinea il vicepresidente Sandro Innocenti.

di **Tiziano Marelli**

**N**el 2023 Prologis Italia ha investito 72 milioni di euro tra nuovi sviluppi e acquisizioni, portando così l'investimento complessivo nel nostro paese - negli ultimi cinque anni - a circa 500 milioni di euro. Ancora, alla fine dell'anno scorso la società era proprietaria e gestiva circa 1,76 milioni di metri quadrati di strutture di distribuzione dislocate in oltre 100 edifici basati in alcuni mercati strategici, soprattutto nell'area metropolitana di Milano, Roma e Bologna Interporto. Partendo da questi dati ma anche analizzando l'ambito logistico nazionale in modalità più ampia, abbiamo rivolto alcune domande a Sandro Innocenti, vice presidente e country manager di Prologis Italia.

## QUAL È, SECONDO LEI, LO “STATO DELL'ARTE” ATTUALE DEL SETTORE, IN ITALIA?

▮ Direi che, nel complesso, il nostro mercato di riferimento va molto bene, e



SANDRO INNOCENTI



Un murales nel Parco logistico Prologis di Lodi

quindi anche per noi la situazione è da considerare ottimale. Tutto questo credo sia dovuto all'attuale congiuntura economica che probabilmente sta performando meglio di quella di tanti altri paesi europei. Stiamo vivendo un momento più unico che raro, e l'Italia sta dimostrando di essere più robusta e attrezzata rispetto ad altre aree del continente. Nel particolare penso che i principali attori del mercato dell'immobiliare logistico italiano stiano tutti performando bene rispetto ad attese che già erano positive da qualche tempo. E anche la concorrenza è da considerarsi positiva, perché si tratta di un aspetto che va nella direzione di una maturazione complessiva. In questo momento tutte le società dell'immobiliare logistico che vivono una fase di sviluppo sono realtà internazionali ed istituzionali, al contrario di quanto succedeva fino a poco tempo, quando il mercato era contrassegnato

dalla presenza di attori di dimensioni più ridotte. Solo all'inizio del nuovo millennio la logistica sembrava un settore quasi carbonaro, dove cercare di farsi strada era un modus operandi da vivere fra mille difficoltà burocratiche, un percorso che spesso non si rivelava del tutto limpido e trasparente. Oggi le difficoltà - soprattutto quelle burocratiche - permangono, ma operiamo tutti con lo stesso tipo di approccio e quindi ognuno di noi cresce di pari passo con i progressi che compie e risulta fondamentale portare a conoscenza del resto del mercato i progressi raggiunti, proprio nell'ottica di una trasparenza che comporta benefici complessivi. Un business più etico e anche più limpido fa bene a tutti.

**QUINDI ARRIVIAMO AL CONCETTO DI “LOGISTICA BUONA”, SOPRATTUTTO PER QUANTO RIGUARDA L'ECOSOSTENIBILITÀ**



Immagine Prologis nel Parco logistico di Lodi

### **E IL RISPETTO DELL'AMBIENTE. VOI COME VI STATE MUOVENDO?**

Si tratta di tematiche che è impossibile bypassare: chi mai potrebbe ancora farlo, nel nostro settore? Ora è obbligatorio rispettare le regole, tanto più questo concetto si accosta a quello di sensibilità verso tutto ciò che ci circonda. Poi sicuramente sussistono iniziative che vanno evidentemente nella direzione di un'attenzione concreta ai problemi ambientali e altre che invece possono risultare banali, ma sono convinto che, in quest'ultimo caso, alla lunga il giochetto salterebbe agli occhi. Per quanto ci riguarda sono convinto che chi lavora nei nostri magazzini - e anche chi li visita - sappia riconoscere chiaramente la bontà del nostro agire, che certo non vuole risolversi in una sorta d'impegno apparente, ma piuttosto connotarsi come una modalità dettata da una rigida e attenta polis aziendale. Bisogna poi tenere conto di tutto ciò che è legato all'energetico e a quanto questo comporterà nel futuro anche immediato: dai tetti fotovoltaici alla realizzazione di caricatori elettrici per i diversi mezzi, alle batterie che devono essere caricate e poi utilizzate quando l'energia è meno costosa, per non parlare dell'impatto che avranno su larga scala le flotte elettriche arrivando fino all'intelligenza artificiale, che ben presto dovrà essere ben presente in ogni nostro progetto. Diciamo che siamo alle soglie di qualcosa che possiamo immaginare soltanto con la fantasia,

ma che dovremo poi riuscire a trasformare da fantasioso a concreto. Posso assicurare che ce la metteremo tutta.

### **A QUESTO PUNTO MI RISULTA FACILE PASSARE ALL'ALTRO ASPETTO, QUELLA DELLA "LOGISTICA BELLA", CAMPO NEL QUALE VOI SIETE UNA SORTA DI PRECURSORI ASSOLUTI. NE VOGLIAMO PARLARE?**

Devo premettere che altre realtà Prologis nel mondo avevano realizzato iniziative di attenzione al sociale che definirei a "spot", ma nessuno in modalità estesa come abbiamo fatto noi in Italia, dove l'arte e l'attenzione agli spazi dedicati al tempo libero e allo sport stanno rappresentando una sorta di tratto distintivo per Prologis. Pensiamo di aver perseguito progetti che riteniamo belli e giusti, e la dimostrazione è data dal favore che riscontriamo nel gradimento di chi quelli spazi li vive, cioè gli operatori. Ne consegue una migliore qualità della vita per loro e una soddisfazione per noi, risultati che ripagano abbondantemente gli sforzi profusi in questo senso. Soltanto il tempo ci potrà dire se quella che abbiamo imboccato è una strada vincente, ma intanto già possiamo vedere che i riscontri finora sono tutti positivi, se non addirittura di autentico stupore. Posso dire che non ci fermeremo certo a quanto fatto finora a Lodi, Romentino e Bologna, ma che presto realizzeremo un altro enorme murale all'interno dell'Ortomercato di Milano, in

un'area recentemente acquisita: non potevamo certo lasciarci sfuggire anche qui l'occasione di caratterizzare con un "tocco artistico" un posto così significativo. In più, nell'area industriale di Piacenza - dove è in fase avanzata la costruzione di un nostro nuovo magazzino - stiamo realizzando campi di padel, di pallacanestro e un'area food truck, una mensa per chi lavora in quegli spazi. Riteniamo questi i primi passi nella direzione di una nostra governance in un'area che in passato era vissuta dagli abitanti della zona come ambiente degradato da risanare, e contiamo di riuscirci.

### **IL VOSTRO È UN TEAM GIOVANE, E SO CHE LEI È PARTICOLARMENTE ORGOGLIOSO DEI SUOI COLLABORATORI...**

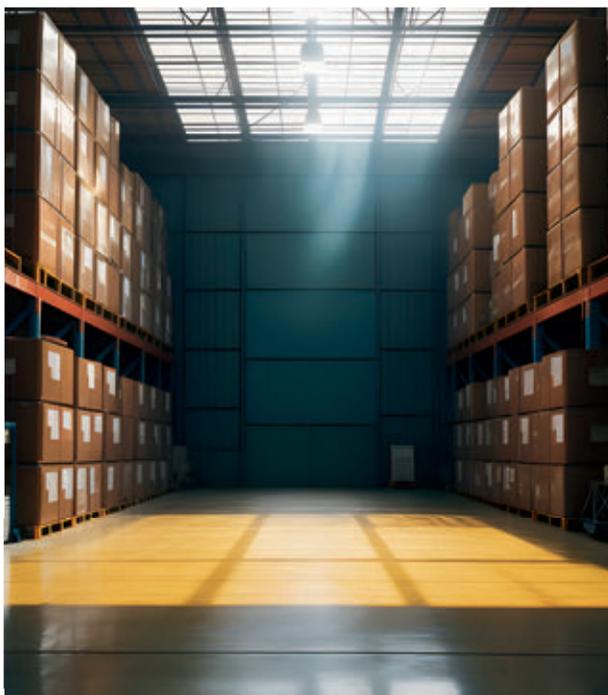
Sì, sono molto contento dei benefici professionali che ci sta regalando quella che viene definita "Generazione Z", tutte figure che ci stanno regalando grandi soddisfazioni, persone dotate da quella che definirei una "cazzimma" giusta. Direi che anche da questo possa risultare evidente come finalmente la logistica sia diventata una professione ambita e in grado di offrire possibilità evidenti di carriera, di pari passo con una crescita del nostro settore che è evidente. Quando io arrivai in Prologis eravamo in 7, oggi siamo 27 proprio in gran parte giovani, impegnati su quattro sedi: due a Milano, poi Roma e Bologna. Per continuare ad usare termini terra-terra, direi che si tratta di "tanta roba", e le prospettive sono di ulteriore sviluppo. E a tal proposito, vorrei sottolineare un altro aspetto che per noi riveste particolare importanza, quello della parità di genere: nel nostro team le donne sono 14, quindi addirittura la maggioranza. Questo succede perché crediamo fortemente nell'assoluto rispetto dei diritti connessi al lavoro e alla dignità di chi lo compie, senza che debbano sussistere distinzioni di qualsiasi tipo: siamo convinti che nella nostra epoca non hanno più nessun senso, e siamo orgogliosi di comportarci di conseguenza. ■

## 2023: locazioni da record

Il dinamismo della domanda ha confermato il volume record raggiunto nel 2022, il livello più alto degli ultimi 10 anni, con circa 2,8 milioni di mq assorbiti.

**S**econdo JLL, leader mondiale nei servizi professionali e nella gestione degli investimenti per il settore immobiliare, nel 2023, la logistica è stata l'asset class che ha inciso di più sul volume totale degli investimenti sul mercato italiano, registrando volumi pari a 1,8 miliardi di euro e rappresentando il 30% del totale di mercato. Nonostante il clima di incertezza geopolitica abbia rallentato l'attività rispetto al 2022, determinando una diminuzione dei volumi del 42% a/a, il mercato italiano si è dimostrato più resiliente di altre realtà europee. Ha mostrato, infatti, segnali di miglioramento già a partire dalla seconda metà dell'anno e in particolare nel quarto

trimestre, che ha registrato un aumento dei volumi del 40% rispetto al terzo trimestre e più del doppio rispetto allo stesso periodo del 2022. L'Italia rimane un mercato target per investitori internazionali, che hanno un peso dell'87% del totale dei capitali investiti nel settore logistico. Le condizioni di incertezza del mercato e la tipologia di prodotto transato hanno portato a una predilezione verso operazioni di dimensioni più contenute, in particolare tra i 10 e 25 milioni di euro. L'interesse per l'acquisizione di portafogli continua a essere sostenuto per soggetti che fanno il loro ingresso nel mercato italiano oppure per gli investito-



*In termini di dimensioni, il mercato ha privilegiato quelle più piccole, sotto i 10 mila mq*

ri già presenti e che cercano di consolidare il loro footprint, rappresentando il 35% dei volumi investiti nel settore.

**I rendimenti prime in ingresso** si sono attestati a un 5,2% netto su lordo a fine anno con una previsione di stabilità per il 2024. La diminuzione dell'inflazione a livello globale e l'aspettativa di riduzione dei tassi di interesse suggeriscono un outlook moderatamente positivo, con aspettative di un'intensificata attività di investimento nel corso dell'anno. Per quanto riguarda il mercato delle locazioni, il dinamismo della domanda ha confermato il volume record raggiunto nel

2022, il livello più alto degli ultimi 10 anni, con circa 2,8 milioni di mq assorbiti. La domanda si è mantenuta forte e guidata da operatori 3PL, che rappresentano il 55% del take-up totale. In termini dimensionali, si è delineato un forte interesse per unità più piccole: il numero di operazioni al di sotto dei 10 mq ha rappresentato oltre il 30% del totale e l'11% in termini di assorbimento, coinvolgendo generalmente immobili situati nelle prossimità dei centri urbani, generalmente per un'esigenza immediata degli operatori. Operazioni relative a superfici superiori a 50 mila mq hanno rappresentato il 23% del totale dell'assorbimento, coinvolgendo spesso asset Built-To-Suit o asset speculativi in costruzione, che soddisfano

una domanda guidata da tempistiche più flessibili. A livello di geografie, il 77% delle operazioni si è concentrato nel nord Italia, il 12% nel centro e l'11% al sud. Come risultato del forte dinamismo del settore, i canoni sono cresciuti in tutti i principali mercati, spingendo i livelli prime a 67 euro/mq a Milano e Roma (più 12% a/a), a 55 euro/mq in Veneto (più 10% a/a), 65 euro/mq a Bologna (più 14% a/a) e 50 euro/mq a Torino (più 6% a/a). I canoni prime per gli asset last mile, invece, rimangono stabili sia a Milano che Roma a circa 110 euro/mq, con picchi legati a personalizzazioni per operazioni BTS. ■

# Inaugurato il Giovi Logistics Park

L'impianto, di oltre 83 mila mq, è stato costruito dall'azienda tedesca Garbe.

**C**hi è fruitore automobilistico dell'autostrada dei Giovi - la A7 Milano-Genova - sa benissimo che in prossimità del casello di Casei Gerola campeggia un cartello visibile in entrambi in sensi di marcia dove è specificato che esattamente in quel punto corre il 45° parallelo, quello che definisce geograficamente la perfetta metà del percorso che intercorre fra il Polo Nord e l'equatore. Quindi, è evidente quanto quella zona sia da considerarsi perfetta dal punto viabilistico in termini di trasporti e logistica. Infatti, è da lì che si diramano le principali vie di collegamento verso il mare ligure: oltre che Genova per i collegamenti marittimi del suo porto che riveste un'importanza capitale verso il sud del mondo e non solo, la zona del Levante (che "apre la via" verso l'Aurelia e il sud del nostro paese) e quella del Ponente (accesso principale che apre le porte in direzione Francia e ovest del continente). Stesso discorso se lo si intende verso il capoluogo lombardo e il nord-est sia nazionale che europeo e oltre, senza tralasciare l'allacciamento di prossimità che congiunge la stessa A7 verso Torino e quindi direttamente ai trafori (pur se chiusi per un restyling che sembra non avere fine e sta esasperando i trasportatori) e il nord dell'Unione.

**È quindi tenendo in assoluto** conto di questi aspetti strategici di primaria importanza per il settore che Garbe Industrial Real Estate Italy - società tedesca fra i principali leader nel mercato immobiliare logistico, industriale e tecnologico in Europa - ha inaugurato il Giovi Logistics Park nel territorio del piccolo paese di Silvano Pietra (670 abitanti, in provincia di Pavia) distante dal ca-



*L'impianto è articolato su 8 moduli di 10 mila mq ciascuno, che sono stati visitati il giorno dell'inaugurazione*

sello autostradale sopra citato non più di tre chilometri. Nel dettaglio, il Giovi Logistics Park vanta una superficie coperta di oltre 83 mila mq, di cui più di 78.000 dedicati ai magazzini (che raggiungono i 12 metri di altezza e sono completati da ben 89 baie di carico), oltre che 1.600 metri deputati agli uffici. L'immobile è costituito da 8 moduli di circa 10 mila mq ciascuno (ognuno dei quali indipendenti) e dotato di ampi parcheggi, sia per le auto che per i bilici. Il Giovi Logistics Park si impegna a ridurre al minimo l'impatto ambientale attraverso la rigenerazione di un'aria industriale dismessa, le ampie aree verdi per favorire la biodiversità: scelte progettuali che consentiranno il minor consumo di acqua e l'utilizzo di pannelli fotovoltaici che assicurano l'approvvigionamento di green energy, tanto che si prospetta a breve il riconoscimento della certificazione Leed Platinum, considerata il massimo rico-

noscimento riservato agli sviluppi immobiliari eco-compatibili.

**La soddisfazione per la realizzazione** dell'impianto - terminato in linea con i tempi prefissati alla fine dello scorso anno - è stata espressa chiaramente da Marco Grassidonio, responsabile italiano della società, che ha sottolineato: "Il Giovi Logistics Park rappresenta per Garbe un grande traguardo per la crescita nel nostro paese, territorio dove stiamo portando avanti diverse iniziative di sviluppo e riqualificazione di aree ad uso logistico. Un progetto che ci sprona a proseguire, continuando a investire in altre aree economicamente strategiche con progetti innovativi, di alta qualità e con i più alti standard ESG. Nel particolare, intendiamo farlo nell'area estesa del milanese e nel nord, creando ulteriore valore per le comunità locali nelle zone in cui investiamo". (T.M.) ■

# I parchi logistici si trasformano in parchi energetici

L'idea è venuta alla Sfre che ha anche creato un particolare contratto.

I parchi logistici, progettati con il più alto rispetto dei criteri ESG, si possono trasformare in parchi energetici che ospitano al loro interno gli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili e le tecnologie volte a massimizzare l'efficienza energetica, in un'ottica di riduzione degli sprechi e di ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse disponibili. Un ecosistema simile va integrato con la capacità di garantire rendimenti finanziari ottimali per gli

investimenti dei vari stakeholders. Un particolare contratto, lo Sfse, Services for Sustainable Energy offre, a questo proposito, nell'ottica di favorire la trasformazione del parco, soluzioni innovative in grado di soddisfare le esigenze presenti senza tuttavia compromettere la disponibilità delle risorse a beneficio delle generazioni future. Questo contratto è nato da un'idea del Gruppo Sfre. L'immobile logistico si pre-

sta particolarmente a uno sfruttamento ottimale delle risorse disponibili; la gran parte degli hub logistici, infatti, occupa aree molto estese di terreno in cui sono presenti infrastrutture già sviluppate. Un esempio in tal senso è rappresentato dai tetti dei capannoni industriali che possono essere utilizzati per l'installazione di pannelli solari

fotovoltaici, mentre gli spazi aperti possono ospitare impianti di produzione idrogeno o stoccaggio con batterie.

La produzione di energia da fonti rinnovabili nei parchi energetici riduce la dipendenza dalle fonti fossili e contribuisce alla riduzione delle emissioni di gas serra e dell'inquinamento atmosferico; questo dato è particolarmente importante nell'attuale contesto di cambiamenti climatici e di crescente



zione del rischio associato alla dipendenza da una singola fonte di energia e, conseguentemente, la resilienza del sistema energetico nel suo complesso aumenta notevolmente. Ad esempio, durante i periodi di bassa produzione solare, è possibile compensare con un sistema di stoccaggio di energia

con batterie al litio o celle combustibili ad idrogeno, garantendo una fornitura energetica più stabile e affidabile. L'idrogeno può essere generato durante i picchi di produzione solare e immagazzinato per l'uso quando il fotovoltaico non è attivo, ai fini di un utilizzo successivo come carburante o ritrasformato in energia elettrica. Un altro aspetto di cui tener conto è l'importanza sociale legata alla produzione di energia; essa, infatti, può essere condivisa a beneficio del territorio attraverso, ad esempio, il sostegno

di famiglie catalogate come a rischio povertà energetica. In definitiva, la trasformazione dei poli logistici e industriali in parchi energetici rappresenta un'opportunità per sfruttare al meglio le risorse disponibili, promuovere la sostenibilità ambientale e contribuire alla diversificazione e alla resilienza del sistema energetico. ■



Hub logistico di Modena nord, l'impianto fotovoltaico

preoccupazione per l'ambiente. Inoltre, la trasformazione di siti industriali dismessi in parchi energetici può favorire la riqualificazione delle aree in modo sostenibile, riducendo il rischio di degrado ambientale e promuovendo la biodiversità. La diversificazione del mix energetico all'interno di un parco energetico permette una rilevante ridu-



ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

# VALORIZZAZIONE, PROMOZIONE E TUTELA DEL MADE IN ITALY: tutte le novità introdotte dalla Legge 206/2023



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

**RELATORE: Avv. ETTORE SBANDI**

Partner di Santacroce & Partners - Studio Legale Tributario

Alla luce di quanto previsto dalla Legge sul Made in Italy approvata in via definitiva a fine 2023, il webinar è una ricognizione delle norme in materia di origine e made in, tra disciplina doganale, regolamentazione nazionale e nuove chance per le imprese. Al centro temi quali etichettatura, labelling, accertamenti e sanzioni e opportunità per le imprese per valorizzare i propri brand e blindare i processi documentali e di certificazione.

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

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

# Alle porte di Bologna, nasce un parco logistico di VGP

A Valsamoggia, è partita la costruzione di due immobili che copriranno 32 mila metri quadrati con l'obiettivo di avere la certificazione Breeam Excellent.

**A** Valsamoggia, alle porte di Bologna, VGP - azienda paneuropea nel settore real estate che realizza e offre in locazione parchi logistici e semi industriali di alta qualità - ha dato il via ai lavori per la realizzazione di un nuovo polo produttivo con la posa ufficiale del primo pilastro. I tempi di realizzazione sono previsti in un lasso di tempo abbastanza lungo, anche perché il nuovo VGP Park Valsamoggia 2 è particolarmente esteso: la superficie totale occupata consta di circa 125 mila metri quadrati e sarà composto da due immobili con un'area coperta di 32 mila metri quadrati, e parte di questa - oltre 18 mila - verrà consegnato a CEI, storica azienda bolognese leader nel settore della ricambistica. La cerimonia è avvenuta alla presenza dei massimi rappresentanti di VGP Italy, tra cui il direttore commerciale Valentina Slavazzi e il direttore tecnico Massimo Vicenzino, mentre a presenziare per CEI - fra gli altri - sono stati la presidente Elisabetta Boni e l'amministratore delegato Alberto Pellegrino. Nel suo discorso d'inaugurazione il country manager di VGP Italy Agostino Emanuele ha dichiarato che l'avvio del neonato impianto è stato possibile "grazie alla collaborazione e al supporto delle istituzioni locali, quindi possiamo considerare questo progetto un grande successo che rafforza la nostra presenza nel territorio bolognese e costituisce un tassello fondamentale della nostra più ampia strategia di crescita e sviluppo in Italia. Del resto, negli ultimi anni abbiamo



*Il taglio del nastro del nuovo insediamento*

investito in modo significativo e continueremo a farlo per offrire ai nostri clienti uno standard di servizio sempre più efficiente con immobili sostenibili e di alta qualità".

**Grazie a questo hub**, VGP Italy si propone di consolidare un ruolo sempre più centrale in Emilia Romagna, affiancando le imprese e fornendo loro supporto attraverso servizi efficienti e di elevata qualità, anche perché quest'area logistica va ad aggiungersi alla recente acquisizione del VGP Park Parma, e nel totale sono attualmente oltre 560 mila metri quadrati le aree in proprietà che VGP Italy conta attualmente in otto business park, di cui quattro proprio in territorio emiliano: due a Parma e (da ora) altre due a Valsamoggia. Il nuovo

polo, che sorge all'interno di un'area dinamica con un'elevata presenza di comparti industriali e numerose eccellenze produttive italiane, è situato strategicamente a circa cinque chilometri dal centro abitato di Bologna e soltanto a poche centinaia di metri dal casello dell'autostrada A1. Con l'occasione VGP ha confermato anche l'impegno del gruppo nel raggiungimento di obiettivi green con l'offerta di spazi flessibili in base alle esigenze del cliente con elevati standard di sostenibilità, tra cui l'obiettivo di ricevere la certificazione Breeam Excellent. Si prevede inoltre che l'edificio venga dotato di un impianto fotovoltaico di 1,6 MWp, in aggiunta alla creazione di circa 20 mila metri quadrati di spazio verde nelle immediate vicinanze del parco. ■



ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

# LA PRODUZIONE DEI RIFIUTI NELL'AMBITO DEL CONTRATTO DI LOGISTICA, I SOGGETTI COINVOLTI E GLI ADEMPIMENTI AL SISTEMA R.E.N.T.R.I



**30 Maggio 2024** - ore 11,00-12,30

Relatore: dr. ENRICO CARLINO, consulente ambientale - Ecostistema Studio

Tema in discussione durante l'incontro: la figura del produttore materiale e del produttore giuridico, il concetto di luogo di produzione ai fini della gestione dei rifiuti nell'ambito del contratto di logistica e i conseguenti adempimenti dei soggetti coinvolti ai fini del sistema previsto dal "Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti".

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

# Nuovo progetto Panattoni

Si tratta di un immobile a nord di Padova, nel comune di Cadoneghe, di 20 mila mq, progettato secondo i più moderni standard ESG.

Importanti novità per Panattoni che annuncia il lancio di un nuovo progetto nel nord Italia, uno sviluppo logistico a Padova. Si tratta della terza operazione italiana del gruppo, che prevede la realizzazione di un nuovo immobile di 20 mila mq a nord di Padova, nel comune di Cadoneghe. Una struttura logistica di grado A, efficiente, eco-sostenibile e progettata secondo i più moderni standard ESG, che va a inserirsi in un tessuto industriale pre-esistente e molto dinamico. Grazie alla sua posizione di crocevia tra l'autostrada A4 Torino - Trieste e A13 Bologna - Padova e la presenza dell'inter-

Tra gli altri significativi progetti in corso d'opera in Italia vi è lo sviluppo di 15 mila mq a Ospedaletto Lodigiano, a 30 minuti dal centro di Milano; e quello di un parco logistico di 87 mila mq di superficie coperta a Scarmagno, nei pressi di Torino, su un sito di 241 mila mq di terreno. Un progetto molto impegnativo nell'area ex Olivetti, che sorgerà nel cuore economico d'Italia e disporrà di ottimi collegamenti con l'aeroporto del capoluogo piemontese e il suo terminal per container, entrambi a circa 30 minuti di distanza, nonché con la Francia e la Svizzera. Situato di fronte al casello dell'autostrada A5, il



Il magazzino avrà un'altezza netta di 12 metri sotto trave, illuminazione a Led, tetto con pannelli fotovoltaici, attrezzature di svago per i dipendenti e uno spazio di 3.700 mq dedicato agli uffici. La struttura si propone di ottenere la certificazione Leed Gold o Breeam Very Good.

Gli immobili di Panattoni, noti per il rigoroso rispetto delle prassi di sostenibilità ambientale e per l'eccellente qualità costruttiva, rappresentano un polo di attrazione per utilizzatori finali e investitori. Cresciuto anche il team italiano - recentemente la società ha formalizzato l'ingresso di due nuove figure operative nell'headquarter milanese: Fabrizio Lauro, director of capital markets e Andrea Grassi, finance and operations manager. Panattoni è uno dei più grandi sviluppatori di spazi logistico-industriali al mondo e opera attraverso 26 filiali suddivise tra America del Nord, Europa e India. Oltre alla sede in Polonia, ha uffici anche in Germania, Regno Unito, Repubblica Ceca, Slovacchia, Paesi Bassi, Spagna, Portogallo, Ungheria, Italia, Francia, Austria, Svezia e Danimarca. Nel 2022, l'azienda ha aperto il suo primo ufficio in India e lo scorso febbraio è entrato anche nel mercato belga. A oggi, Panattoni ha realizzato progetti in Europa per un totale di oltre 21,3 milioni di mq di spazi industriali moderni, ottenendo per il settimo anno consecutivo la nomina a "Primo sviluppatore logistico", secondo l'indagine annuale di PropertyEU sul settore, che ogni anno pubblica un elenco dei principali player, in base al volume di superfici sul mercato.



Il progetto dell'immobile padovano che sarà consegnato nel primo trimestre del 2025

porto, Padova rappresenta storicamente una location ideale per l'insediamento logistico e la gestione della supply chain di Pmi, imprese manifatturiere e corrieri espresso. La consegna dell'immobile finito è prevista per il secondo trimestre 2025 e beneficerà della certificazione Leed Gold o Breeam Very Good.

parco Panattoni Torino Nord è a soli 20 minuti d'auto dal capoluogo piemontese e un'ora da Milano, mentre Genova, Lione e Zurigo sono raggiungibili in 2-4 ore. L'Interporto di Torino è il secondo porto a secco d'Europa per i prodotti high-tech, con 200 operatori che movimentano fino a tre milioni di tonnellate di merci l'anno.

# Il Security Center SaaS: nuovo prodotto per la sicurezza

E' stato annunciato da Genetec, risponde alle esigenze che molte aziende hanno manifestato da tempo e va a colmare una lacuna del mercato.

di **Gioia Valenti**

“**C**on il lavoro ibrido che sta cambiando il panorama dei dipendenti, una supply chain che sta ancora sperimentando come comportarsi in una situazione instabile e incerta, una crescente attenzione alla transizione digitale, i notevoli progressi del machine learning e il passaggio verso una maggiore connettività cloud, il settore della sicurezza fisica sta affrontando un periodo di cambiamento impegnativo. Cambiamento che si traduce in opportunità per gli operatori della logistica che siano in grado di agire rapidamente e di adattarsi in questo ambiente in continua evoluzione per offrire a partner e clienti soluzioni innovative basate sui dati. La capacità di adattamento sta diventando uno dei fattori più importanti per il successo di qualsiasi azienda”, ha sottolineato Nadia Boujenoui, vicepresidente customer experience di Genetec. Quest'ultima è un'azienda tecnologica globale che ha contribuito a trasformare il settore della sicurezza fisica per oltre 25 anni. Oggi, sviluppa soluzioni pensate per migliorare la sicurezza, l'intelligence e l'operatività per le aziende, gli enti pubblici e le comunità in cui viviamo. Il prodotto di punta dell'azienda, Security Center, è una piattaforma ad architettura aperta che unifica la videosorveglianza basata su IP, il controllo accessi, il riconoscimento automatico delle targhe, le comunicazioni e l'analisi. Fondata nel 1997, con sede a Montreal, Canada, Genetec serve i propri clienti attraverso una vasta rete

di partner di canale certificati e consulenti in oltre 159 paesi. L'azienda ha di recente annunciato un nuovo prodotto: il Security Center SaaS (software as a service). Cybersecurity e privacy sono alla base di questa nuova soluzione software estremamente scalabile, aperta e unificata. È stata progettata

to, in modo particolare nel segmento enterprise. Grazie al nostro prodotto, le organizzazioni non sono più costrette a scegliere tra soluzioni interamente on-premise o interamente cloud, con soluzioni as-a-service proprietarie o limitate da un punto di vista funzionale. Le caratteristiche e l'architettura aper-



Montreal, Canada, la sede centrale di Genetec

per offrire la gestione combinata del controllo degli accessi, video, ricerca forense, monitoraggio delle intrusioni, automazione e molte altre funzionalità di sicurezza avanzate.

**Si può affermare che Security Center SaaS** inaugura un nuovo capitolo nell'evoluzione tecnologica della sicurezza fisica, che, come ha posto in evidenza di Genetec, “non offriva servizi cloud o software as a service di livello adegua-

ta di Security Center SaaS sono state studiate per consentire ai sistemi di gestire carichi di lavoro complessi laddove è necessario. Questa flessibilità risponde a un'esigenza che gli utenti finali hanno manifestato da molto tempo e va a colmare un'importante lacuna del mercato”. Gli sviluppi in ambito security diventano sempre più sofisticati e di conseguenza gli utenti hanno la necessità di rivolgersi a professionisti di cui potersi fidare e che siano in grado >

di guidarli nel processo di transizione verso ambienti cloud e ibridi. Per commercializzare questa nuova soluzione SaaS, Genetec ha trasformato il proprio approccio per quanto riguarda il processo di procurement, di implementazione e di manutenzione, pur mantenendo le stesse funzionalità per il mondo enterprise, che già da tempo le utilizza. “Gli attuali approcci al SaaS sminuivano il ruolo dei partner, che per Genetec rimangono centrali in un’ottica di successo del cliente e del progetto. Security Center SaaS rappresenta un’importante opportunità per i nostri system integrator, che nel lungo periodo si traduce in migliori margini e soddisfazione da parte del cliente, senza che il partner debba affrontare ulteriori investimenti in termini di tempo o risorse”, ha dichiarato Michel Chalouhi, vice president of global sales di Genetec. Grazie a un processo automatizzato per le quote e gli acquisti, i sistemi sono perfettamente operativi entro pochi minuti dal momento in cui viene effettuato l’ordine. Il portale Genetec semplifica la quotazione, l’ordine, lo sviluppo anche su larga scala, in modo che i partner possano continuare a far crescere la propria attività, fornire la tecnologia e soddisfare le esigenze dei clienti finali.

**Grazie alla capacità di centralizzare** il monitoraggio e la gestione di più siti, Security Center SaaS è ideale per soddisfare le esigenze dei clienti che operano in un’ampia gamma di settori verticali, tra cui retail, istruzione, campus aziendali, banche, healthcare, pubblica amministrazione locale. Grazie alla sua elevata flessibilità, la soluzione Genetec può sostenere sviluppo a bassa densità con un numero limitato di dispositivi direct-to-cloud e scalare fino a migliaia di siti e dispositivi con storage e processing ibridi. Gli operatori, inoltre, possono gestire le operazioni da un Se-

## LA SITUAZIONE NELL’AREA EMEA

Genetec ha svolto anche un sondaggio globale sulla transizione digitale, che ha posto in evidenza come sul passaggio alle soluzioni cloud-based l’area Emea (Europa, Medio Oriente ed Africa) sia la più lenta. In totale, il 62% dei channel partner ha dichiarato che oltre un quarto dei nuovi sistemi di sicurezza fisica installati nei prossimi cinque anni sarà cloud o hybrid-cloud, rispetto alla media globale del 69%. Sulla fidelizzazione dei talenti, nell’Emea, trattenerli è meno complicato rispetto ad altre regioni. Solo il 33% degli utenti finali ha dichiarato che la fidelizzazione dei talenti ha rappresentato una sfida per il proprio dipartimento nel 2023, rispetto alla media globale del 39%. L’impatto dei conflitti globali, invece, è molto sentito: un numero maggiore di utenti finali (15%) ha indicato guerre o conflitti come causa principale dei ritardi nei progetti, superando notevolmente la media globale (8%). Questo sottolinea l’influenza dei fattori geopolitici sulle tempistiche dei progetti nella regione.



*La cybersecurity è alla base di questa nuova soluzione*

curity Operation Center oppure in mobilità, grazie a robuste applicazioni web e mobili. Infine, Security Center SaaS è una piattaforma “deployment-agnostic” che supporta un’ampia gamma di configurazioni. Basata su architettura SaaS ibrida, la nuova soluzione consente alle aziende di spostare componenti e siti sul cloud in base alle proprie esigenze e richieste utilizzando un insieme di servizi nativi in cloud e dispositivi gestiti dal cloud, con archiviazione ed elaborazione all’edge. Grazie all’architettura

aperta, Security Center SaaS offre alle aziende la libertà di scegliere i dispositivi e le telecamere per il controllo degli accessi più adatti alla propria attività. Inoltre, Security Center SaaS si connette facilmente a dispositivi e infrastrutture di sicurezza on-premise già esistenti, in aggiunta, anche i dispositivi di controllo accessi e telecamere, che non sono cloud-ready, possono essere collegati a Security Center SaaS in modo estremamente semplice tramite le periferiche edge di Genetec. ■

# Le sfide per i retailer nel 2024

L'azienda francese Cegid sottolinea l'importanza delle nuove tecnologie per superare le prevedibili difficoltà che il settore dovrà fronteggiare.

di **Ivana Rossetti**

**C**egid, in un rapporto, ha recentemente previsto le principali sfide con cui le aziende specializzate nel retail e i venditori del settore dovranno confrontarsi quest'anno. Nel rapporto aggiunge alcune riflessioni dirette ai retailer in maniera da anticipare gli eventuali ostacoli ed elevare le vendite. Infatti, nel 2023, i retailer hanno dovuto adattarsi alla crisi energetica e all'inflazione. L'instabilità economica si accentuerà, probabilmente, nel 2024, con impatti diretti e indiretti per i rivenditori. La crescita globale sta rallentando: secondo l'Ocse, si attesterà intorno al 2,7% nel 2024, con forti disparità tra le regioni. La crescita continuerà a essere frenata dall'inflazione e sarà soggetta agli alti e bassi degli eventi geopolitici. In questo contesto, si prevede, ad esempio, che il mercato globale della moda crescerà quest'anno del 13% in termini di valore, con una crescita però concentrata in particolari regioni (Medio Oriente, Stati Uniti, India) e nell'eCommerce. Quest'ultimo è destinato ad aumentare

le vendite: ad esempio, si prevede che rappresenterà una vendita di cosmetici su quattro nel 2027. Tuttavia, è strutturalmente meno redditizio delle vendite in negozio e la frequentazione dei punti vendita specializzati è in forte calo. In questo contesto, secondo Cegid, i retailer nutrono tre preoccupazioni principali: l'aumento dei costi (51,2%), il calo generale della spesa dei consumatori (40,9%) e l'instabilità della catena di approvvigionamento (32,7%).

**L'analisi e la risposta di Cegid.** Esistono strumenti di gestione intelligenti per coniugare risparmio e performance, in funzione dei capricci della congiuntura economica, e in particolare strumenti operativi per razionalizzare i costi. Nei



*Insegna sul palazzo Cegid a Boulogne-Billancourt, città dell'Ile-de-France*

negozi, ciò significa ottimizzare l'organizzazione, migliorare la disponibilità delle scorte e sviluppare strumenti di produttività per il personale di vendita. Oltre a questo, i brand possono approfondire l'uso raffinato dell'omnichannel, creando, ad esempio, scenari di vendita più efficaci basati sul commercio unificato che includano la semplificazione dei processi di ritiro degli >

## PROFILO DI CEGID

Cegid, società francese, fondata nel 1983, con sede centrale a Lione, presente a livello globale (in 130 paesi) con ottomila partner e 4.400 collaboratori in venti paesi, è uno dei principali fornitori di soluzioni di gestione aziendale cloud per la finanza (enterprise resource planning, tesoreria, tasse), le risorse umane (buste paga, gestione dei talenti), la vendita al dettaglio e i settori imprenditoriali. Con un solido modello di business full cloud, consolidato perché mantiene generalmente rapporti con i suoi clienti per lunghi periodi, aiuta le aziende di tutte le dimensioni ad accelerare la trasformazione digitale del business, in Francia e nel mondo. Combina un approccio pragmatico del business con una forte capacità di innovazione, una profonda competenza nelle nuove tecnologie e una comprensione importante delle questioni normative. In un mondo in costante cambiamento, Cegid sta aprendo nuove possibilità, aiutando i clienti a liberare il proprio potenziale grazie a soluzioni di business innovative e mirate. Sostenuta da una forte ambizione, da una portata internazionale e dai suoi 500 mila clienti, ha registrato, nel 2022, un fatturato di 791 milioni di euro.

articoli, indipendentemente dal canale utilizzato per effettuare l'ordine (prenotazione elettronica, click & collect) e lo sviluppo di canali di distribuzione complementari, come l'ordine in negozio con consegna a domicilio o la consegna presso un altro punto vendita, per massimizzare le opportunità di vendita e ridurre al minimo i resi e il loro impatto finanziario e ambientale. Non va dimenticato, inoltre, che l'intelligenza artificiale è destinata a crescere in modo esponenziale nel 2024 grazie alla riduzione dei suoi costi di utilizzo, che renderà possibile gestire in modo economico anche i casi d'uso più piccoli. Infatti, secondo uno studio di McKinsey & Company 2023, l'AI generativa potrebbe generare significativi aumenti di produttività nel settore del retail, nell'ordine dell'1,2-2% di margine annuo aggiuntivo per le aziende del settore, per un totale di 400-660 miliardi di dollari all'anno a livello globale. Per il settore del retail specializzato, stanno emergendo tre grandi aree di applicazione: in primo luogo, la gestione delle relazioni con i clienti e la promozione delle vendite; in secondo luogo, l'ottimizzazione della supply chain e delle scorte, basata su una migliore valutazione dell'attività e su una migliore anticipazione; infine, l'ottimizzazione del lavoro all'interno dei team, sempre grazie alla previsione. Nel complesso, è ora possibile integrare una maggiore qualità in tutto il percorso del cliente. L'integrazione dei dati e dell'intelligenza artificiale consente alle aziende di sfruttare i loro "first party data" (informazioni raccolte dall'azienda direttamente dai clienti) per affinare e personalizzare le campagne di retail media, trasformando le informazioni in opportunità di guadagno. Questo approccio consente di generare pubblicità che migliorano l'esperienza di acquisto e massimizzano le conversioni, aumen-

tando così la redditività degli spazi pubblicitari digitali.

**I dipendenti possono essere un altro fattore di costo di un'attività di vendita al dettaglio, ma sono soprattutto la sua più grande risorsa:**

sono i garanti della qualità delle relazioni con i clienti e della loro fedeltà, i primi brand ambassador e un canale di feedback essenziale. Ecco perché il basso turnover del personale è un vantaggio competitivo decisivo. Secondo la società Dares, il turnover nel retail è del 60%, rispetto a una media del 15% in tutti i settori. Per attrarre e soprattutto coinvolgere i dipendenti, guadagnando al contempo in efficienza, sono essenziali diversi fattori: la retribuzione, ma anche un'esperienza dei dipendenti che ne accresca il valore, sostenuta da strumenti che li rendano ancora più efficaci nel loro ruolo di consulenza e riducano i compiti ripetitivi. L'integrazione di tecnologie utili e innovative e l'adozione di metodi di lavoro sempre più efficienti migliorano le competenze dei dipendenti e offrono opportunità di carriera. Gli strumenti digitali devono favorire la mobilità e non devono ostacolare il rapporto umano che è essenziale per le vendite. Oggi gli strumenti per i dipendenti centrati su telefoni cellulari, tablet o terminali di vendita sono intuitivi e versatili. A livello interno, queste tecnologie facilitano l'integrazione dei nuovi dipendenti, la gestione quotidiana dei compiti del team, la motivazione attraverso programmi di incentivazione, l'apprendi-



*La moda, secondo Cegid, dovrebbe crescere del 13%, ma concentrata in alcune regioni*

mento continuo e la comunicazione fluida all'interno dei team, tra i negozi o con le sedi centrali.

**La flessibilità è fondamentale** per navigare agilmente nell'attuale clima economico. È fondamentale riallocare le risorse in modo strategico, sincronizzare tutti i canali omnichannel in modo armonioso per un'esperienza cliente senza soluzione di continuità e adottare una varietà di soluzioni di pagamento, soprattutto in un momento in cui l'uso di carte virtuali sta guadagnando terreno. Occorre inoltre tenere conto delle norme fiscali, legali e di conformità, che variano da paese a paese. La risposta a questa crescente complessità sta nella capacità e nella solidità del sistema informativo (IT), che deve essere progettato per gestire efficacemente la sicurezza dei dati. Ogni azienda deve costruire la propria "pipeline" tecnologica integrando, tramite l'Application Programming Interface-API, prodotti di mercato standardizzati e soluzioni specifiche che si interfacciano in modo sicuro. Questa architettura non solo assicura la necessaria flessibilità e adattabilità, ma garantisce anche la sicurezza informatica in ogni fase delle transazioni e delle interazioni con i clienti. ■

# Convegno a Venezia sui dazi doganali ambientali

Dibattuti i problemi del regolamento dell'Unione europea, che entrerà definitivamente in vigore nel 2026: in primo luogo, la corretta identificazione delle merci e il problema della rappresentanza diretta o indiretta.

**A**ssosped Venezia, l'Associazione imprese di spedizioni, e Anasped, la Federazione nazionale spedizionieri doganali, hanno organizzato a Marghera, Venezia, un convegno centrato su un tema d'attualità: l'applicazione del Carbon Border Adjustment Mechanism, ossia il regolamento dell'Unione europea relativo ai dazi doganali ambientali sui prodotti con elevate emissioni di gas serra importati nell'Unione. Riguarda le importazioni di cemento, ferro, acciaio, alluminio, fertilizzanti, elettricità, idrogeno.

Prevede due fasi di applicazione: quella "transitoria", che ha avuto inizio con la data di entrata in vigore del regolamento (1° ottobre 2023) e terminerà il 31 dicembre 2025. In tale periodo transitorio il tributo non sarà applicato alle merci importate, ma saranno solo acquisite informazioni sulle quantità dei prodotti soggetti al regolamento, compresa la valutazione delle emissioni incorporate. In tale fase inizierà l'attività di autorizzazione dei soggetti da parte delle autorità competenti nazionali. Seguirà la fase "definitiva", dal 1° gennaio 2026, quando il meccanismo entrerà pienamente in funzione. Durante la prima fase, gli operatori individuati nell'articolo 2 del regolamento,



*Tra i prodotti che devono essere dichiarati per l'importazione vi sono anche i fertilizzanti*

l'importatore o il rappresentante indiretto, saranno tenuti a raccogliere i dati su base trimestrale e a trasmetterli alla commissione. Strettamente correlata all'applicazione del nuovo regolamento, c'è la questione della rappresentanza diretta o indiretta in dogana che è stato un altro argomento oggetto del convegno. Per rappresentanza in dogana si intende la possibilità di farsi rappresentare da altro soggetto in vista dell'espletamento delle formalità doganali. Esistono due tipi di rappresentanza, come peraltro previsto dal codice civile: quella diretta, quando il rappresentante agisce in nome e per conto terzi, e quella indiretta, quando il rappresentante agisce in nome proprio

e per conto altrui. E' evidente che il tipo di rappresentanza influisce sugli obblighi che il doganalista assume sia nei confronti del committente che dell'agenzia delle dogane.

**Il dibattito ha messo in evidenza** quelli che sono ritenuti i punti chiave della questione: innanzitutto, la corretta identificazione delle merci soggette al regolamento, cosa non così semplice come potrebbe apparire un osservatore esterno, in secondo luogo, la difficoltà se non l'impossibilità di avere certezza sulla bontà delle dichiarazioni che attestano le quantità di emissioni dirette e indirette legate alla produzione del bene oggetto dell'importazione. >

Una questione di non facile soluzione che coinvolge non solo gli importatori, ma gli stessi produttori dei beni, spesso restii a divulgare dati attraverso i quali pensano sia possibile risalire ad aspetti critici o comunque riservati dei loro processi di lavorazione. L'approfondimento e l'analisi dei rischi, ma anche delle opportunità per gli spedizionieri doganali è stato svolto dall'avvocato Sara Armella, dello studio legale Armella & Associati e autrice tra le numerose pubblicazioni della monografia "Diritto doganale dell'Unione europea", che ha svolto la relazione al convegno,

che ha detto: "In effetti dall'analisi della norma come è scritta ora, sono emersi profili di responsabilità soprattutto nei confronti del rappresentante indiretto di quei soggetti importatori che non sono residenti nell'Unione europea. Questo è un aspetto che deve essere cautamente considerato perché comporta l'assunzione del rischio di sanzioni amministrative che hanno un'entità economica significativa. Abbiamo visto come cautelarsi da questo rischio: contratti di mandato, assicurazioni, scelta molto attenta degli operatori per i quali assumere la responsabilità di dichiarante, posto che eventuali responsabilità mettono a rischio il rappresentante indiretto del soggetto non residente. Detto questo, è giusto però sottolineare che questa è una grande svolta dal punto di vista della sostenibilità ambientale, l'idea di andare a penalizzare le produzioni inquinanti che danneggiano tutti noi, è un aspetto sicuramente positivo. Dal punto di vista professionale, può essere anche



*"Il mio personale parere è che in caso di soggetti che hanno bisogno della rappresentanza indiretta, il rischio che pone l'operazione allo spedizioniere doganale è un rischio non arginabile e quindi da non assumere", ha detto Marco Corda*

un'opportunità, qualcuno lo ha detto, perché le aziende importatrici sono impreparate di fronte a questo nuovo adempimento, e la capacità e l'esperienza degli spedizionieri è certamente fondamentale".

**E' intervenuto anche Marco Corda**, presidente dell'Associazione spedizionieri doganali di Venezia, che ha sottolineato: "E' un tema fondamentale per i doganalisti ma anche per le imprese, perché va a toccare quelle che, come ha evidenziato bene l'avvocato Sara Armella, sono le responsabilità e i rischi che il rappresentante indiretto si trova ad affrontare. Il mio personale parere è che in caso di soggetti non residenti nell'Unione europea e che hanno bisogno quindi della rappresentanza indiretta, il rischio che pone l'operazione allo spedizioniere doganale è un rischio non arginabile e quindi da non assumere". Andrea Scarpa, presidente di Assoped Venezia, ha commentato: "Oltre cento persone oggi per seguire un te-

ma che per noi doganalisti è cruciale e lo diventa sempre di più man mano che ci avvicineremo al 2026 quando la norma sarà pienamente operativa. Lì i nodi verranno tutti al pettine, adesso siamo in una fase transitoria però come è emerso oggi, è una norma da approcciare con grande attenzione: farsi carico di rischi così imponderabili, come occuparci di stabilire la quantità di emissioni dirette e indirette che sono correlate alla produzione di un bene di cui seguiamo la importazione è fonte di molte preoccupazioni. Noi siamo doganalisti non possiamo entrare nel merito di quello che i produttori ci dichiarano rispetto a quanto immettono nell'atmosfera per produrre, ad esempio una penna. Quindi, se si vogliono fare le dichiarazioni, bisognerà avere alle spalle una solida tutela assicurativa, di contratto, altrimenti, la mia idea è che lo facciano direttamente gli importatori, noi gli daremo l'assistenza ma poi la responsabilità la dovranno assumere loro". ■

# ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

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



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA?

**CORSI,**

**SEMINARI,**

**WORKSHOP**

**E CONVEGNI**

(anche in versione streaming online)

VENITE A SCOPRIRLA SU:

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

Segreteria organizzativa: tel. 026691567

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



## Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

MILANO - Via Cornalia 19  
Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

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

[www.assologistica.it](http://www.assologistica.it) - [www.assologisticaculturaeformazione.com](http://www.assologisticaculturaeformazione.com) - [www.euomerci.it](http://www.euomerci.it) - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn