

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

17°

Premio Il Logistico dell'Anno

Un suggello dell'importanza della logistica nello sviluppo economico del paese

Organizzato da Assologistica,
Assologistica Cultura e Formazione
e da Euromerci



La manifattura italiana è tornata ai livelli precrisi

EDITORIALE

**THE ECONOMIST: ITALIA
PAESE DELL'ANNO**

PROFESSIONE LOGISTICA

**COSA NE PENSANO
GLI STUDENTI**

CARGO SU ROTAIA

**IN SVIZZERA SI CHIEDE
PIU' FERROVIA**



Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali

**LA REALE RISPOSTA
A TUTTE LE VOSTRE
ESIGENZE DI LOGISTICA**

T. 02 6691567
www.assologistica.it



**LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA
CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"**
con corsi, seminari, workshop e convegni

T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner



www.easydent.com
800 200 510
ClinicheEasyDent

Linde Material Handling
Linde

Via Forlanini 42 - Arcore (MB)
Tel 03962705.1 r.a.
Fax 0396270550
meregalli@mere.it
www.meregallisrl.it

Ultimissime



**Voucher digitalizzazione, via
alle domande dal 30/1/2018**

08/01/2018

Già dal 15 gennaio sarà però possibile accedere alla procedura informatica e compilare la domanda direttamente dal sito del ministero dello Sviluppo

La rivista



AEROME

08/01/2018
Nel 2018



NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

L'ITALIA "PAESE DELL'ANNO"

L'Economist "premia" l'Italia e il suo governo

THE ECONOMIST, SPESSO, IN PASSATO, MOLTO CRITICO CON IL NOSTRO PAESE E, SOPRATTUTTO, CON I NOSTRI GOVERNI, HA "INCORONATO" L'ITALIA, GIUDICANDO-LA, SOTTO L'ASPETTO POLITICO E SOCIOECONOMICO, IL MIGLIOR PAESE D'EUROPA NEL 2021. "AUGURONI", HA SCRITTO IN ITALIANO IL PRESTIGIOSO SETTIMANALE BRITANNICO, RICORDANDO CHE IL RICONOSCIMENTO NON E' DESTINATO AL PAESE PIU' GRANDE, PIU' RICCO O PIU' FELICE D'EUROPA, MA "A QUELLO CHE, SECONDO NOI, E' MIGLIORATO DI PIU' NELL'ULTIMO ANNO". UN APPREZZAMENTO CHE SI VA AD AGGIUNGERE A QUELLO ESPRESSO DALL'EX CANCELLIERA TEDESCA ANGELA MERKEL, QUANDO HA SOTTOLINEATO CHE LE SAREBBE PIACIUTO CHE LA GERMANIA, SOTTO L'ASPETTO DEI RISULTATI RAGGIUNTI CONTRO LA PANDEMIA "SI FOSSE COMPORTATA COME L'ITALIA". GIUDIZI CHE FANNO PIACERE, ANCHE PERCHE' DAVVERO INUSUALI. L'ECONOMIST HA AGGIUNTO CHE L'ITALIA "E' CAMBIATA" GRAZIE A MARIO DRAGHI, "UN PREMIER COMPETENTE E DI PRESTIGIO INTERNAZIONALE", RICONOSCENDOGLI IL MERITO DI AVER GUIDATO CON SUCCESSO UNA MAGGIORANZA DI GOVERNO DAVVERO ETEROGENEA, CON IL RISULTATO DI AVER OTTENUTO UNO DEI MIGLIORI "CONTENIMENTI EUROPEI DELLA PANDEMIA", UNA RIPRESA ECONOMICA MIGLIORE DI QUELLA FRANCESE E TEDESCA E DI AVER AVVIATO PROFONDE RIFORME. IL SETTIMANALE BRITANNICO NON HA NASCOSTO UNA PREOCCUPAZIONE, QUELLA CHE DRAGHI LASCI IL SUO INCARICO A CAPO DEL GOVERNO PER DIVENIRE PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA. IL PROBLEMA DI UNA SOSTITUZIONE DI DRAGHI COME LEADER DEL GOVERNO, PER L'ECONOMIST, STAREBBE NELLA "COMPETENZA" PER QUANTO RIGUARDA I PROBLEMI INTERNI E SULLA CAPACITA' DI GIOCARE UN RUOLO IMPORTANTE A LIVELLO EUROPEO. QUELLO CHE ACCADRA' NELLA "GIOSTRA" DELL'ELEZIONE DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, COME CI HA INSEGNATO IL PASSATO, E' IMPOSSIBILE PREVEDERLO. UN FATTO E' CERTO: L'ITALIA, SE E' VERO CHE HA RAGGIUNTO RISULTATI NELL'ULTIMO ANNO, E' ALTRETTANTO VERO CHE TALI RISULTATI VANNO STABILIZZATI E CHE VANNO AFFRONTATI PROBLEMI A LIVELLO DELL'OCCUPAZIONE, DELLA CONDIZIONE SOCIALE DI UN NUMERO CRESCENTE DI FAMIGLIE (LA PANDEMIA HA AGGRAVATO LE DISPARITA' SOCIALI), DELLA CONCRETIZZAZIONE DEL PIANO DI RIPRESA E RESILIENZA, DEL MIGLIORAMENTO DELL'ISTRUZIONE E DELLA FORMAZIONE, DI UNA SEMPRE PIU' NECESSARIA "RIVOLUZIONE" BUROCRATICA, DEL RILANCIO DEL MEZZOGIORNO, SOLO PER CITARE ALCUNE COMPLESSITA'. TUTTE CRITICITA' CHE NEL 2022 IL GOVERNO DOVRA' AFFRONTARE.

VI SEGNALIAMO

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

Economia

**LA CRESCITA ITALIANA DIPENDERÀ
DALLA DOMANDA INTERNA**

8

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

Economia

**LA MANIFATTURA ITALIANA
E' TORNATA AI LIVELLI PRECRISI**

10

Risorse Umane

**PROFESSIONE LOGISTICA: COSA
PENSANO DEL SETTORE I GIOVANI STUDENTI?**

34

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

Cover

**A MILANO, IL 17° PREMIO
IL LOGISTICO DELL'ANNO**

37

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

Il Logistico dell'Anno

**LA CONSEGNA
DEI PREMI**

40

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

Ambiente

**IL MUST DI TOTALENERGIES
SI CHIAMA SOSTENIBILITÀ'**

51

Stampa
Mediaprint Milano

Primo Piano: assemblea di Anita

**SERVE UNA POLITICA CHE INCIDA
SULLA COMPETITIVITÀ' DELLE IMPRESE**

53

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

Primo Piano

**PIU' FERROVIA
IN SVIZZERA?**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

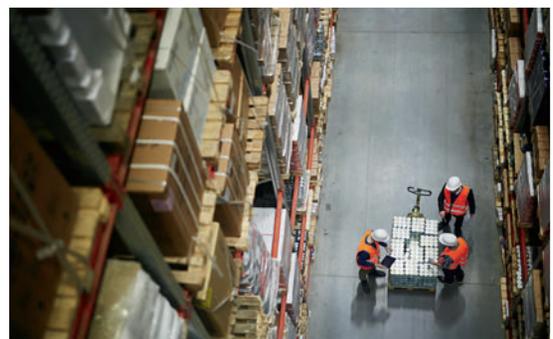
16

DALLE AZIENDE

20



La crescita dell'economia italiana nel 2022 dipenderà, come è accaduto nel 2021, dall'andamento della domanda interna, che ha contribuito quest'anno all'aumento del Pil per il 6%. L'incognita è l'inflazione (il servizio a pag. 8)



All'assemblea di Anita, il presidente Thomas Baumgartner ha chiesto al ministro Giovannini un Piano nazionale della logistica frutto di un metodo di lavoro che ponga allo stesso tavolo tutti gli attori della filiera (il servizio a pag. 53)

Care, il primo broker italiano al servizio della logistica sostenibile

Il progetto Optimist dedicato alle imprese che investono sulla logistica verde.

Fresca del proprio ventesimo compleanno, Care si presenta oggi alla clientela aziendale italiana ed estera come broker assicurativo competente e dinamico e con una consolidata esperienza nel settore dei trasporti. Una squadra di professionisti è in grado di seguire ogni esigenza, con prodotti su misura, condizioni ampie negoziate presso assicuratori specializzati sul mercato globale e preziosi servizi quali la gestione dei sinistri e la revisione contrattuale. Particolarmente efficace la presenza internazionale, grazie ad un'ampia rete di corrispondenti e conoscenze in tutto il mondo. Care non è però solo un partner affidabile e un efficiente gestore dei rischi delle imprese: è anzitutto un'azienda innovatrice. Nel tempo ha sviluppato progetti di portata mondiale a sostegno di associazioni di spedizionieri, efficaci campagne di informazione sui nuovi



rischi contemporanei (dal cyber al gigantismo navale agli aggiornamenti normativi) e si è rafforzata all'estero, favorendo l'adozione di una mentalità flessibile e di ampio respiro che oggi trova pochi equivalenti in Italia.

Il nuovo progetto Optimist, lanciato nel 2019 ma già riconosciuto dagli operatori e dalle associazioni per il suo valore, costituisce il primo prodotto assicurativo sul mercato dedicato alla logistica sostenibile ed è l'emblema del carattere visionario di Care.

Un nuovo paradigma di protezione e servizi che ha visto il coinvolgimento di importanti compagnie come Liberty e Chubb a vantaggio delle aziende e delle associazioni che si impegnano per un nuovo modo di gestire i trasporti. Chi prova a modo suo a cambiare il modo con cui si fa logistica, spesso contro i propri stessi interessi economici ma nell'interesse della collettività, va infat-



ti supportato e fino ad oggi l'assicurazione - che pure storicamente ha una forte vocazione sociale - non era ancora entrata in gioco.

Sostenibilità, per Care, è uguale a minor rischio. Partendo da questa semplice equazione, Optimist nasce per sostenere le imprese che investono sulla logistica verde fornendo polizze assicurative che grazie a condizioni dedicate sostengono chi punta, ad esempio, sul fluvio-marittimo e sul ferroviario per trasportare le proprie merci, modalità che non solo sono a minore impatto ambientale, ma presentano anche rischi inferiori. Tanti sono i possibili casi virtuosi: chi sceglie di usare una chiatta fluviale invece di un camion su di un'autostrada trafficata, chi organizza il proprio magazzino in modo efficiente, chi punta sulla formazione dei dipendenti,



su energie alternative, chi si mette d'accordo con i propri concorrenti per far viaggiare sempre a pieno carico i contenitori... questo tipo di strategie da parte delle imprese è già lungimirante all'insegna della qualità operativa e di esempio per gli altri e può essere sostenuta assicurativamente. A ciò si aggiungono poi le coperture rischi ambientali: sottovalutate dai più ma rivolte a tutte le aziende, tutelando dai rischi di danni a terzi, interruzione d'attività, spese di bonifica e danno reputazionale, aiutano oltretutto a mitigare l'impatto diretto sull'ambiente grazie ad un pronto supporto operativo.

Gli esclusivi testi di polizza sono poi completati da una consulenza dedicata per quanto concerne la gestione sinistri, la parte peritale, la revisione contrattuale, l'assistenza legale e la formazione tecnica assicurativa. Il progetto contribuisce così in modo concreto e inedito a sostenere le aziende, in un momento sì complesso ma che ci ha resi se possibile ancora più consapevoli della necessità di un cambiamento del nostro modo di vivere, lavorare, trasportare e fare impresa in maniera più sostenibile, sociale, responsabile. Le assicurazioni possono essere motore di questa rivoluzione e, come broker, Care è oggi in prima linea. ■

Mail: cristiannovelli@brokercare.com
Tel.: 0272094736
www.brokercare.com

Costi alla produzione: più 7,1%

A ottobre, secondo l'Istat, i prezzi alla produzione dell'industria sono aumentati del 7,1% su settembre e del 20,4% su base annua. In particolare, sul mercato interno la crescita è stata del 9,4% sul mese precedente e del 25,3% su base

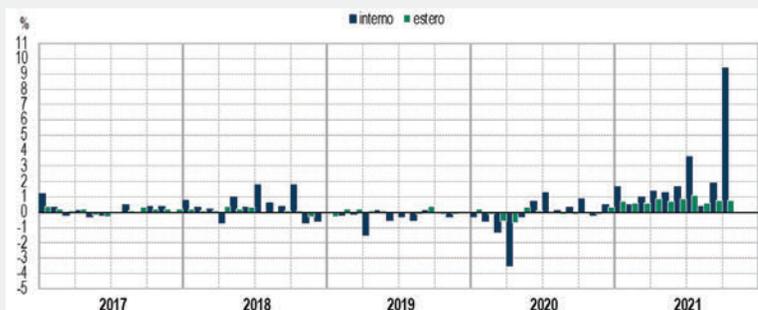


annua. Questi incrementi sono dovuti quasi esclusivamente all'aumento del costo dei beni energetici, infatti al netto di tale voce, la crescita dei prezzi si ridurrebbe a più 0,5% in termini congiunturali e a più 8,2% in termini tendenziali. Nel trimestre agosto-ottobre, rispetto ai tre mesi precedenti, i prezzi sono cresciuti del 6,5%, con una dinamica più sostenuta sul mercato interno (più 7,9%) rispetto a quello estero (più 2,5%). Nel settore manifatturiero i settori più colpiti da tale andamento sono stati quello del coke e dei prodotti petroliferi raffinati (con un più 47,9% sul mercato interno) e metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (più 21,9%). La crescita dei prezzi dei beni energetici ha avuto anche un impatto sull'inflazione, e non poteva essere altrimenti: a novembre, infatti, ha ulteriormente accelerato, raggiungendo su base annua il più 3,7%, che, come nota l'Istat, è "un livello che non si registrava dal settembre 2008, quando segnò una crescita del 3,8%". Le tensioni inflazionistiche si sono quindi estese a diversi settori,

Prezzi alla produzione industriale

Fonte: ISTAT

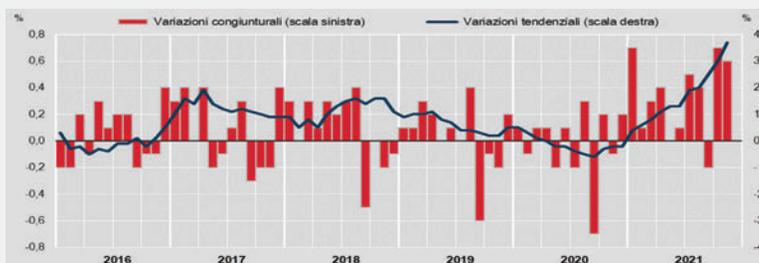
(genn. 2017-ott. 2021, variazioni % congiunturali, base 2015=100)



Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

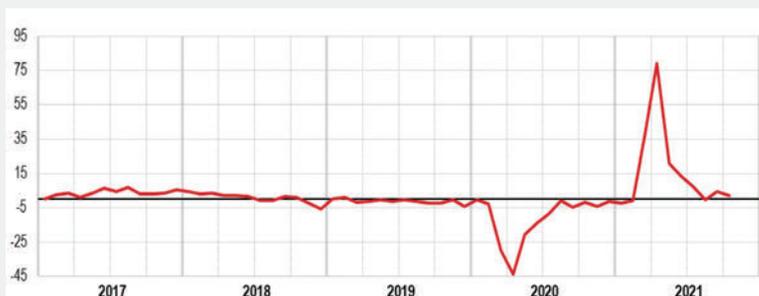
(genn. 2016-nov. 2021, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-ott. 2021, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(genn. 2012-nov. 2021, indici destagionalizzati, base 2010=100)



in particolare al settore dei beni alimentari, per la cura della casa e della persona (con un aumento dei prezzi dell'1,2%) e dei beni ad alta frequen-



za di acquisto (con una crescita dei prezzi del 3,7%). Sempre a ottobre, la produzione industriale ha registrato una diminuzione congiunturale (meno 0,6%), ma è restato positivo il confronto con il valore di febbraio 2020, mese antecedente l'inizio dell'emergenza sanitaria: il livello destagionalizzato dell'indice di ottobre è superiore dello 0,7%. Anche la dinamica congiunturale nella media degli ultimi tre mesi è stata in crescita dello 0,6%. In termini tendenziali, mostrano aumenti sia l'indice generale sia quelli settoriali, esclusi i beni strumentali. ■

Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

(I trim. 2011-III trim. 2021, variazioni % indici grezzi, base 2015=100)



Fatturato servizi logistici

Fonte: ISTAT

(III trim. 2021, variazioni % congiunturali e tendenziali, dati provvisori, base 2015=100)

ATTIVITÀ ECONOMICHE	INDICI DESTAGIONALIZZATI		INDICI GREZZI	
	Variazioni congiunturali		Variazioni tendenziali	
	III trim 21	II trim 21	III trim 21	I-III trim 21 I-III trim 20
H 49 Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	+0,9		+14,9	+9,9
H 50 Trasporto marittimo e per via d'acqua	+5,5		+24,0	-12,1
H 51 Trasporto aereo	+2,3		+37,4	-3,4
H 52 Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	+13,0		+28,2	+23,7
H 53 Servizi postali e attività di corriere	+4,6		+12,4	+20,3
H Trasporto e magazzinaggio	+6,4		+21,5	+13,9

THE ECONOMIST

USA: i democratici e il “bbb Act”

Provare a concentrare l'intera agenda di un partito e i suoi obiettivi all'interno di un unico atto legislativo equivale a combattere una campagna campale. E' quanto ha fatto il partito democratico che ha inserito misure contro la povertà, per l'assistenza all'infanzia, contro i cambiamenti climatici, per l'ampliamento dell'assistenza sanitaria, per la riforma fiscale in un singolo provvedimento, il Build Back Better Act, ribattezzato il “bbb Act”. Enormi difficoltà hanno accompagnato l'iter di tale legge, alla fine approvata, ma dopo che il suo importo è stato dimezzato e ridimensionato a 1,7 trilioni di dollari in dieci anni. Le maggiori difficoltà nel cammino verso l'approvazione della legge si sono riscontrate all'interno dello stesso partito democratico, nello scontro tra l'ala più progressista e quella più moderata. Tutto ciò di fronte al rischio che, data la parità numerica in parlamento tra democratici e repubblicani, una sola defezione democratica avrebbe potuto far naufragare la legge. Il duro confronto fra le due ali del partito è stato a vantaggio dello schieramento moderato, guidato da due senatori, Joe Manchin del West Virginia e Kyrsten Sinema dell'Arizona, che hanno minacciato di non votare alcune misure sull'energia pulita, quella riguardante 12 settimane di congedo retribuito per i neogenitori e l'aumento delle coperture sanitarie e, infine, l'aumento di tasse per gli americani più ricchi. Su tutti questi temi si è giunti alla fine a un compromesso, con una forte riduzione degli obiettivi iniziali.

Un altro problema non di poco conto è stato creato dal comitato bipartisan, formato quindi da parlamentari democratici e repubblicani, “SALT”, State And Local Tax. Questo comitato ha fatto approvare, pochi giorni prima della votazione sul “bbb Act”, un forte aumento dei limiti della detrazione sulle tasse federali e locali. Tale detrazione, introdotta negli USA più di un secolo fa, consente ai contribuenti di detrarre



imposte sulla proprietà e sul reddito al momento della presentazione della dichiarazione al governo federale. Per gran parte della sua storia, questa esenzione non ha avuto limiti o “tetti”. Ciò ha aiutato in primo luogo i cittadini benestanti che avrebbero dovuto affrontare tasse ben più alte per le loro proprietà e per il loro reddito. Ne hanno beneficiato anche singoli Stati, specialmente quelli ad alto reddito e ad alta tassazione, che hanno ricevuto sussidi impliciti dal governo federale. Nel 2017, tale sussidio è arrivato a 369 miliardi di dollari. Un sussidio che venne tagliato dall'era Trump, che limitò la detrazione a 10 mila dollari l'anno. I legislatori di Stati con alte tassazioni, ad esempio la California e New York, hanno giudicato tale riforma non come uno sforzo lodevole di far pagare le tasse ai ricchi, ma come un “colpo punitivo”. Il comitato “SALT”, formato come iniziativa di contrasto a tale riduzione, pochi giorni prima della discussione sul “bbb Act” è riuscito a far approvare l'aumento del limite sulle spese deducibili da 10 mila a 80 mila dollari per i prossimi dieci anni. Ciò ha costituito la maggiore spesa nella legge di bilancio, che ha diviso i democratici e che potrebbe portare a cambiamenti nella discussione in senato. La nuova proposta per i prossimi cinque anni costerebbe al governo federale 275 miliardi di dollari rispetto alla legge fino ad oggi in vigore. Una cifra molto superiore a quanto il “bbb Act” prevedeva di spendere per la protezione dell'infanzia e per ridurre la povertà.

Marc Goldwein, senior vicepresidente del Committee for a Responsible Federal Budget, a proposito dell'intento del presidente Biden di “rivitalizzare” la “middle class” attraverso il “bbb Act”, non senza ironia, ha sottolineato che “quasi tutti i benefici di tale importante innalzamento del limite dell'esenzione introdotto dal comitato ‘SALT’ si concentreranno sulla fascia degli americani più ricchi, mentre la middle class e i poveri non ne avranno alcuno”. Stesso parere è stato emesso dal Tax Policy Center, un istituto indipendente di Washington, che ha ribadito che i maggiori benefici andranno a quegli americani che guadagnano 500 mila euro l'anno. Adesso il confronto si farà in senato, dove alcuni democratici sono molto perplessi, ad esempio, Michael Bennet, senatore del Colorado, ha definito l'idea “assurda”.



L'impegno di GEODIS per la sostenibilità

La multinazionale francese ha adottato in due magazzini italiani un sorter automatico che garantisce una riduzione del consumo di elettricità fino al 70%.

Il tema del rispetto per l'ambiente non è una novità per GEODIS, che ha implementato la propria politica di Responsabilità Sociale di Impresa (CSR - Corporate Social Responsibility) da oltre 10 anni. A

livello aggregato, il Gruppo punta a contribuire al raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile promossa dalle Nazioni Unite, fissandosi un target di riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) del 30% entro tale data. In Italia, GEODIS ha realizzato, tra le altre iniziative, un progetto innovativo che si declina in un sorter automatico.

Questo sistema di ultima generazione, dotato di un alternatore lineare



GEODIS
KEEP RISING

che recupera energia, garantisce una riduzione del consumo di elettricità fino al 70%. Il risparmio misurabile in emissioni CO2 è maggiore di quelle prodotte da un volo a pieno carico da Milano a Parigi (solo andata). Dal punto di vista delle risorse umane, mentre la linea smista i colli secondo i criteri assegnati, la manodopera qualificata può dedicarsi ad operazioni a maggior valore aggiunto.

Tale novità ha già passato la fase di test ed è ora a pieno regime presso i

due magazzini di Carpi (MI) ed Arquà Polesine (RO) dedicati ad un importante cliente eCommerce. L'energia magnetica indotta, generata nella fase di pick-up, viene elaborata e trasmessa in modalità wire-

less andando ad alimentare i motori dei nastri sui carrelli in movimento. Diversamente dagli alternatori, il sorter sfrutta il movimento traslatorio lineare ed evita la dispersione di corrente via cavo.

In un contesto socio-economico in evoluzione, sempre più attento all'impatto sul pianeta, la sostenibilità diventa un plus per gli attori della filiera: è ormai prioritario studiare soluzioni innovative che possano efficientare l'intero processo sotto

molteplici punti di vista: utilizzo responsabile delle risorse energetiche, eliminazione di compiti ripetitivi per il lavoratore, garantire al cliente un servizio sempre più rapido e preciso. In particolare, vista l'accelerazione delle vendite eCommerce, la riduzione dei tempi ha infatti un peso predominante nella scelta del partner logistico a cui affidare la propria supply chain. ■



La crescita italiana dipenderà dall'andamento della domanda interna

L'Istat prevede il Pil in crescita per quest'anno al 6,3% e per il 2022 al 4,7%, spinto dall'incremento dei consumi interni. L'incognita inflazione.

di **Valerio di Velo**

Secondo le stime Istat, il Pil del nostro paese dovrebbe crescere quest'anno, rispetto al 2020, del 6,3%. Un risultato importante, decisamente superiore alle attese delineate nel corso dell'estate. Un risultato acquisito essenzialmente grazie alla crescita della domanda interna, che dovrebbe contribuire alla crescita finale per il 6%, mentre il contributo della domanda estera netta si dovrebbe attestare allo 0,3% (il contributo delle scorte è stimato pari a zero). Quindi l'Italia, anche nel terzo trimestre dell'anno, si è inserita tra i principali paesi dell'area euro che hanno fondato sui consumi interni



Nel terzo trimestre 2021, la spesa degli italiani in servizi è aumentata dell'8% rispetto ai tre mesi precedenti

Previsioni sul Pil

Fonte: Istat

(2019-2022, valori concatenati per le componenti di domanda, variazioni % sull'anno precedente e punti %)

	2019	2020	2021	2022
Prodotto interno lordo	0,4	-8,9	6,3	4,7
Importazioni di beni e servizi fob	-0,6	-12,9	13,6	6,9
Esportazioni di beni e servizi fob	1,6	-14,0	13,2	7,1
DOMANDA INTERNA INCLUSE LE SCORTE	-0,3	-8,4	6,2	4,6
Spesa delle famiglie residenti e delle ISP	0,2	-10,7	5,1	4,8
Spesa delle AP	-0,5	1,9	0,7	0,9
Investimenti fissi lordi	0,7	-9,2	15,7	7,5
CONTRIBUTI ALLA CRESCITA DEL PIL				
Domanda interna (al netto della variazione delle scorte)	0,2	-7,8	6,0	4,4
Domanda estera netta	0,7	-0,8	0,3	0,3
Variazione delle scorte	-0,4	-0,4	0,0	0,0
Deflatore della spesa delle famiglie residenti	0,6	-0,3	1,8	2,2
Deflatore del prodotto interno lordo	0,9	1,2	1,2	1,9
Retribuzioni lorde per unità di lavoro dipendente	1,6	2,2	2,2	1,7
Unità di lavoro	0,0	-10,3	6,1	4,1
Tasso di disoccupazione	10,0	9,2	9,6	9,3
Saldo della bilancia dei beni e servizi / Pil (%)	3,3	3,7	2,8	2,7

Il miglioramento dell'economia italiana, sempre nel terzo trimestre, è stato il risultato dell'andamento positivo di tutti i settori di attività, ma con un'intensità del valore aggiunto più marcata nei servizi (più 3,4% la variazione congiunturale) rispetto all'industria in senso stretto e alle costruzioni (rispettivamente più 0,8% e più 0,6%). Tra i servizi si è segnalato un forte miglioramento per le attività del commercio, trasporto, alloggio e ristorazione, che hanno segnato complessivamente un incremento congiunturale dell'8,6%. Un aumento che, in particolare, si è fortemente giovato del recupero delle attività dei servizi di alloggio e ristorazione (più 71,2% la variazione congiunturale del fatturato rispetto al secondo trimestre). Ciò ha sottolineato l'importanza che sul fronte economico

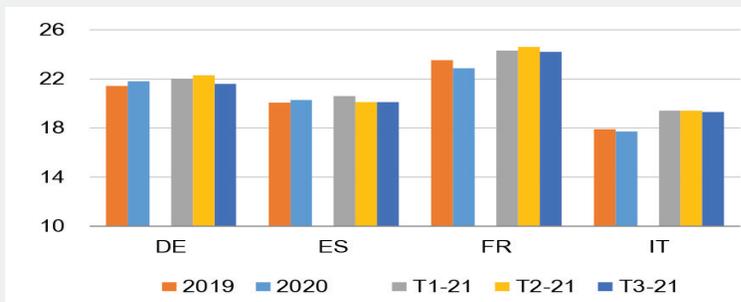
la loro "risalita" economica. Infatti, la Francia ha visto crescere la domanda interna del terzo trimestre, rispetto al

precedente, del 4,3%, la Germania del 3,5% e l'Italia del 2%, mentre la Spagna ha segnato un calo dello 0,3%.

Quota investimenti sul Pil

Fonte: Istat

(2019, 2020 e 2021 dati trimestrali, principali paesi europei)



Nel periodo gennaio-settembre 2021, gli investimenti italiani hanno mostrato un deciso progresso, trainato da quelli in costruzioni con un più 24,5%

ha avuto il successo della campagna vaccinale che ha permesso la riapertura delle attività e un aumento della mobilità del paese. Importante ai fini della crescita, specie in prospettiva, è anche il significativo aumento che si è registrato negli ultimi sei mesi del clima di fiducia sia delle imprese sia delle famiglie consumatrici. In particolare, a novembre la fiducia delle imprese della manifattura, nonostante le difficoltà che si sono registrate in connessione con l'aumento del costo sia dell'energia sia delle materie prime, è cresciuta con un miglioramento sui giudizi sia degli ordini sia sulle attese di produzione. Anche la fidu-

cia delle imprese di costruzione e dei servizi di mercato, pur subendo una leggera flessione nel mese di novembre, si è mantenuta a livelli superiori a quelli del periodo precrisi. Un ulteriore segnale positivo è rappresentato dal recupero degli investimenti, che ha riflettuto sia il proseguimento della fase espansiva di quelli in costruzioni, più accentuata nei primi due trimestri dell'anno, sia l'ulteriore progresso nel terzo trimestre di quelli in impianti, macchinari e armamenti.

L'Istat prevede un'ulteriore espansione dell'economia italiana anche nel 2022, con un significativo aumento

del Pil del 4,7%, sostenuta ancora dal contributo della domanda interna al netto delle scorte per 4,4 punti percentuali, mentre la domanda estera netta apporterebbe un ulteriore contributo positivo per 0,3 punti percentuali. Questa previsione dell'Istituto italiano di statistica si dovrà però misurare con alcune problematiche non di poco rilievo. La prima è l'andamento dell'inflazione. In Italia, in novembre è cresciuta su base annua del 3,7%. Negli Stati Uniti, è aumentata, sempre in novembre, del 6,8% su base annua, il maggior rialzo dal 1982. L'indice dei prezzi al consumo, esclusi beni alimentari ed energia, è aumentato del 4,9%. Ciò significa che i rincari delle materie prime stanno incidendo sui costi di produzione in maniera molto rilevante. Anche in Germania e in Spagna, l'inflazione ha avuto aumenti significativi, con rialzi rispettivamente su base annua del 6 e del 5,6%, valori che non si erano visti da diciannove anni. Le previsioni ufficiali parlano di problematiche che non dovrebbero durare nel tempo; in particolare, la presidente della Bce Christine Lagarde ha sottolineato: "Penso che l'inflazione di questi giorni sia legata a fenomeni temporanei, primo fra tutti il rincaro dell'energia che per esempio in Italia rappresenta il 69% del rincaro generale dei prezzi. Poi ci sono altri fenomeni geopolitici, climatici che con il tempo possono cambiare". La certezza che ciò avvenga, comunque, è tutta da confermare, specie se è legata, come dice la Lagarde, anche a problemi "geopolitici", difficilmente controllabili e prevedibili. Quindi, l'andamento della domanda interna anche in Italia potrebbe risentire pesantemente delle conseguenze di un permanere ai livelli attuali dell'inflazione. ■

La manifattura italiana è tornata ai livelli precrisi

Dopo aver recuperato già nei mesi estivi del 2020, l'attività delle nostre imprese, dal secondo trimestre 2021, ha raggiunto i livelli di fine 2019.

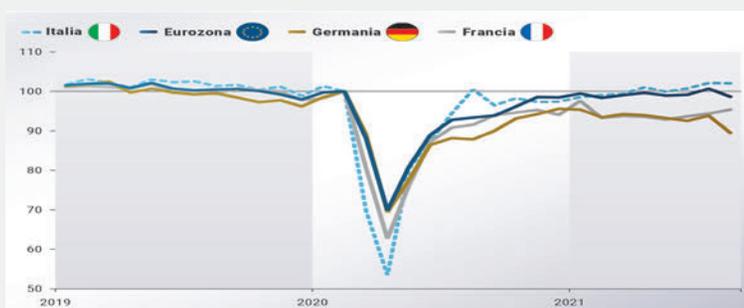
di **Carlotta Valeri**

È stato pubblicato dal centro studi della Confindustria un rapporto dal titolo "La manifattura al tempo della pandemia. La ripresa e le sue incognite". Un primo dato emerge dal rapporto: dopo la contrazione di oltre il 40% registrata nei due mesi successivi alle misure restrittive di marzo 2020, la manifattura italiana ha recuperato volumi di attività già nei mesi estivi dello scorso anno, ed è poi tornata, a partire dal secondo trimestre del 2021, stabilmente, sui livelli di fine 2019. Un fenomeno che si è verificato solo nel nostro paese, infatti la Germania e la Francia, in particolare, che pure avevano subito, causa Covid, un calo dei volumi produttivi meno rilevante di quello italiano, sono ancora rispettivamente sotto i livelli del febbraio 2020 del 10,5 e del 4,6%. Quanto si è verificato a tale proposito rappresenta un fatto nuovo, dato che prima della pandemia era la manifattura italiana che "inseguiva" quella tedesca e quella francese. Ciò in particolare è accaduto anche dopo la crisi finanziaria del 2008-2009, quando l'Italia non è riuscita a reagire ed è costantemente rimasta al di sotto dei livelli produttivi del resto dell'eurozona. Il rapporto della Confindustria dà una prima spiegazione di questa performance: "La crescita è stata favorita dalla dinamica positiva della domanda interna di beni che, grazie alle misure governative di sostegno ai redditi da lavoro prima e di stimolo alla spesa dopo, ha dato un contributo decisivo alla ripresa della produzione, in ciò segnan-

Produzione manifatturiera

Fonte: Confindustria

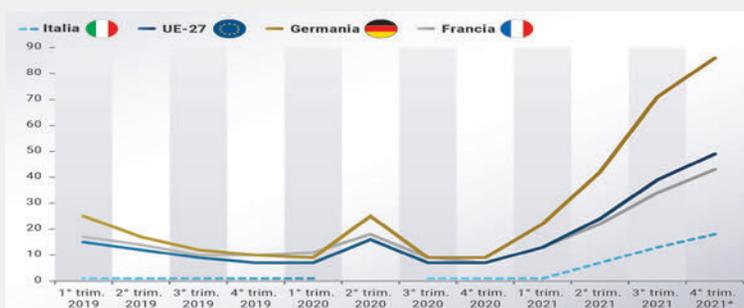
(indici, dati mensili destagionalizzati, febbraio 2020=100)



Imprese e "strozzature" produttive

Fonte: Confindustria

(% dei rispondenti all'indagine, dati trimestrali destagionalizzati)



do una forte discontinuità con quanto accaduto dopo lo scoppio della crisi finanziaria del 2008, quando proprio l'evaporazione di una parte della domanda interna aveva frenato la crescita dell'industria nazionale. Così, a fronte di un fatturato estero che, a causa del perdurare di un difficile contesto in-

ternazionale, ad agosto di quest'anno ha segnato un limitato incremento del 2,8% in valore rispetto al picco pre-crisi di febbraio 2020, il fatturato interno ha registrato nello stesso arco temporale un aumento del 7,0%".

Una seconda ragione del buon attuale



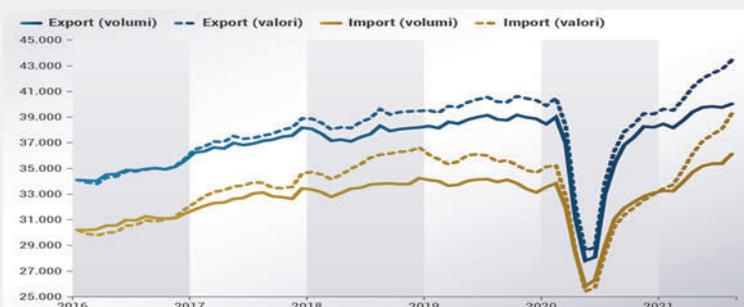
Nel settore manifatturiero italiano, nel primo semestre del 2021, sono diminuite, rispetto allo stesso periodo del 2020, le cessazioni di attività di 1.000 unità, mentre, contemporaneamente, le iscrizioni sono aumentate di 1.200

andamento della produzione manifatturiera italiana, non legata alla domanda, ma al modello di produzione, sta nel suo “minor grado di esposizione alle strozzature delle reti internazionali di approvvigionamento, che stanno determinando nel 2021 un forte freno all’attività di trasformazione su scala globale”. Da un’indagine condotta a livello europeo sulle imprese della manifattura è risultato, infatti, che il complicato rifornimento di materie prime, che sta caratterizzando questo periodo di pandemia, ha ostacolato la produzione mediamente nell’Unione europea per il 44,3% delle aziende, mentre in Germania si è toccato il 78,1%. In Italia, la carenza di materie prime e l’inefficienza degli impianti è stata sottolineata come elemento di difficoltà solo dal 15,4% delle aziende che hanno risposto all’indagine. Ciò sottolinea che la manifattura italiana è meno esposta di quella di altri paesi, in primo luogo della Germania e della Francia, alle variazioni del mercato delle forniture provenienti dall’estero. Infatti, secondo le stime del centro studi della Confindustria, datate 2015, le industrie francesi dipendevano da tale mercato per il 31,1% e quelle tedesche per il 29,1% contro il 25,8% della manifattura italiana. E’ molto probabile che tali percentuali siano nell’Unione europea notevolmente cresciute negli ultimi anni. L’Italia si conferma, quindi, più un “fornitore” di beni intermedi che un “assemblatore” di prodotti finali. Infine, c’è da sottolineare che la nostra manifattura, causa le difficoltà attraversate nel decennio 2008-2019, ha già subito un processo di selezione, non vissuto da Francia e Germania, che ha lasciato in vita le imprese più solide.

Scambi Italia-estero

Fonte: Confindustria

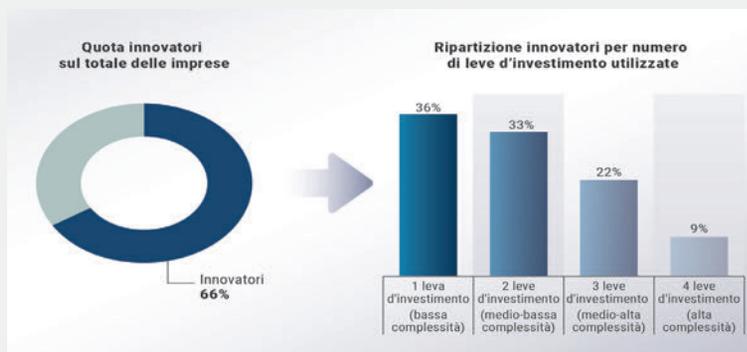
(dati mensili destagionalizzati, medie mobili a tre termini, milioni di euro)



Propensione all’innovazione

Fonte: Confindustria

(imprese manifatturiere con almeno 10 addetti, triennio 2016-2018)



Le leve d’investimento considerate sono: 1) spesa in macchinari, attrezzature, hardware; 2) ricerca e sviluppo; 3) software, licenze, database; 4) formazione del personale per progetti d’innovazione

Il “new game” sull'idrogeno

Un rapporto presentato da SRM ed ESL@Energy Center Politecnico di Torino.

È stato presentato il rapporto “The new game of hydrogen in the Euro Mediterranean region”, la ricerca annuale frutto della collaborazione tra il centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-SRM, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, e l'ESL@Energy Center del Politecnico di Torino. Il rapporto, giunto alla sua terza edizione, compie un'analisi ad ampio raggio sul tema dell'idrogeno, una delle nuove frontiere del futuro sistema energetico. Oggi, infatti, è necessario porre l'attenzione su fonti energetiche e tecnologie che possano consentire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità al centro dell'agenda europea e italiana. In questo contesto, la regione del Mediterraneo può assumere un ruolo cruciale in termini di sviluppo di nuove fonti rinnovabili e tecnologie orientate alla riduzione delle emissioni e all'efficiamento di tutta la filiera energetica.

Ettore Bompard, direttore scientifico dell'ESL@Energy Center, ha così commentato il rapporto: “La transizione energetica è ormai un'esigenza indifferibile anche per la regione mediterranea. La sua implementazione poggierà sull'interazione tra tre commodity chiave: energia elettrica, idrogeno e gas. In particolare, l'idrogeno “verde” (prodotto a partire da fonti rinnovabili) potrà rivestire un ruolo di rilievo non soltanto da un punto di vista di sostenibilità ambientale, ma anche come opportunità di sviluppo per i paesi delle sponde Est e Sud e, pertanto, di crescita armonica dell'intera regione mediterranea. Investimenti mirati nel settore, supportati da un'adeguata cornice normativa, potranno infatti consentire la creazione di una nuova filiera industriale, portando a un mi-



Nel 2020, la commissione europea ha pubblicato sia la Strategia europea per l'idrogeno sia quella sull'Integrazione del sistema energetico, che ha l'idrogeno come uno dei suoi pilastri

glioramento delle condizioni di vita dei cittadini e a una possibile stabilizzazione dell'area. Ciò consentirà di aprire le porte a un nuovo dialogo energetico mediterraneo, basato sulle rinnovabili, in grado di rimpiazzare quello attuale, fondato sulle fonti fossili”.

Un obiettivo notevolmente importante per il nostro paese ancora dipendente dall'estero per le importazioni di combustibili fossili, cosa che lo rende vulnerabile quanto a sicurezza energetica. C'è in Italia, quindi, tutto l'interesse a sviluppare efficienza, risparmio energetico e fonte rinnovabili. La nostra dipendenza energetica dall'estero è infatti pari al 77%, alla quale contribuiscono maggiormente le forti importazioni di petrolio e, soprattutto, il gas naturale. Per quest'ultimo la dipendenza del nostro paese dalle importazioni è pari al 93% (contro una media europea di circa il 70%). La produzione elettrica è stata

coperta per il 17,6% dall'idroelettrico e per il restante 24,7% dalle fonti eolica, geotermica, fotovoltaica e dalle bioenergie. Su questa forte dipendenza energetica dall'estero ha puntato l'attenzione Massimo Deandreis, direttore generale di SRM: “Con questo rapporto abbiamo voluto tracciare un quadro dei nuovi orizzonti e delle nuove sfide che lo scenario competitivo ci chiama ad affrontare: investimenti in infrastrutture, miglioramento della sicurezza, rinnovabili ed efficienza, più sostenibilità e attenzione a ciò che va sviluppandosi sul tema dell'idrogeno. Il Pnrr rappresenta la base per iniziare un nuovo processo nel nostro paese fondato sull'economia Green e anche sulla sinergia che può instaurarsi con l'economia Blue, non ha caso abbiamo anche dedicato un capitolo alla portualità e allo shipping. L'Italia deve essere pronta a giocare e vincere ‘The new game of Hydrogen’, è questa la nuova capacità da mettere in campo”.

I segreti della logistica per godersi il viaggio? Qualità certificata e sostenibilità garantita.

In ogni trasferimento e spostamento, sia che riguardi le persone o le merci, sono questi gli ingredienti che assicurano un viaggio ben riuscito: il piacere di affidarsi e lasciarsi guidare da professionisti del settore per un servizio di qualità, con la certezza che l'obiettivo sarà raggiunto nei modi e nei tempi desiderati. Simpool offre tutto ciò alle aziende, ai protagonisti della GDO e agli operatori logistici italiani ed europei con la promessa di accompagnare la logistica dei propri clienti verso un futuro più sostenibile e vicino, affiancando i leader del pallet pooling in progetti di efficientamento dei loro processi.

In quest'ottica, il progetto RED (Repair-E-Delivery) - sviluppato da Simpool e LPR La palette rouge - applica le logiche del Design Sistemico per la riorganizzazione e la condivisione di vettori, tratte e flussi per una Supply Chain realmente condivisa e collaborativa. Per dimostrare che l'economia circolare non è solo una questione ecologica, ma una strategia ben precisa per rendere più produttiva un'azienda. Attraverso innovativi tool informatici e una profonda conoscenza del mercato nazionale e regionale, Simpool ha riprogettato gli attori delle Supply Chain LPR coinvolti nella movimentazione e il controllo di 200.000 pallets annui Dusseldorf che, anziché essere inviati dalle 12 plant LPR ITALIA verso la Plant LPR FRANCIA di Saint-Thibery (Lione), sono ora gestiti, controllati e riparati in Ita-



lia direttamente da SIMPOOL nelle due plant proprietarie di Lodi (LO) e Anagni (FR). Le Plant Simpool, a disposizione di operatori indipendenti e pooler, sono munite di tutte le autorizzazioni necessarie per la gestione degli imballaggi terziari (pallet, piattaforme e contenitori in plastica e materiali riciclabili etc.) e sono dotate di attrezzature all'avanguardia e personale qualificato per la riparazione dei pallet Dusseldorf, assicurando alti standard di qualità e certificazione.

Velocità assicurata, qualità certificata e sostenibilità garantita: sono queste le parole chiave alla base del progetto che assicurano a LPR di rifornire più rapidamente la propria rete di distribuzione logistica, assicu-

randosi un notevole miglioramento del servizio per i clienti e per l'ambiente.

I risultati del progetto RED Repair-E-Delivery:

- 150.545 Km risparmiati dai mezzi in un anno, una distanza che equivale a circa 3,76 volte la circonferenza della Terra. Rispetto alla precedente gestione, il totale delle tratte annuali si riduce da circa 200.000 km annui percorsi a circa 45.000 km annui percorsi, con un risparmio di oltre 52.000 litri di carburante.
- 121,34 Tonnellate di CO₂ risparmiate in un anno, l'equivalente della CO₂ catturata in un anno da oltre 2.000 alberi.
- Le emissioni di Gas serra evitate in un anno equivalgono a oltre 41 tonnellate di rifiuti, rapportabile al peso di circa 20 automobili di media cilindrata.

I risultati del progetto
RED REPAIR-E-DELIVERY



150.545 km annui risparmiati
pari a circa 3,76 volte la circonferenza della Terra



121,34 tonnellate di CO₂ annue risparmiate
pari alla CO₂ catturata in un anno da oltre 2.000 alberi



Emissioni di Gas serra evitate in un anno
pari a oltre 41.000 kg di rifiuti
(il peso di circa 20 automobili di media cilindrata)



RED (Repair-E-Delivery) è un progetto sviluppato da:

Simpool Equipment Sharing System. L'innovativo progetto sistemico di Reverse Logistics per la condivisione aperta di strutture e servizi di logistica abbinata agli imballaggi terziari. Consulenze strategiche e prodotti innovativi, riciclabili e riutilizzabili.

LPR La Palette Rouge. Società leader nel pallet pooling in ambito FMCG europeo. Operativa in 15 paesi, con una rete di 129 depositi e 28.000 punti di consegna in Europa, oltre 107 milioni di movimenti pallet l'anno in Europa. ■

L'obiettivo di Ifco è una supply chain degli alimenti freschi sostenibile

L'azienda, leader nella produzione di imballaggi in plastica riutilizzabili, è impegnata su più fronti in favore della sostenibilità ambientale e sociale.

Ifco, leader mondiale nella fornitura di imballaggi in plastica riutilizzabili per alimenti freschi (RPC), ha presentato la sua strategia ESG 2025 (Environment, Social and Governance), per contribuire a rafforzare ulteriormente l'economia circolare. Gli obiettivi principali di questo approccio sono la lotta al cambiamento climatico, un crescente impegno a favore di diversità e inclusione, la riduzione dello spreco alimentare e del ricorso a imballaggi monouso. Insieme alla propria strategia ESG, Ifco ha presentato il suo primo rapporto dedicato a tali aspetti, che si concentra su alcuni tra gli argomenti più importanti del mercato di riferimento: la prosperità del business, del pianeta e della società e la conformità agli standard globali come quelli stabiliti dalla Global Reporting Initiative, il Sustainability Accounting Standards Board e il Patto mondiale delle Nazioni Unite. Il modello di business dell'azienda affonda le proprie radici nei principi dell'economia circolare da quando è stata fondata, quasi 30 anni fa. Di recente, ha ricevuto la certificazione "Cradle to Cradle Certified Silver" per la sua gamma di RPC Lift Lock. Gli RPC di Ifco vengono riutilizzati fino a 120 volte, puliti e disinfettati e, al termine del ciclo di vita, granulati e impiegati per produrre nuovi RPC.

Questo processo offre una serie di benefici in termini di impatto ambientale: ad esempio, la sensibile riduzione

delle emissioni di CO2 e del consumo di acqua e energia rispetto agli imballaggi monouso, oltre a un minor spreco alimentare e alla generazione di meno rifiuti da smaltire in discarica. In qualità di leader mondiale nel trasporto sostenibile di alimenti freschi, Ifco vuole incoraggiare e sostenere i produttori, i rivenditori e i consumatori nel fare la propria parte a tutela dell'ambiente, contribuendo a realizzare una supply chain sempre più efficiente dal punto di vista dell'utilizzo ottimale delle risorse. Nel 2021, i clienti dell'azienda hanno potuto ridurre fino al 60% le emissioni

di CO2 generate dalle loro supply chain rispetto a quanto avviene con l'utilizzo di imballaggi monouso.

L'azienda è anche molta attenta nel rendere le proprie attività il più possibile rispettose dell'ambiente sia, come



accennato, riciclando i materiali sia migliorando le tecnologie presso i centri di lavaggio per risparmiare sul consumo dell'acqua sia utilizzando, nell'ambito dei trasporti, la multimodalità. "Abbiamo già raggiunto importanti traguardi in termini di sostenibilità ma siamo consapevoli che si possa e si debba fare di più. Insieme ai nostri partner, lavoriamo ogni giorno al fine di rendere il nostro modello di business sempre più rispettoso dell'ambiente. La nostra nuova strategia ESG ci accompagnerà nel cammino verso il raggiungimento del nostro scopo: la realizzazione di una supply chain degli alimenti freschi sostenibile e in grado di avere un impatto positivo sul pianeta e sulla società", ha sottolineato Michael Pooley, Ceo dell'azienda. Ifco ha un obiettivo ambizioso: raggiungere il traguardo delle emissioni zero entro il 2040. Infine, un altro aspetto nel quale investe molto è la collaborazione con i banche alimentari di tutto il mondo, al fine di ridurre il più possibile lo spreco alimentare e offrire sostegno alle persone in difficoltà. ■



Logistica e sostenibilità: il connubio perfetto con 2A Group

2A Group assiste da oltre 15 anni le aziende nel misurare la loro Carbon Footprint.

Secondo il rapporto GreenItaly 2021 della Fondazione Symbola, il settore che maggiormente è propenso agli investimenti in progetti di Green Economy è quello legato alla logistica e trasporti. La motivazione di questa forte propensione alla sostenibilità è data dalla stretta relazione che vi è fra gli impatti generati dalla distribuzione nel territorio e le soluzioni a basso impatto che si stanno prospettando sul mercato dei trasporti. L'innovazione tecnologica della mobilità promuove infatti carburanti in grado di ridurre particolati con l'utilizzo di metano liquefatto, sfruttando i motori endotermici attraverso un revamping di impianti. Sempre più presente è inoltre l'alternativa

manti e abbassare i costi di manutenzione. Questi sono gli scenari con cui le organizzazioni si confrontano, in un impegno a quantificare i propri impatti in termini di CO2 ovvero il gas serra clima alterante. La lotta al Cambiamento Climatico è l'Obiettivo n° 13 previsto dalla agenda della Nazioni Unite 2030 per lo Sviluppo Sostenibile ed è stato il focus della recente COP 26 per affrontare la crisi climatica e ridurre l'innalzamento della temperatura del nostro pianeta.

COME SI PUÒ MISURARE LA SOSTENIBILITÀ DI UN'AZIENDA IMPEGNATA IN ATTIVITÀ LOGISTICHE E RIDURNE L'IMPRONTA?

Gli strumenti per misurare la sostenibilità sono diversi e si basano su standard consolidati ovvero le ISO di settore (ISO 14064-1). La standardizzazione di tali processi conoscitivi permette di confrontare organizzazioni differenti con la stessa metrica e di poter anche certificare l'impatto con oggettività. 2A Group assiste da oltre 15 anni le aziende per la costruzione della Carbon Footprint di organizzazione, che attraverso l'applicazione della ISO 14064 permette di misurare l'attività d'impresa in termini di tonnellate di Carbonio equivalente (tCO2 eq.). La misurazione avviene mappando i consumi diretti e indiretti dell'organizzazione in termini di energia,

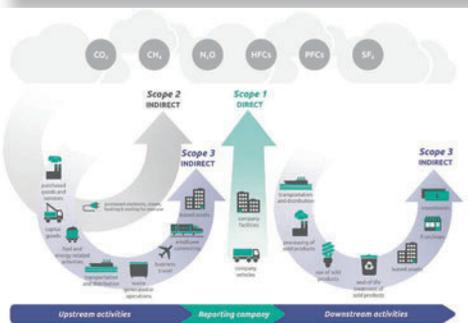


rati vengono classificati come Scope 1, Scope 2 e 3, rispettivamente diretti e indiretti in grado di creare gas clima alternati con effetto serra (GHGs). 2A Group analizza i flussi a maggiore produzione di carbonio e GHGs e sviluppa iniziative e progetti volti alla ottimizzazione dei processi. L'organizzazione dunque è proiettata verso un percorso low carbon. Le aziende più virtuose possono inoltre procedere con l'ultima azione verso carbon neutrality, ovvero la compensazione delle proprie attività. E' un processo che prevede la realizzazione o cooperazione in progetti di riforestazione o ad alta valenza sociale in grado di azzerare i crediti di carbonio per una azienda Totalmente Compensata.

QUALI SONO I BENEFICI DI VALUTARE LA PROPRIA CARBON FOOTPRINT?

I grandi clienti, nella qualifica fornitori sempre più spesso profilano i partner chiedendo le iniziative avviate in tema di Sostenibilità. Nello specifico invitano i suppliers a quantificare i propri impatti (Scope 3) per poter quantificare il proprio impatto globale e comprendere quali possano essere le iniziative di miglioramento.

Per ogni informazione relativa ai progetti di Sostenibilità, Carbon Footprint e Compensazione: dott. Emanuele Zanotto - emanuele.zanotto@2a-group.it - Mob +393471276510

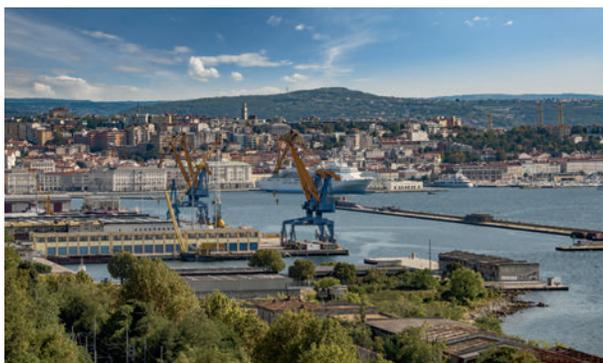


dell'idrogeno che diventerà il vettore di energia per motori elettrici, in grado di sfruttare coppie più perfor-

carburante, F-Gas, rifiuti, emissioni e le forniture esterne, ricostruendo ogni externalità prodotta. Gli impatti gene-

Porto di Trieste: cresce la ferrovia

Il porto di Trieste ha chiuso i primi dieci mesi dell'anno con un risultato positivo: il volume totale della merce movimentata ha superato i 45,5 milioni di tonnellate con un leggero aumento rispetto allo stesso periodo del 2020. Sul risultato generale di gennaio-ottobre hanno pesato negativamente le rinfuse liquide, calate del 3,07%. La flessione del comparto, stando alle previsioni, dovrebbe essere riassorbita completamente entro fine anno, come lascia sperare il singolo mese di ottobre che ha segnato una punta importante: più 12,09%. In relazione al resto delle categorie merceologiche, la crescita ha trovato un buon motore nel segmento Ro-Ro che ha raggiunto un più 28,89%, con 250.971 unità transitate. Trend positivo per il settore delle merci varie (più 8,70%)



e per le rinfuse solide (più 4,28%). Minimo il decremento dei contenitori (meno 0,89%), con 632.485 teu movimentati: calo imputabile al numero di teu vuoti (meno 4,15%), a fronte dell'incremento di quelli pieni (più 0,03%). Il traffico containerizzato della linea Ro-Ro da/per la Turchia ha mantenuto una dinamica estremamente positiva (più 30,59%) a quota 86.314 teu. Incoraggiante la performance del traffico ferroviario: nei primi 10 mesi del 2021 lo scalo giuliano ha raggiunto un totale di 7.754 treni movimentati (più 16,08%), operando quasi 1.100 treni in più rispetto allo stesso periodo del 2020. Risultato trainato principalmente dal terminal container del Molo VII; ma non va dimenticato il rinnovato andamento di crescita di Siderurgica Triestina e l'avvio della movimentazione ferroviaria presso la Piattaforma Logistica. Tutto ciò nonostante i disagi procurati dalle manifestazioni dei "no green pass" che hanno coinvolto il porto. A tale proposito il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino ha sottolineato: "Con tutto quello che i manifestanti, accorsi

soprattutto da fuori Trieste, volevano causare per disturbare una primaria attività economica, i dati di traffico avrebbero potuto essere disastrosi, ma i numeri parlano diversamente. La solidità del porto ha consentito di archiviare una grave situazione, tanto che non si può parlare di crisi del nostro scalo, ma di crisi di immagine di un'intera città che - non ho dubbi - uscirà da questo momento più forte di prima. Grazie ai tantissimi lavoratori, in banchina e non, che in silenzio hanno continuato a lavorare per le loro famiglie e per il benessere collettivo, a prescindere dalle loro convinzioni personali, abbiamo retto l'urto. Ringrazio anche i triestini che con orgoglio riconoscono il porto come motore dell'economia".

Stati Uniti: nuove soluzioni per i porti

La US Federal Maritime Commission ha deciso di dare vita a sei nuovi team formati da esperti sia delle compagnie marittime sia dei terminal operator sia degli operatori per tentare di risolvere le difficoltà che stanno affliggendo da tempo la logistica portuale statunitense. In particolare, la commissaria Rebecca Dye ha sottolineato che i team dovranno collaborare per identificare, trovandovi soluzioni, le criticità dei processi e delle tempistiche che caratterizzano oggi la circolazione dei container all'interno delle aree portuali. La Dye ha inoltre spiegato che i team dovranno lavorare a due obiettivi principali: il primo, denominato "doppia mossa", è per l'autotrasporto che dovrà, quando riporterà un container vuoto a un terminal, caricarne uno pieno; il secondo è dare certezze e prevedibilità agli operatori sulle date fissate per le operazioni ai terminal. Questo secondo obiettivo dovrebbe fronteggiare le critiche degli esportatori sulla scarsa attendibilità delle scadenze fissate dai terminalisti. I nuovi team dovranno concentrare i loro sforzi per migliorare le condizioni di operatività nei porti di Los Angeles, Long Beach, New York e New Jersey. "Con la 'doppia mossa' miglioreremo la

Panorama del porto di Long Beach, California



Aumentano nel mondo le misure protezionistiche che rendono più difficili gli scambi internazionali di beni. Secondo quanto riportato dal Global Trade Alert, nei primi dieci mesi del 2021, infatti, sono state introdotte misure pro-

Aumenta il protezionismo

Fonte: Confindustria

(numero di misure nel mondo a favore e contro il libero scambio internazionale)



tezionistiche in numero maggiore rispetto allo stesso periodo del 2020, a fronte di una riduzione delle misure che agevolano gli scambi. Il grafico, fonte Confindustria, dimostra come tale andamento "venga da lontano". Infatti, dimostra come dal 2012 sia continuo, e a ritmi crescenti, anche sotto l'impatto della presidenza Trump, l'incremento a livello globale delle misure protezionistiche. Un dato ancora più allarmante è la tipologia scelta per contrastare il libero scambio, ossia i sussidi. Infatti, essi rappresentano il 53% del totale delle misure varate nel mondo dal 2009 al 2021 e che sono tuttora in vigore. Si pone, quindi, con forza la necessità di una revisione delle regole della WTO, che rappresenta l'unico punto fermo per un commercio globale equo e inclusivo, così come evocato dall'attuale presidente degli Stati Uniti e dalla presidente della commissione europea.

produttività dell'autotrasporto e ridurremo la costante fonte di conflitti rappresentata dalla circolazione dei container. Con il secondo obiettivo, miglioreremo il grave problema del rapporto tra terminalisti ed esportatori. Inoltre, dovremmo anche venire incontro ai problemi degli operatori che esportano prodotti agricoli di dover fronteggiare controspallie e spese di fermo che non sono consoni ai nostri standard", ha concluso la commissaria Dye.

In ottobre, aumentano export e import

A ottobre 2021, l'Istat stima, per l'interscambio commerciale con i paesi extra Ue27, un aumento congiunturale per entrambi i flussi, più ampio per le importazioni (più 3,2%) rispetto alle esportazioni (più 1,5%). Nel trimestre agosto-ottobre 2021, rispetto al trimestre precedente, l'export diminuisce dello 0,4%, per effetto del calo delle vendite di beni strumentali (meno 6,0%) ed energia (meno 3,5%). Nello stesso periodo, l'import registra un incremento congiunturale del 9,9%, cui contribuiscono soprattutto energia (più 15,0%), beni intermedi (più 7,1%) e beni di consumo non durevoli (più 11,5%). L'aumento su base mensile dell'export interessa tutti i raggruppamenti principali di industrie, a esclusione di beni intermedi (meno 0,7%), ed è dovuto in particolare all'aumento delle vendite di beni di consumo durevoli (più



5,6%) e non durevoli (più 3,8%). Dal lato dell'import, la crescita congiunturale è determinata principalmente da energia (più 12,2%) e beni intermedi (più 3,9%). Diminuiscono gli acquisti di beni di consumo durevoli (meno 7,0%) e beni strumentali (meno 5,4%). A ottobre 2021, l'export cresce, in rapporto allo stesso mese dell'anno scorso, del 3,9%. L'aumento - diffuso a tutti i raggruppamenti, a eccezione di beni strumentali (meno 3,0%) - è particolarmente elevato per energia (più 108,7%). Sempre nell'ottobre scorso, l'Istat stima che il saldo commerciale sia pari a più 3.587 milioni, in calo rispetto a ottobre 2020, quando era stato di più 6.996 milioni. Diminuisce anche l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici (da più 8.624 milioni per ottobre 2020 a più 7.468 milioni per ottobre 2021).

Brennero senza pace

La commissione europea non interviene sulle limitazioni imposte sul valico dall'Austria e le associazioni dell'autotrasporto italiane la mettono in mora.

Le associazioni dell'autotrasporto italiano Anita, Fai e Fedit hanno intrapreso un'azione legale per mettere in mora la commissione dell'Unione europea, dato che non ha fatto alcunché nei confronti dell'Austria, che da anni continua a imporre, unilateralmente e senza preavviso, limiti e divieti sul traffico dei veicoli pesanti sul valico del Brennero. Il disinteresse della commissione è ancor più deprecabile in quanto, nel dicembre scorso, le direzioni generali dei commissari responsabili del mercato interno avevano inviato alla commissione un documento in cui la invitavano ad aprire una procedura d'infrazione nei confronti dell'Austria. Cosa che non è successa. “L'iniziativa che abbiamo congiuntamente intrapreso punta a sollecitare la commissione europea per uscire da una situazione che danneggia il comparto dei trasporti e l'economia in generale. Vista l'inattività politica, l'azione legale rimane l'unico strumento utile per poter ricevere risposte concrete alle nostre legittime istanze in merito alla questione del Brennero, che si rende ancora più urgente, in considerazione del fatto che il Tirolo ha annunciato misure ancora più restrittive sul divieto settoriale”, ha dichiarato il presidente di Anita Thomas Baumgartner. Infatti, a conferma di quanto ha detto il presidente di Anita, ci sono avvisaglie che sono in programma da parte degli austriaci nuove drastiche limitazioni che dovrebbero riguardare il divieto di transito a tutti i veicoli EuroVI immatricolati prima del 1° gennaio 2021 e che potrebbero entrare in vigore tra sei mesi.

Baumgartner si è detto, inoltre, “soddi-

sfatto nel constatare che il documento redatto dagli uffici tecnici della commissione - finora disatteso - rispecchi quanto Anita ha sempre sostenuto sulla sistematica violazione delle norme europee da parte del Tirolo e dell'Austria”. Il presidente di Anita si è rivolto anche al nostro governo invitandolo ad adoperarsi affinché “vengano rimossi gli ostacoli a incominciare dal divieto notturno con il pedaggio raddoppiato, che non produce nessun vantaggio am-

“Non vogliamo mettere i due problemi sullo stesso piano ma non ci è chiaro se la commissione abbia derubricato il Brennero a questione di minore importanza, oppure se la questione sia politica, visti i rapporti già tesi tra l'Unione europea e il governo di Vienna, ma il fatto è che il Brennero permane sostanzialmente chiuso provocando enormi danni al trasporto merci verso nord, una perdita economica per le imprese e per la ripresa del sistema



Il valico stradale del Brennero

bientale ma un maggiore intasamento dell'autostrada nelle ore diurne”. “Le vicende di questi giorni, che vedono la presidente della commissione contrapporsi duramente al governo polacco sulla questione del primato delle leggi nazionali su quelle europee fino a minacciare il blocco dei fondi del Pnrr, stanno a dimostrare che le istituzioni dell'Unione se vogliono intervengono”, ha dichiarato il segretario generale della Fedit Enzo Solaro, che ha aggiunto:

economico del nostro paese”. E' da sottolineare che sull'asse del Brennero passa circa il 70% dell'interscambio tra l'Italia e il nord Europa. L'Anita in un comunicato sottolinea: “L'Italia non può più accettare che questo fondamentale asse di collegamento con il nord Europa venga limitato nella sua funzionalità. La procedura d'infrazione contro l'Austria è stata rinviata per troppo tempo e il silenzio della commissione non può più essere accettato”. ■

NolPal premiata al Logistico dell'Anno

Nell'edizione 2021, due riconoscimenti sono stati attribuiti a NolPal, il pooler italiano del noleggio basato su pallet EPAL.



Il 16 dicembre a Milano, nella sede di Assolombarda, NolPal, ha ricevuto due premi: il primo insieme a SIBEG, La Fonte e Aqua Vera, tre aziende del settore beverage, per la “Logistica integrata nel mercato del beverage”. Il secondo premio “B2B NOLPAL: Il software innovativo per il recupero dei buoni pallets” è stato attribuito insieme a Italia Zuccheri, società commerciale e logistica di CoProB, attiva nel settore saccarifero.

prima partner The Coca-Cola Company per la Sicilia e attiva da oltre 60 anni nei soft drink.

Insieme alla siciliana La Fonte e al brand nazionale Aqua Vera, presente anche in Sicilia, NolPal ha creato un modello di logistica collaborativa basato sull'adozione della formula noleggio EPAL, sull'introduzione presso i sistemi informatici delle tre aziende e dei loro distributori di “Buoni Pallets OK”, piattaforma tecnologica di comunicazione Open Data, per la tracciabilità

documentale del pallet EPAL; NolPal ha poi concordato regole chiare e circostanziate, ed infine ha condiviso tra le parti i vantaggi economici e gestionali.

“Condividere col supporto informatico questo schema operativo – sottolinea Paolo Casadei, direttore generale di NolPal – ci ha permesso di razionalizzare la movimentazione di oltre 1 miliardo di bottiglie in PET di formati diversi grazie a 800mila pallet EPAL l'anno, solo in Sicilia, ma con una concentrazione del 50% delle movimentazioni in soli 4 mesi.”

In poco meno di 12 mesi, questo progetto di logistica collaborativa ha permesso di aumentare la puntualità nelle consegne a CEDI e grandi PDV della distribu-

zione moderna siciliana e la percentuale di restituzioni di pallet EPAL a carichi completi; ha consentito di ridurre i km percorsi dai vettori commerciali nelle fasi di consegna di pallet EPAL alle aziende del beverage e di ritiro dai

distributori, e ha diminuito di conseguenza le emissioni correlate di CO2 equivalente ed i relativi costi logistici. Un significativo beneficio economico e ambientale legato alla gestione efficiente e al recupero dei buoni pallets, ma anche al noleggio di EPAL, è oggetto del secondo premio, condiviso con Italia Zuccheri, società di servizi commerciali e logistici di CoProB, da 60 anni produttrice di zucchero da barbabietole coltivate unicamente sul territorio nazionale. Gestire un flusso documentale di migliaia di buoni comportava non solo allungare i tempi dedicati alla gestione documentale cartacea, ma anche non avere la certezza di recupero delle pedane, generando criticità irreversibili lungo la supply chain.

Il software B2B “business to business” di NolPal recupera e traccia i buoni pallet: è una piattaforma che integra i dati provenienti da varie fonti (NolPal, Clienti, GDO, 3PL). Dal cruscotto di questo applicativo, Italia Zuccheri monitora in tempo reale tutti i flussi; alla sezione “Analisi Buoni Pallets”, dispone di un quadro completo della giacenza fisica dei buoni in possesso di NolPal, dei buoni in fase di recupero e recuperati, con la possibilità di filtrare tutti i dati per cliente, ripartizione geografica, anno di competenza. Anche grazie a questo strumento, Italia Zuccheri ha potuto valutare dati alla mano la convenienza, nel suo caso, di optare per il noleggio EPAL sempre presso NolPal. ■



Per i benefici economici e ambientali creati grazie alle capacità tecnologiche, gestionali e di logistica collaborativa sul pallet EPAL, NolPal ha ritirato il premio Logistico dell'Anno con SIBEG, La Fonte e Aqua Vera, la

GLS Italy e VGP: nuovo polo logistico a Padova

GLS Italy, player di corriere espresso leader in Italia, ha inaugurato con VGP, azienda paneuropea nel settore real estate che realizza e fornisce parchi logistici e semi industriali di alta qualità, il nuovo polo logistico di Padova. Il centro di smistamento sorge in una posizione strategica con un'ottima accessibilità alla tangenziale est della città, all'autostrada A13 che collega Padova a Bologna e anche alla direttrice adriatica, al centro di un'area dinamica con un'ampia disponibilità di manodopera. L'edificio di GLS Italy, che si estende su un'area totale di circa 7.100 mq, in linea con gli standard



di VGP, è stato ideato secondo elevati livelli di sostenibilità e ha ottenuto la valutazione "very good" secondo il Building Research Establishment Environmental Assessment Method (Breeam). La struttura, infatti, è dotata sia di un impianto fotovoltaico sia di un impianto di condizionamento con pompa di calore, oltre che di rilevatori di presenza per l'accensione delle lampade a led, riduttori per l'erogazione d'acqua e due colonnine doppie per ricarica auto elettriche. Tutti questi accorgimenti hanno l'obiettivo di portare benefici alle aziende e alla comunità locale, pur non intaccando il territorio in termini di impatto ambientale. All'interno del nuovo magazzino, situato nel VGP Park Padova, grazie all'investimento di oltre due milioni di euro effettuato da GLS Italy, è stata installata una macchina di ultima generazione per lo smistamento dei colli che garantisce un altissimo livello di automazione gestendo oltre 10 mila colli l'ora con solo 30Kw di assorbimento. In aggiunta all'investimento per il sorter, GLS Italy sosterrà una spesa di circa 7,2 milioni di euro in dodici anni

per l'utilizzo del nuovo centro di smistamento. "L'Italia ha assunto un ruolo strategico nel più ampio panorama GLS a livello europeo e questo investimento, così come quello che stiamo effettuando a Sordio, ha l'obiettivo di consolidare la nostra posizione di partner d'eccellenza al fianco del tessuto imprenditoriale italiano - conferma Klaus Schädle, Group Area Managing Director di GLS - In pochi mesi, infatti, siamo riusciti a creare una struttura all'avanguardia nell'area del nord-est che ci permetterà di affiancare in modo sempre più sinergico le aziende del territorio".

Un packaging per cosmetici riciclabile al 100%

Tre società, Eviosys, Grown.Bio e Verescence, tre produttori leader nell'industria dell'imballaggio, hanno stretto una collaborazione per creare il gift pack più sostenibile dell'industria cosmetica, con bottiglie di vetro riciclabili al 100%, un contenitore idoneo al compostaggio domestico realizzato in micelio e un barattolo di metallo riutilizzabile all'infinito. Questa collaborazione risponde alle richieste di un mercato in cui la domanda di personalizzazione è continua, dato che i consumatori cercano prodotti unici e su misura che rispettino il pianeta. I tre partner si sono impegnati per raggiungere cinque obiettivi chiave nel packaging, che sono al centro di



un nuovo concetto di cosmetica: scartare, ripensare, ridurre, riutilizzare e riciclare. Eviosys, leader della produzione di metalli, ha fornito il barattolo esterno, adattando il prodotto per renderlo compatibile con l'inserito realizzato in micelio da Grown.Bio e i prodotti in vetro di Verescence. Le lattine di metallo riciclato possono essere conservate in casa e riutilizzate per diversi scopi per decenni, garantendo così la

IMPORTANTE OPERAZIONE DEVELOG

Develog, operatore milanese specializzato nello sviluppo urbanistico di aree a vocazione logistica, ha chiuso con successo la cessione di un terreno di 300 mila metri quadrati, di cui 170 mila di “superficie lorda di pavimento-slp”, a Vidigulfo, in provincia di Pavia. Questa operazione rappresenta solo uno dei progetti in pipe line in Italia destinati ai fondi immobiliari e developer concentrati in investimenti nel settore logistico di grandi dimensioni. “Questa operazione conferma la nostra determinazione nello sviluppo di aree a vocazione logistica con particolare attenzione al rispetto ambientale e al risparmio energetico degli edifici”, ha affermato Alberto Billi, amministratore delegato e co-founder di Develog. “Con questo progetto siamo tra i primi a recepire le nuove normative in termini di compensazioni ambientali in aderenza al metodo ‘Strain’, lo studio interdisciplinare approvato dalla Regione Lombardia sui rapporti tra protezione dell’ambiente e infrastrutture, che prevede l’impianto di boschi all’interno e nell’intorno del parco logistico. Un motivo di orgoglio per noi e un impegno per la sostenibilità”. Develog nella transazione di Vidigulfo è stata assistita da The Blossom Avenue, Studio Belvedere Inzaghi & Partners, Macchi di Cellere Gangemi, GVA Redilco rispettivamente per gli aspetti architettonici, urbanistici, legali e commerciali.

circolarità del set in edizione limitata. Dopo un utilizzo duraturo e funzionale, il 100% della lattina può essere riciclato per formare nuovo metallo, senza mai perdere le proprietà. Laetitia Durafour di Eviosys ha affermato: “Pur valorizzando i brand di cosmetica con imballaggi stampati di alta qualità, siamo sempre alla ricerca di alternative sostenibili per conservare i prodotti all’interno delle nostre lattine di metallo, e Verescence e Grown.Bio sono stati partner ideali per questa impresa. Siamo entusiasti di collaborare con entrambi per questo set regalo, che unisce l’expertise di aziende leader del settore nonché pioniere in materia di sostenibilità, per rendere i cosmetici tradizionali più eco-friendly”. Nella produzione di gift set di cosmetici spesso vengono utilizzati inserti di plastica o carta, non completamente sostenibili. Il mushroom® packaging di Grown.Bio, composto solo da micelio, la radice dei funghi, e da un sottoprodotto agricolo, può essere riutilizzato per altri scopi; altrimenti, può essere sbriciolato e mescolato con il terreno come concime.

Smeup ha acquistato l’azienda Europe Consulting

Smeup, azienda di Erbusco, Brescia, leader nel panorama informatico italiano, che ha la mission di accompagnare le imprese nei loro processi di innovazione, ha annunciato di avere siglato un accordo per l’acquisizione del 100% delle quote dell’azienda Europe Consulting di Gallarate, Varese, specializzata in soluzioni ERP per il mondo della logistica. Presente sul mercato da 20 anni, con 20 collaboratori, Europe Consulting ha sviluppato particolari competenze nelle



soluzioni dedicate alla logistica, alla gestione del magazzino fisico per gli operatori logistici e, in particolare, per aziende che gestiscono magazzini conto terzi. Altra specializzazione è rivolta alle soluzioni di business intelligence che sostengono le aziende nella gestione dei loro processi. “Questa partnership - sottolinea un comunicato - permetterà la nascita di importanti sinergie grazie alle eccellenti competenze sviluppate dalle due società, andando ad arricchire le soluzioni già presenti nell’offering di gruppo dedicate alle tematiche di logistica e trasporti”. Con questa acquisizione, smeup, che conta su 14 sedi nel nord e centro Italia, oltre a quella legale a Erbusco, con 505 collaboratori e 2.450 clienti in Italia e nel mondo, rafforza la propria presenza sul territorio italiano. La scelta di crescere per linee esterne, passando per progetti industriali di lungo termine, continua in questo 2021 dopo l’acquisizione del ramo d’azienda di Archivist, di ASI di Padova, l’ingresso nel capitale sociale di Progetto 6 e l’acquisizione di VM Sistemi, importante realtà di Faenza. “Questa acquisizione ha per noi una duplice importanza: >

va a coprire a livello territoriale la provincia di Varese e allo stesso tempo, dal punto di vista dei clienti e di proposta al mercato, ci permette di rinforzare la nostra offerta di soluzioni applicative e consulenziali nel mondo della logistica. Dopo l'acquisizione di Data dea, specializzata in soluzioni per il mercato dei trasporti e della logistica, infatti, Europe Consulting si configura in perfetta continuità e completamento sulle tematiche specifiche per questo settore", ha dichiarato Roberto Magni, Vice President & BSA General Manager di smeup. "L'ingresso nel gruppo di Europe Consulting è per smeup un'operazione molto rilevante che integra le operazioni realizzate nel corso dell'ultimo anno, finalizzate a dare sempre più spazio a tematiche di sviluppo specifiche e verticali, in questo caso nel settore della logistica. L'unione delle competenze e la fusione delle metodologie ci offre la possibilità di porci sul mercato con più forza e capacità di esecuzione. Questa logica è esattamente in linea con la vision smeup basata sul concetto di 'aggregazione delle intelligenze' per valorizzare il know how e i processi tipici delle aziende e delle loro persone, utilizzando le potenzialità delle tecnologie", ha sottolineato Silvano Lancini, presidente di smeup.

Still: nuovi frontali diesel di grande potenza

Still integra e completa la sua gamma grazie ai nuovi e potentissimi frontali diesel RCD per movimentare carichi fino a 18 tonnellate. Disponibili in 12 differenti versioni, con portata



da 10 a 18 t e baricentro da 600 mm a 1.200 mm, gli RCD sono pensati appositamente per gestire in modo agile ed efficiente le operazioni di movimentazione di carichi pesanti e ingombranti. Dotati di potenti e silenziosi motori diesel, garantiscono performance di alto livello rispettando gli standard EU5. Queste soluzioni permettono un basso consumo di carburante, maggiore affidabilità e basse emissioni di CO₂, grazie al filtro antiparticolato autorigenerante e al catalizzatore SCR installati di serie, che riducono al minimo l'impatto sull'ambiente. Il sistema di gestione è stato particolarmente ottimizzato per coordinare le funzioni di sollevamento e marcia coniugando precisione, prestazioni e consumi. La trasmissione idrodinamica, inoltre, consente al carrello ripartenze dolci e accostamenti precisi con comandi intuitivi per ridurre i tempi di formazione degli operatori. Le operazioni di carico/scarico di merci ingombranti e in condizioni precarie,

A PROLOGIS IL SIGILLO TERRA CARTA



Prologis, leader globale nel settore immobiliare logistico, ha recentemente ottenuto da Sua Altezza Reale il Principe di Galles un riconoscimento per il costante impegno a creare un futuro sostenibile. Nel quadro della propria Sustainable Markets Initiative, il Principe di Galles ha promosso il Sigillo Terra Carta, un premio assegnato ad aziende del settore privato che dimostrano il loro impegno e determinazione nel perseguire la creazione di mercati autenticamente sostenibili. Il premio è conferito soltanto a 45 società di tutto il mondo che si sono distinte come leader nell'innovazione all'insegna della sostenibilità. "Siamo onorati di partecipare a questa iniziativa prestigiosa che pone la natura, le persone e il pianeta al centro della creazione di valore globale. Affrontiamo insieme questo percorso con la nostra visione di eccellenza permanente nel settore immobiliare, creando relazioni durature e un ambiente migliore per i nostri clienti, per i nostri dipendenti e per le comunità di cui facciamo parte", ha affermato Ben Bannatyne, presidente di Prologis Europe.

lungo strade e piazzali dal manto irregolare, non saranno più un problema. Il posto di guida dell'RCD, oltre ad essere molto ergonomico, permette all'operatore di ruotare di 180° la postazione di guida. Grazie a questa funzionalità, se la visuale anteriore è ostruita da carichi particolarmente ingombranti l'operatore può ruotare il posto di guida e scegliere di proseguire in retromarcia, liberando completamente il proprio campo visivo. La visuale posteriore è infatti ottimale grazie al contrappeso rastremato che riduce l'angolo cieco del veicolo e che, in combinazione con le grandi superfici vetrate, consente al conducente di spostarsi in modo sicuro nell'ambiente di lavoro. Il pacchetto sicurezza viene completato dall'illuminazione a Led e dal sistema Still Safety Light, la luce blu che avverte i pedoni e gli operatori dell'arrivo del carrello per evitare collisioni. Per quanto riguarda il comfort, la cabina sospesa - separata dal telaio e dal motore tramite una serie di cuscinetti in gomma - garantisce un comfort elevato e basse vibrazioni. Gli operatori possono così lavorare in modo efficiente e sicuro anche su più turni di lavoro, controllando ogni operazione tramite il display HD touch 7" a colori. La manutenzione, infine, è facilitata grazie alla cabina ribaltabile e ai componenti pensati per impieghi gravosi che minimizzano i fermi macchina.

Casei Gerola Logistics Park: posa della prima quercia

Il 18 novembre è stata una data molto importante per Casei Gerola Logistics Park, Pavia: è stata infatti posata la prima quercia a cui ne seguiranno molte altre a sancire l'impegno verso una progettazione in ottica sostenibile del nuovo polo



logistico. Services for Real Estate, società di Project & Construction Management, specializzata in immobili di logistica e light-industrial, si sta occupando della progettazione integrata, della direzione dei lavori e del BIM Management di Casei Gerola in un'area strategica già selezionata da primari operatori del settore. La posa della prima quercia è un primo passo verso la realizzazione del green Logistics Park, in particolare per la realizzazione del verde a terra che prevede la piantumazione di oltre 1.000 alberi e arbusti di differenti specie, tutte autoctone e che richiedono bassa manutenzione e irrigazione. Inoltre, è prevista la realizzazione di Green Wall poste sulla facciata dell'edificio, nate da un concept di "compensazione", per rendere la percezione visiva delle facciate più gradevole rispetto alla sola struttura geometrica. Infine, piante, arbusti, cespugli, fiori ed erbe sono integrati con mangiatoie, nidi e bat box, in aiuto all'insediamento delle specie, tali da mitigare l'impatto ecologico dell'intervento.

DKV Mobility abilitato ai pagamenti in Svizzera

DKV, uno dei principali fornitori di servizi per la mobilità in



Europa, ha annunciato un importante ampliamento dei propri servizi di pedaggio europei: la possibilità di pagare il pedaggio dell'intera rete stradale svizzera con Dkv Box Europe. "Il nostro obiettivo è quello di aprire ogni strada per facilitare la catena di approvvigionamento in tutta Europa. Siamo lieti di aver integrato la Svizzera nel Dkv Box Europe, una soluzione che, oltre a promettere affidabilità e convenienza ai nostri clienti con flotte di camion, offre loro una maggiore efficienza >

aziendale”, ha affermato Jérôme Lejeune, Managing Director Toll di DKV Mobility. Con l’inserimento della Svizzera, il servizio raggiunge la copertura di undici paesi (Germania, Belgio, Francia, Austria, Spagna, Portogallo, Bulgaria, Italia, Ungheria, Polonia e Svizzera) e tre sistemi di pedaggio per l’attraversamento dei tunnel tedeschi Warnow e Herren e di quello belga di Liefkenshoek. “DKV è sempre attenta ad ampliare i propri servizi e facilitare le operazioni dei suoi clienti. Siamo orgogliosi e soddisfatti di aver raggiunto anche questo traguardo e di poter offrire ai nostri clienti un servizio in grado di garantire l’interoperabilità attraverso ben undici paesi europei, tra cui da oggi anche la Svizzera”, ha sottolineato Marco Berardelli, Managing Director di DKV Italia.

Continua lo sviluppo di Baoli nel Mezzogiorno

Fato, azienda logistica che opera in Puglia, Basilicata e Calabria e che ha tra i propri clienti importanti operatori della grande distribuzione organizzata, si è dotata di venti nuovissimi transpallet elettrici EP 15WS. I nuovi mezzi sono impiegati per la movimentazione delle merci e le attività di carico e scarico dei camion, in precedenza effettuate con transpallet manuali ed elettrici di varie marche. Un vantaggio sia per gli operatori, il cui lavoro sarà più agevole e meno faticoso, sia per la produttività, grazie alla maggiore rapidità di tutte le operazioni di movimentazione. Fato opera dal 2015 nel settore della logistica e dei trasporti, dispone di una flotta di 11 automezzi ed è specializzata nel trasporto di alimentari a temperatura controllata e prodotti per la grande distribuzione. L’azienda gestisce direttamente tutte le spedizioni, con operatori controllati e monitorati ventiquattro ore su ventiquattro e personale specializzato costantemente in contatto con la direzione operativa, in questo modo può garantire regolarità delle consegne, serietà e professionalità. Fato ha sostituito i vecchi transpallet che aveva in dotazione con i nuovi Baoli EP 15WS, ritenendoli i mezzi più idonei per lo specifico tipo di impiego in virtù della loro robustezza e dell’ottimo rapporto qualità-prezzo. Gli EP 15WS hanno un design modernissimo e una portata fino a 1.500 chilogrammi, sono inoltre dotati di freno di stazionamento elettrico per la sicurezza di lavoro e timone semplice ed ergonomico. Sono equipaggiati con un potente motore di trazione da 650W che assicura performance eccezionali e consente la conduzione del mezzo an-



che su rampe con una pendenza fino al 5% con carico e al 16% senza carico. Completamente a zero emissioni, sono alimentati da batterie agli ioni di litio 24V da 40 oppure 60 Ah esenti da manutenzione, che possono essere caricate ovunque grazie al caricabatterie integrato a bordo. “Siamo molto soddisfatti dei nuovi EP 15WS”, ha sottolineato l’amministratore della società Omar Scatigna, che ha anche aggiunto: “Inizialmente eravamo orientati all’acquisto di nuovi transpallet manuali, ma l’ottimo rapporto qualità prezzo degli EP 15WS e la consulenza di Falco Servizi Industriali ci hanno convinti a passare all’elettrico. Una scelta che si è rivelata vincente, grazie a questi mezzi abbiamo infatti potuto velocizzare le operazioni di movimentazione e alleviare il lavoro degli operatori, che sono entusiasti”. La fornitura è stata operata da Falco Servizi Industriali che da molti anni è fornitore logistico di Fato e che ha saputo guidare l’azienda nella scelta dei mezzi più indicati in base alle esigenze. La Falco Servizi Industriali, che opera nel settore della commercializzazione di macchine per il sollevamento e la movimentazione delle merci, nello sviluppo della logistica del magazzino e scaffalature industriali, nella commercializzazione di macchine per la pulizia e veicoli elettrici, è concessionario ufficiale di Baoli per l’area del Salento. La società ha sede a Galatone, Lecce, impiega oltre venti dipendenti e può fare affidamento su un’officina di circa 1.500 metri quadrati equipaggiata con le più moderne tecnologie e su un fornitissimo magazzino ricambi interno. ■

Interporto di Bologna: più ferrovia e un futuro europeo

I traffici ferroviari, a ottobre scorso, erano aumentati sul 2020 del 23,4%. Gli investimenti per adeguare l'infrastruttura agli standard europei.

Siamo arrivati quasi alla fine dell'anno e si può iniziare già a fare un bilancio dei risultati del 2021 che, assieme al 2020, per Interporto Bologna S.p.A. è stato caratterizzato da numeri decisamente positivi dal punto di vista delle relazioni ferroviarie: da gennaio ad ottobre 2021 i traffici sono aumentati complessivamente del 23,4% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente, un 2020 che, a sua volta e nonostante la pandemia, aveva visto un cumulo dei treni pari a più 27,4% rispetto al 2019. Per consolidare ulteriormente i traffici esistenti e competere maggiormente sul mercato dell'intermodalità lungo la direttrice nord-sud, Interporto Bologna ha partecipato al bando di gara emesso a giugno 2020 dall'allora ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del potenziamento della



rete nazionale dei trasporti, finalizzata alla sostenibilità ambientale-energetica e all'intermodalità, con lo scopo di eliminare i "colli di bottiglia" e di sviluppare i collegamenti tra porti e interporti. Gli interventi hanno ottenuto un finanziamento di 4,5 milioni di euro, a cui si aggiungono 3,5 mi-

lioni di risorse interne, e permetteranno all'infrastruttura di adeguarsi agli standard europei con binari da 750 m e un piazzale di 50 metri di larghezza, dando un maggiore impulso verso lo sviluppo delle relazioni intermodali. In prospettiva, la nuova infrastruttura potrà accogliere due ulteriori binari e la messa in opera di due gru a portale, per uno sviluppo complessivo di circa 10 ettari.

Il completamento dell'intervento, previsto per il 2023, darà la possibilità all'interporto di Bologna di accogliere treni più lunghi e pesanti a costi di manovra più contenuti e aumentando l'efficienza nella movimentazione delle unità di carico, consentendo all'infrastruttura di svolgere al meglio la funzione di gateway che già la caratterizza. Dal 2022 si aggiungeranno inoltre due ulteriori connessioni intermodali che andranno ad arricchire l'offerta internazionale dell'Interporto di Bologna: tre coppie di treni a settimana per Rotterdam e altrettante per Rostock, che si aggiungono alle relazioni europee già esistenti dirette a Zeebrugge e Colonia, e a quelle nazionali verso Bari, Busto Arsizio, La Spezia, Livorno, Nola, Padova, Catania, Marcellinara, Torino, Treviso, e al Mercitalia Fast, il trasporto di merci su un treno ad alta velocità che collega Bologna Interporto con Caserta Marcellinara.



"Anni di semina stanno iniziando a dare i propri frutti", commenta Sergio Crespi, direttore generale di Interporto Bologna SpA. "Nonostante



la pandemia, i treni negli ultimi due anni hanno continuato a crescere, segno che si sta consolidando il ruolo dell'infrastruttura nel panorama dei terminal del continente. L'ulteriore sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, le diverse relazioni istituzionali e commerciali rafforzate negli ultimi anni e la collaborazione con Terminali Italia, hanno portato l'Interporto di Bologna ad avere un ruolo sempre più centrale in Italia e in Europa, vista anche la posizione all'incrocio di tre corridoi Ten-T, il Baltico-Adriatico, il Mediterraneo e lo Scandinavo-Mediterraneo". ■

Sorprese d'autunno

di Franco De Renzo*

Quante belle cose ci sono sempre da annotare. Il periodo ci permette di gustare i diversi colori delle foglie che la natura, a maniche larghe, ci regala pur in un periodo in cui le preoccupazioni sono molteplici. Alcuni italiani (pochi a dire il vero) pensano che vaccinarsi possa comportare gravi malattie tra dieci anni. La stragrande maggioranza, fortunatamente, ha pensato di vaccinarsi e l'economia italiana ne ha risentito positivamente. L'Austria pensa di arrivare alla vaccinazione obbligatoria dal 1° febbraio 2022: Germania e Olanda plaudono alle iniziative italiane per i risultati conseguiti. Le foglie continuano a cadere e tra un po' gli alberi saranno davvero nudi e privi degli sgargianti colori che l'autunno regala. Noi aspettiamo la reazione dei paesi europei per combattere un problema che non accenna a diminuire nonostante la morte di tanti, anche tra gli operatori sanitari.

Non siamo mai stati unanimi nelle nostre decisioni. Nella storia c'è sempre stata tanta gente contraria alle decisioni altrui, pensando anche che le proprie fossero le migliori possibili. E noi continuiamo su questo passo. Ci sono stati molte epidemie nel corso degli anni. Anche Alessandro Manzoni scriveva di untorelli per la peste, responsabili a dire di alcuni, di trasmetterla anche soltanto sfiorando le porte con le mani. È triste pensare che per poter stare bene, dobbiamo essere obbligati alla vaccinazione forzata. Oggi, comunque, alcuni ci tolgono la possibilità di stare meglio, facendoci preoccupare di non sapere che possiamo



"Si dovrebbe porre un freno al proliferare di norme anche in materia fiscale", sottolinea De Renzo

essere infettati dal primo che passa, perché non ha provveduto a vaccinarsi. Ho letto che così come le cinture di sicurezza nelle auto non eliminano il rischio di incidente stradale ma certamente ne limitano i possibili danni, così la vaccinazione non elimina la potenziale contrazione della malattia ma, certamente, in una misura di gran lunga meno pericolosa se presa senza. La previsione, poi, che tra dieci anni, la vaccinazione produrrà morte e dolore ai vaccinati (priva, logicamente, di ogni valenza scientifica), mi sembra un film dell'orrore senza né capo né coda perché i film di fantascienza sono superati. In democrazia dovrebbe valere la regola che comanda chi ottiene più consensi. Questo do-

L'impegno dell'amministrazione dovrebbe essere maggiore e più incisivo nel recuperare l'evasione fiscale che nel nostro paese continua a essere alta



rebbe essere sempre tenuto presente, pur correndo l'obbligo di fare esprimere a ciascuno il proprio punto di vista. Se così non fosse, non saremmo in democrazia ma in dittatura, molto fiorente nonostante siamo alla fine del 2021.

La gente si aspetta di pagare meno tasse. La gente vorrebbe pagare meno tasse, sempre. Bisognerebbe considerare se la diminuzione delle tasse non vada anche nel senso di servizi forniti dallo Stato in misura inferiore. Se così fosse, non sarebbe un gran guadagno per i cittadini. Si dovrebbe arrivare a una corretta gestione dei redditi, così che tutti, ripeto tutti, paghino il dovuto e non lasciare via di fuga ai soliti furbi. Se riuscissimo a recuperare una buona fetta dell'evasione, ciò ci potrebbe permettere di diminuire sì le imposte e di continuare a ottenere quei servizi che ci permettono di vivere con quell'agiatezza cui siamo abituati. Alcuni pensano, purtroppo, che basta mettere al mondo figli per aver diritto ad una casa, magari adeguata al numero del nucleo familiare. Probabilmente non si pongono nemmeno il problema di dove andare a cercare i soldi ne-

contrare per dirgliene quattro, però, dovrebbe mettere un bel freno al proliferare di norme, spesso anche contraddittorie. Una legge ha permesso di rivalutare i cespiti immateriali delle aziende e di considerare anche il valore di marchi e brevetti sia pur mai pagati. Questo poteva avvenire con il pagamento del 3% e portarsi il maggior valore in ammortamento in 18 anni. Si sono accorti che hanno sbagliato ed ecco che una manina ha inserito che il periodo di ammortamento passa a 50 anni e che il 3% del valore iscritto in bilancio è troppo poco ed è richiesto un ulteriore versamento. Si tratta di un disegno di legge ma certamente qualcosa succederà. Alla faccia della certezza del diritto e delle norme che devono prevedere cose future e non andare a incidere su cose passate. Perché è fuori di dubbio che chi ha rivalutato le immobilizzazioni, lo abbia fatto anche sulla base del risparmio fiscale che ne avrebbe ottenuto. Se il legislatore (sempre quello che vorremmo incontrare per dirgliene quattro) a distanza di così poco tempo, riesce a commettere simili errori, come può un cittadino, pur dotato di normale intelligenza e acume finanziario e amministrativo,

star dietro a tutto questo? Tra un po', sembra che vogliano abolire gli ordini professionali (già Bersani gli ha dato una bella botta) e la gestione amministrativa-economica potrebbe essere svolta dall'agenzia delle entrate che ormai sa bene cosa fattura e acquista un imprenditore, ricevendo le copie delle relative fatture, gli stipendi erogati e quant'altro. Già con l'introduzione dell'Iva, il ministro in carica aveva previsto che si sarebbe abolita l'evasione perché l'imprenditore aveva tutto l'interesse a chiedere la fattura, sulla quale avrebbe dovuto essere addebitata l'Iva da scaricare. Adesso con la fattura elettronica, la cosa dovrebbe essere

più radicata. I contribuenti onesti ci credono. Forse è la volta buona. Ma se non si emette la fattura, siamo al punto di partenza.



Le disposizioni legislative dovrebbero gestire ciò che riguarda il futuro e non andare a incidere su cose passate

cessari. Arriveremo presto a sentire lamentele sul fatto che quando uno nasce deve avere diritto al necessario per vivere per tutta la vita. E questa per alcuni, non è proprio fantascienza, ma cosa su cui credere e fare movimento e lotte.

Si parla spesso di riforme, anche di quella fiscale. Il nostro legislatore, quella cara persona che tutti noi vorremmo in-

* Franco De Renzo, Tel. 024474528
Email: francoderenzo@studioderenzo.it



LA SOLUZIONE SMART, E FORMAZIONE IN LOGISTICA

PROGRAMMA VIDEOCORSI

DICEMBRE 2021

1 DICEMBRE

I GRANDI SINISTRI MARITTIMI RIGUARDANTI LE PERDITE DI CONTENITORI: LA PROSPETTIVA DEGLI INTERESSATI AL CARICO

2 DICEMBRE

LA SUPPLY CHAIN TRA REALE E DIGITALE

9 DICEMBRE

TERZIARIZZAZIONE LOGISTICA E KPI PER MISURARE E MONITORARE I SERVIZI IN OUTSOURCING

14 DICEMBRE

LA CUSTOMER SATISFACTION, DAI CONCETTI BASE ALLE NUOVE METODOLOGIE PER FIDELIZZARE IL CLIENTE

GENNAIO 2022

14 GENNAIO

L'EMERGENZA SANITARIA, LA TUTELA DEL BENE SALUTE E LE IMPLICAZIONI IN TERMINI DI GESTIONE DEL PERSONALE DI PARTICOLARE ATTUALITÀ

20 GENNAIO

LA TERZIARIZZAZIONE DEI SERVIZI: QUALI STRUMENTI CONTRATTUALI ADOTTARE PER LO SPECIFICO SERVIZIO? LE PARTICOLARITÀ DEI SERVIZI LOGISTICI

27 GENNAIO

TRASPORTO INTERMODALE: CARATTERISTICHE, VANTAGGI E PRINCIPALI OFFERTE IN AMBITO EUROPEO

FEBBRAIO 2022

2 FEBBRAIO

LA SOSTENIBILITÀ NEL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA: OBBLIGHI, FUNZIONI, RESPONSABILITÀ

10 FEBBRAIO

E-COMMERCE E LOGISTICA: UN BINOMIO INDISSOLUBILE ANCHE NEL POST COVID-19

17 FEBBRAIO

REGIMI, ESPORTAZIONI, DEPOSITI DOGANALI E IVA

24 FEBBRAIO

LA GESTIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO SU STRADA E I NUOVI SCENARI DI MERCATO



Assologica Cultura e Formazione

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

ASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI ICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

ORSI DICEMBRE 2021 - APRILE 2022

MARZO 2022

3 MARZO

I RISCHI ASSICURABILI GRAVANTI SULL'ATTIVITÀ
DI LOGISTICA E DI TRASPORTO:
ANALISI - COPERTURA - INDENNIZZO

10 MARZO

IL CONTENZIOSO GIUSLAVORISTICO: CONOSCERNE
I MECCANISMI PER AFFRONTARLO AL MEGLIO

16 MARZO

COME I TRIBUNALI AFFRONTANO LE TEMATICHE
DELL'AUTOTRASPORTO E DELLA LOGISTICA

A cura di SC Sviluppo Chimica

21 MARZO

LA FRONTIERA DELL'ULTIMO MIGLIO DOVE LA LOGISTICA
DIVENTA DECISIVA

24 MARZO

PROCESSI DI IMPORTAZIONE ED E-COMMERCE:
DAZI E IVA IN DOGANA, PLASTIC E SUGAR TAX

31 MARZO

TERZIARIZZAZIONE DELLA FUNZIONE LOGISTICA:
I KPI PER MISURARE E MONITORARE I SERVIZI
IN OUTSOURCING

APRILE 2022

4 APRILE

VALUTAZIONE ED OTTIMIZZAZIONE DEI CONTRATTI
DI VIGILANZA PRIVATA E PORTIERATO NEL SETTORE
CHIMICO, DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI

A cura di SC Sviluppo Chimica

6 APRILE

IL CONTRATTO DI APPALTO DI SERVIZI DI LOGISTICA
INTEGRATA: GESTIONE DEI SUBFORNITORI E CAUTELE
DA ADOTTARE NEI RAPPORTI CON LE COOPERATIVE

12 APRILE

ORIGINE DELLE MERCI:
PREFERENZE, MADE IN ITALY, REX E STATUS
DI ESPORTATORE AUTORIZZATO - IL CASO BREXIT

19 APRILE

OPERATIONS & LOGISTICA 4.0

28 APRILE

PROGETTARE IL MAGAZZINO.
GUIDA ALLE FASI DI ANALISI, PROGETTAZIONE
E IMPLEMENTAZIONE

In materia di sicurezza

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

Con l'approvazione della legge n. 156 del 09.11.2021 è stato convertito in legge il decreto legge n. 121/2021, recante le "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali". Il decreto 121/2021 apporta delle importanti modifiche al Codice della strada. In particolare, l'art. 1 modifica l'art. 10 del Codice relativo ai "Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità". Finora, infatti, è stato possibile trasportare blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici, coils e laminati grezzi con mezzi di trasporto eccezionali con i seguenti limiti



La nuova legge modifica le norme sui trasporti stradali eccezionali

di massa complessiva: 38 tonnellate per i veicoli isolati a tre assi, 48 tonnellate per quelli a quattro assi, 86 tonnellate per i complessi veicolari a sei assi e 108 tonnellate per i complessi a otto assi.

Il nuovo decreto ha introdotto il limite di 72 tonnellate di massa complessiva per i complessi veicolari a cinque assi, mentre per i complessi a sei o più assi il limite massimo viene ridotto a 86 tonnellate (eliminando così la possibilità delle 108 tonnellate per i veicoli ad otto assi). Tali limiti rimangono comunque superabili nel caso in cui sia trasportato un "unico pezzo indivisibile". Il decreto 121/2021 introduce un'altra novità rilevante: con l'obiettivo di favorire l'avvio

alla professione di conducente di personale neoassunto, si prevede infatti che, dall'1 gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino ai 35 anni, nonché ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza o ammortizzatori sociali, sia concesso un contributo a titolo di rimborso per le spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni per la guida di veicoli destinati al trasporto merci per conto di terzi. Il contributo è pari a 1.000 euro o, comunque, al massimo al 50% dell'importo delle spese sostenute. Ciò alla condizione che, entro 3 mesi dall'abilitazione, il richiedente dimostri di aver stipulato un contratto di lavoro in qualità di conducente, per un periodo di almeno 6 mesi. L'art. 3 prevede inoltre l'istituzione di un fondo di 60 milioni di euro presso il ministero delle Infrastrutture per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, al fine di finanziare i costi di implementazione del sottosistema Ertms di bordo dei veicoli, ossia del "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario", volto ad armonizzare il segnalamento ferroviario in Europa. Il fondo di cui all'art. 3 deve essere destinato al finanziamento di interventi di rinnovo e ristrutturazione dei veicoli per l'adeguamento dei sottosistemi di bordo di classe "B" al sistema Ertms. Beneficiano dello stanziamento quegli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sempreché i veicoli siano iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Ue, circolino sul territorio nazionale e non risultino essere già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le Regioni. Le modalità attuative per l'erogazione del contributo alle imprese ferroviarie e ai proprietari di veicoli sono disposte

con decreto del ministero Infrastrutture, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Al fine di aumentare la sicurezza del trasporto ferroviario, il quinto comma dell'art. 3 prevede, infine, uno stanziamento di 2 milioni di euro anche per l'anno 2021 per la formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore merci. ■

* 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

Le nuove esigenze delle imprese

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Per molto tempo l'analisi dei fabbisogni presso le imprese ha riguardato, salvo rare eccezioni, le necessità di aggiornamento/riqualificazione del personale già impiegato in azienda. Su questo aspetto, le scuole di formazione hanno consolidato strumenti di analisi di diversa complessità, che hanno consentito di predisporre, in linea generale, un'efficace programmazione delle attività di formazione continua. Tuttavia, negli ultimi anni, stiamo assistendo a un significativo fenomeno, legato a un rinnovato interesse delle imprese a coinvolgersi in attività di formazione rivolte a giovani e a persone in cerca di lavoro, per cui in precedenza esisteva un interesse soltanto "indiretto". Questo fenomeno è legato sicuramente alla necessità di introdurre in azienda personale già formato rispetto alle competenze rese necessarie dai processi di cambiamento e innovazione nei diversi settori, e possibilmente già in possesso di specifiche abilitazioni richieste dal contesto professionale. In una parola, le imprese stanno dimostrando una forte volontà di agire con "anticipo" rispetto ai fabbisogni formativi interni, intervenendo in una fase in cui le conoscenze e le competenze si sviluppano, tradizionalmente, ex novo: la formazione dei giovani e delle nuove figure professionali. Risulta pertanto necessario tenere presente questo nuovo fenomeno per aggiornare gli strumenti utilizzati per l'analisi dei fabbisogni, prevedendo di indagare non soltanto gli aspetti di aggiornamento del personale già operativo, ma anche le nuove competenze e le nuove professionalità richieste nel breve e medio periodo dalle imprese.

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, nei 30 anni di attività, ha sempre tenuto conto dei fabbisogni delle imprese del settore nella predisposizione dei propri programmi formativi, anche quelli legati alla preparazione dei giovani. Si tratta di un legame tradizionale e virtuoso che ha sempre reso tale formazione concretamente funzionale al mondo del lavoro. Tuttavia, negli ultimi anni, questa impostazione virtuosa si è ulteriormente rafforzata, diventando "metodo" e "struttura" stessa dei percorsi proposti. Questo anche grazie a strumenti e linee di finanziamento, quali quelli messi a disposizione da Regione Liguria, che prevedono un coinvolgimento strutturato delle imprese nei progetti, in forma di impegno occupazionale o di altri impegni specifici sin dalle prime fasi di ideazione degli interventi. "Dal mese di settembre 2021 abbiamo programmato la formazione di ben 106 giovani in



Oggi, c'è l'esigenza di introdurre in azienda personale già formato nelle competenze richieste dai processi di cambiamento

cerca di lavoro", sottolinea Pier Gino Scardigli, presidente della Scuola. "La formazione riguarda tutta la filiera delle figure professionali legate alla logistica portuale, dal livello operativo a quello tecnico, a quello manageriale: 24 operatori polivalenti di terminal portuale; 45 tecnici ferroviari polifunzionali; 25 tecnici spedizionieri; 12 logistic manager. Di diversa natura i progetti in cui queste proposte si inseriscono, anche in funzione della diversa natura dell'impegno assunto dalle imprese coinvolte. Alcuni progetti prevedono infatti specifici impegni all'assunzione delle persone al termine della loro formazione; altri prevedono una formazione in alternanza (aula/contesto di lavoro). In quest'ultimo caso specifico, le imprese hanno assunto un impegno a realizzare presso la propria organizzazione, in forma di stage curriculare, il 50% della formazione prevista, così da allineare le competenze al contesto operativo e massimizzare la possibilità di successo occupazionale dei discenti, presso l'azienda direttamente interessata o in contesti organizzativi affini. Si tratta di un modello formativo innovativo e sicuramente strategico ai fini di un incontro 'compiuto' tra domanda e offerta di lavoro. Inoltre, è importante sottolineare come una delle proposte formative volte alla formazione di nuovi tecnici ferroviari si inserisca all'interno del sistema territoriale ITS. Un'altra novità importante che testimonia il legame virtuoso che si è evidentemente consolidato tra i sistemi dell'istruzione, della formazione, dell'università e del lavoro".

catani@scuolatrasporti.com

Come rendere più ecologico il

di **Patrizia Giangualano**

Sustainability and Governance Advisor, guest speaker
Cantiere della Sostenibilità di SOS-LOGistica

I cambiamenti climatici e il degrado ambientale, come ricorda la commissione europea in molte delle sue comunicazioni istituzionali e al mercato, “stanno delineando le sfide globali dei nostri tempi”. Tutti i paesi del mondo, come dimostrato dal sostegno all’accordo di Parigi, all’Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile ma anche dalla Cop 26 (seppur con qualche limitazione che riguarda la fine del carbone) stanno agendo per il conseguimento di obiettivi ambiziosi. In particolare la legge europea sul clima (regolamento UE 2021/1119 del parlamento europeo e del consiglio europeo del 30 giugno 2021), ha introdotto nella legislazione dell’Unione l’obbligo di raggiungere la neutralità climatica tra emissione e cattura di gas a effetto serra al 2050, con il passo intermedio di raggiungere una riduzione del 55% delle emissioni al 2030 rispetto ai livelli del 1990. Nel processo di transizione deve essere altresì rafforzata la resilienza ai cambiamenti climatici, tenendo in dovuto conto una transizione socialmente inclusiva e per raggiungere questi obiettivi ambiziosi (come anche la Cop 26 ha riaffermato) ciascun paese dovrà accelerare il processo di fuoriuscita dal carbone, ridurre la deforestazione, accelerare la transizione verso i veicoli elettrici e incoraggiare gli investimenti nelle rinnovabili.

Il settore dei trasporti di persone e merci in Italia è responsabile per circa il 25-30% del totale delle emissioni di gas serra nazionali di cui circa 93% è prodotto dal trasporto stradale, più del triplo di quelle dell’intero settore industriale. E’ evidente che oltre agli interventi di adattamento al cambiamento climatico, indispensabili per far fronte agli impatti dei prossimi decenni, è fondamentale una strategia di decarbonizzazione per la quale saranno necessari importanti investimenti. Gli interventi di mitigazione relativi ai sistemi di trasporto di persone e merci riguardano tutti i sistemi di trasporto e tutte le loro componenti (infrastrutture fisiche, veicoli, tecnologie a supporto dei sistemi di trasporto e intermodalità). Il Green Deal europeo richiede che una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada, considerati i suoi impatti negativi sull’ambiente e sulla qualità della



sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org



Specie nelle aree più congestionate si dovrebbe fare ricorso a un “abbinamento digitale delle merci”

vita dei cittadini, sia trasferita alle ferrovie, alle vie navigabili interne, o in prossimità delle consegne in città. In tale senso anche il trasporto marittimo a corto raggio e veicoli a emissioni zero efficienti possono contribuire a rendere più ecologico il trasporto di merci ed essere meno dipendente dall’importazione di petrolio e ridurre l’inquinamento. Modalità di trasporto più sostenibili favorirebbero non solo la diminuzione dei costi associati alla congestione stradale, ma comporterebbero anche una significativa riduzione del numero di vittime legate ai trasporti.

Se dal punto di vista del trasferimento del trasporto delle merci all’infrastruttura ferroviaria sono state avviati una serie di misure legislative volte principalmente a liberalizzare il mercato e assicurarne un accesso non discriminatorio promuovendo l’interoperabilità e la sicurezza, una riflessione mirata merita il tema del trasporto quando le merci arrivano in città. La pianificazione di una mobilità urbana sostenibile, attraverso appositi piani di logistica urbana, deve includere necessariamente anche la dimensione delle merci. Non possiamo infatti sottovalutare il problema delle crescenti quote di utilizzo di energia ed emissioni a fronte dell’evoluzione

trasporto merci in città

della crescita della vendita al dettaglio online e la sempre maggiore necessità di consegne a domicilio collegate anche all'aumento della domanda di consegne just in time nel periodo Covid che ha comportato la necessità di approvvigionamento di negozi e famiglie soprattutto nei centri urbani (last mile). Studi specializzati evidenziano che per raggiungere forme di efficientamento e miglioramento della vivibilità urbana dovranno essere definiti piani di mobilità in grado di accelerare la diffusione delle soluzioni a emissioni zero già disponibili, ma anche di sfruttare le opportunità offerte dall'informatica, dalla sharing economy così come dovranno essere rivisti organizzazione e nuovi modelli di consegna e ritiro. Fra le varie soluzioni e opportunità di seguito si propongono alcune soluzioni che potrebbero migliorare la viabilità diurna e conseguire notevoli diminuzioni di Co2.



Città europee hanno istituito "centri di consolidamento urbano" dove si raggruppano le consegne di più operatori e si distribuiscono su un unico mezzo

Misure di efficienza dell'ultimo miglio. Per attenuare picchi stagionali e giornalieri è molto importante innanzitutto gestire le previsioni della domanda in modo dinamico anche se una maggiore concorrenza tra i vettori urbani dovrebbe portare di per sé a una maggiore efficienza dell'ultimo miglio. In particolare, nelle regioni urbane congestionate, le società di servizi logistici per spedire le merci in modo più economico ed efficiente dovrebbero sfruttare le opportunità offerte dall'ICT e dalla sharing economy (es. crowdshipping e abbinamento digitale delle merci), ma anche adottare opzioni "click-and-collect", come packstation di DHL, opzioni di ritiro e restituzione in negozi locali per gli acquisti online, oppure utilizzare cassette postali incustodite nelle residenze private.

Strumenti di riprogrammazione delle consegne urbane. È stato anche dimostrato che il passaggio completo a una formula di riprogrammazione delle consegne fuori orario (o in notturna) porta a una riduzione degli inquinanti locali nell'intervallo del 45-67% in città come New York, Bogotá e San Paolo ed è probabile che anche i risparmi di carburante e di emissioni di CO2 siano considerevoli (per la flotta urbana di veicoli commerciali leggeri nel complesso, si stima che rientrino nell'intervallo del 10-15%). Un prerequisito importante per passare con successo alle consegne fuori orario è fornire incentivi ai destinatari della spedizione (come negozi di alimentari e punti vendita al dettaglio) per accettare gli impatti

assicurativi e logistici del passaggio alle consegne di prima mattina. La prova che le operazioni notturne possono essere eseguite senza rumore eccessivo servirà anche a convincere le persone scettiche al cambiamento (nimbyismo).

Centri di consolidamento urbano. Diverse città europee hanno istituito dei centri di consolidamento urbano (UCC - Urban Consolidation Centres) che effettivamente hanno permesso una riduzione del traffico locale e delle emissioni. La soluzione consiste nel raggruppare le spedizioni da più spedizionieri e rivenditori e consolidarle su un singolo mezzo di trasporto per la consegna in una particolare regione geografica. Si stima che con tali soluzioni le emissioni di CO2 all'interno dei centri urbani possono essere ridotte di circa il 30-80%. La progettazione degli UCC è altamente specifica per le singole città e per promuovere la loro integrazione nella rete di distribuzione urbana, i comuni dovranno per esempio allentare le restrizioni sull'uso del suolo in luoghi definiti e accessibili. Poiché questa soluzione nell'aggiungere un collegamento alla catena di approvvigionamento può aumentare i costi di consegna potrebbero essere necessari finanziamenti pubblici aggiuntivi ma potrebbero anche essere studiate soluzioni in grado di migliorare la redditività dell'UCC incorporando ulteriori attività a valore aggiunto, come la preparazione del punto vendita e la raccolta degli imballaggi dei rifiuti. Si tratta di soluzioni che sempre più si inseriscono in nuovo modo di vivere la città sempre più ecologico e a misura d'uomo. ■

Professione logistica: cosa pensano

di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Gi Group

Il settore logistico rappresenta un componente cardine del sistema produttivo ed economico del nostro paese, con un fatturato che concorre fino al 10% del Pil e con oltre 1,5 milioni di lavoratori impiegati nell'articolato ecosistema di aziende della filiera (e a questi si aggiungono i lavoratori che operano all'interno delle funzioni logistica e supply chain all'interno di aziende manifatturiere). Nonostante questi numeri è ancora scarsa la conoscenza del valore economico generato dalle attività logistiche, per non parlare della comprensione del valore aggiunto che queste attività apportano lungo la catena di trasformazione delle materie prime e fino ai consumatori finali. Gi Group Divisione Logistics ha deciso di investire nella realizzazione di una survey volta a indagare la conoscenza del settore logistico da parte dei giovani studenti delle classi 4° e 5° di istituti superiori, per indagare quali siano le conoscenze, ma anche le aspettative e le aspirazioni, di chi si appresta a fare scelte importanti per il prosieguo del proprio percorso di studi e professionale. Grazie alla survey abbiamo dato ascolto agli studenti di istituti professionali e scuole superiori distribuiti su tutto il territorio nazionale, raccogliendo oltre 1.200 risposte. La fotografia che ne emerge è quella di un settore poco ambito, ma soprattutto poco conosciuto, e riportiamo qui sotto alcune delle evidenze emerse da una sistematizzazione delle risposte.

In termini di valori assoluti la logistica si colloca al 5° posto tra i settori più ambiti con il 27,8% (a pari merito con il settore banking&finance), preceduta dai settori moda e lusso (40,9%), turismo, alloggio e ristorazione (33,3%), commercio (32,2%) e servizi, media e comunicazione (30,3%). Leggendo però con maggiore attenzione i dati è possibile identificare dei cluster di candidati che maggiormente sono attratti dal settore: la logistica viene indicata come primo settore in assoluto in cui desidererebbero lavorare gli studenti appartenenti a istituti tecnici (20,4%), al centro-sud (13,8%), maschi (16,5%) e con 20 anni o più (34,7%). Al contrario, la logistica viene indicata in misura molto minore come prima scelta professionale



Gi Group ha svolto un'indagine sulla conoscenza che gli studenti di istituti superiori hanno della logistica, ottenendo 1.200 risposte

dagli studenti che frequentano licei (1,3%), appartenenti alla fascia d'età 14-15 anni (2,2%) e donne (3,7%). In generale, al di là dell'indicazione del settore logistico come primo settore preferenziale, nell'esprimere un ordine di preferenza tra i settori cui vorrebbero lavorare i giovani, la logistica viene indicata maggiormente dai giovani che studiano in istituti tecnici (53,7%), con 20 anni o più (52,7% e maschi (43,7%). L'espressione di una preferenza per il settore cresce con l'avanzare dell'età e ricopre il terzo posto per il centro-sud (36,1%) con una percentuale molto più alta rispetto al nord (19,9%). L'indicazione del settore avviene in misura minore da parte dei seguenti cluster: studenti di licei (18° posto), nella fascia 14-15 anni (15° posto) e donne (12° posto). Un ulteriore elemento di analisi è stato quello legato alle parole associate alla logistica (in tutto 171 parole): la più indicata è la parola "trasporto" (citata nel 23,9% delle risposte), alla quale seguono le parole "organizzazione" (con il 10,9%) e "logica" (10,3%). Si segnala inoltre che il 4% dei rispondenti non ha saputo associare alcuna parola alla logistica, mentre il cluster di chi ha 20 anni o più è quello che riporta maggiormente l'espressione "supply chain" (9,5%). È stato anche chiesto ai partecipanti alla survey di provare a scrivere una definizione, a testo libero, della logistica: le definizioni emerse sono legate a diversi temi, tra cui quelle associate ad argomenti come "merce e prodotto" (39%), "trasporto" (36%) e "organizzazione, pianificazione e controllo" (31%). Anche in questo caso significativo il dato relativo a un 8% di rispondenti che non ha saputo dare nessun tipo di risposta.

Mentre però la parola "trasporto" è quella maggiormen-

del settore i giovani studenti?

te citata tra quelle associate al settore, è interessante il fatto che l'elemento che viene visto come maggiormente impattante sull'evoluzione del settore è quello legato all'innovazione tecnologica e dell'Industry 4.0. Alla richiesta inoltre di quali siano le aree professionali previste come maggiormente in crescita nei prossimi anni la classifica delle risposte vede il marketing come l'area percepita maggiormente in crescita da tutti i giovani (52,4%), tranne da chi ha 20 anni o più secondo i quali viene superata dal customer service (44,6%). I cluster di studenti maggiormente interessati alla logistica (Istituti tecnici, centro-sud, 20 anni o più, maschi) prevedono in misura maggiore la crescita delle aree più legate alla logistica intesa come settore focalizzato sulla "pianificazione e gestione dei trasporti".

L'area doganale è quella percepita come maggiormente esposta al rischio di declino nei prossimi anni (24,1%), con gli studenti nella fascia di 20 anni o più che indicano come area che declinerà maggiormente quella dei servizi generali (38,6%), seguita dall'area vendite (27,1%), mentre indicano in misura minore una riduzione dell'importanza



La "scelta" logistica è minore tra gli studenti dei licei e tra le studentesse, anche per la scarsa conoscenza del settore

nell'area doganale (18,6%). Un elemento interessante è che la metà degli studenti (54,6%) considera la logistica un settore in evoluzione, in grado di offrire possibilità di crescita professionale, con alcuni elementi positivi tra cui la possibilità di utilizzare tecnologie innovative (48,6%) e caratterizzato da stabilità lavorativa (47,8%). Da ultimo, oltre la metà degli studenti reputano di possedere aspetti valoriali allineati a quelli ritenuti caratterizzanti per il settore della logistica: apertura mentale (53,1%) e correttezza (50,6%) su tutti, seguite da creatività (48,2%), curiosità (46,3%) e a capacità di relazionarsi in modo corretto (44,2%). Tra gli aspetti valoriali maggiormente citati troviamo il "Team



Nell'indagine, la logistica è vista al 5° posto tra i settori occupazionali più ambiti, a pari merito con il banking&finance, legata in particolare al termine "trasporto"

Work", citato da parte di chi ha 20 anni o più (62%), da chi studia in istituti tecnici (57,9%) e dai rispondenti maschi (52,4%).

Sulla scorta delle diverse evidenze emerse dallo studio riteniamo che ci siano alcune considerazioni sulle quali può essere opportuno riflettere:

- il settore logistico soffre ancora oggi di un percepito che, in molti casi, non è più attuale, e che è importante riallineare alla realtà di un settore che è fatto sempre più di processi di alta ingegneria organizzativa, di digitalizzazione e di automazione. Queste parole non emergono con forza, denotando una conoscenza del settore in qualche modo parziale e limitata;
- l'orientamento scolastico è un'attività nella quale è opportuno continuare a investire, per far sì che le scelte di studio e professionali dei giovani studenti possano essere informate e consapevoli;
- le aziende del settore logistico possono trarre da questo studio informazioni utili per ridefinire le proprie politiche di employer branding, di attraction e di comunicazione, ma anche le proprie politiche di welfare e di engagement in modo tale che queste risultino coerenti con le aspettative di chi si appresta a entrare nel mondo del lavoro.

Il lavoro di matching tra domanda e offerta di lavoro passa dalla conoscenza quanto più possibile approfondita delle necessità delle aziende e delle aspirazioni delle persone: questo studio può contribuire a far dialogare e far avvicinare ulteriormente questi due mondi, nella ricerca di un punto di incontro che soddisfi le rispettive aspettative. ■

organizzano

IL PERCORSO AEO per RESPONSABILE delle QUESTIONI DOGANALI

220 ore in modalità webinar

Dal 3 maggio 2022

DESCRIZIONE DEL CORSO

Il corso ha una durata complessiva di 220 ore, 45 lezioni in modalità webinar e una giornata di esame. Dal punto di vista didattico, il percorso si articola in 5 moduli. Il primo modulo, di carattere introduttivo, affronta il tema della normativa doganale generale e il relativo impatto sui soggetti che intervengono nelle operazioni doganali. I successivi 4 moduli sviluppano temi specifici quali classifica, origine e valore delle merci; regimi e procedure doganali; accertamento doganale e contenzioso; Iva negli scambi internazionali e intracomunitari; sistemi informatici doganali, ecc.

Si affronteranno i contenuti stabiliti dalla Determinazione Direttoriale emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 29 aprile 2020, prot. 123923/RU.

Per coloro non interessati ad ottenere la "Certificazione delle competenze", che, tuttavia, desiderassero approfondire determinate tematiche oggetto di trattazione di una o più giornate, viene prevista la possibilità di partecipare ad alcuni moduli. Per le quotazioni contattare i singoli Enti formativi.

PER INFORMAZIONI E ISCRIZIONI

ASSOLOGISTICA

Mariella Marelli
Tel. 02 6691567
milano@assologistica.it
www.assologistica.it

ASSOLOMBARDA

Davide Inclimona
Tel. 02 58370.604
davide.inclimona@assolombarda.it
www.assolombardaservizi.it

UNIS&F

Marco Bianchi
Tel.: 0422 916458
Fax: 0422 916411
impresa@unisef.it
www.unisef.it



17°

Premio Il Logistico dell'Anno

Un suggello dell'importanza della logistica nello sviluppo economico del paese

L'evento, organizzato da Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione ed Euromercati si è svolto a Milano, in streaming e in presenza. Oltre alla consegna dei riconoscimenti, tesi a valorizzare le innovazioni nei processi produttivi, si è svolto il convegno "Segni particolari: logistico" che ha sottolineato la valenza che oggi sempre più sta acquisendo il settore sullo scenario industriale-economico nazionale.

“**S**egni particolari: logistico”: questo il titolo dell’articolo pubblicato sul convegno che il 16 dicembre ha preceduto l’assegnazione dei premi Il Logistico dell’Anno, manifestazione giunta alla sua 17a edizione e nel corso della quale Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione e la nostra rivista hanno premiato imprese e manager del mondo logistico che hanno puntato sull’innovazione in vari ambiti. Nel suo saluto introduttivo il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone, ha ricordato che la logistica ha permesso di tenere vivo il paese nei momenti difficili che abbiamo recentemente vissuto. Malgrado ciò è ancora scarsa la conoscenza e il riconoscimento dell’importanza che le attività logistiche hanno nello sviluppo economico-industriale del paese e anche la consapevolezza - tra gli operatori stessi - della propria identità. Di qui la necessità di capire, conoscere e interpretare nella giusta dimensione il mondo della logistica. Scopo del convegno è stato quindi quello di delineare - attraverso la lente di chi analizza la realtà - l’identità vera di una filiera di competenze, spesso poco coesa e conscia del proprio valore. L’argomento, nella sua complessità anche storica, è stato analizzato nelle tre parti in cui si è sud-



diviso il dibattito da storici, filosofi, economisti, ingegneri, architetti, designer, giuristi...insomma dagli “specchi” dai quali riflettere quella “complessità” di cui la logistica è parte e che la logistica quotidianamente governa e gestisce.

A proposito dell’“identità” del logistico, è intervenuto Antonio Romano, fondatore di Inarea, e considerato tra i massimi esperti di brand design. Per Romano, “elemento primario è migliorare la percezione che si ha dell’ambito logistico. Ogni soggetto che esiste comunica, e lo fa anche quando non si accorge di farlo. Con il passaggio dall’analogico al digitale la comunicazione è diventata

parte integrante della strategia. Ora si crea un ‘palinsesto’ attraverso una serie di punti di contatto, quindi ora compito dei logistici è quello di ‘disegnare’ il futuro per ottenere il ‘rispetto’ degli interlocutori. E’ arrivato il momento di ‘conoscere se stessi’: prodotto e servizio diventano relazione, e chi sa gestirla può spostare il punto di vista sul settore. Nel mondo esistono 40 milioni di marchi registrati e fra questi Amazon è leader, ma se ci pensate la sua funzione è del tutto marginale rispetto all’enorme realtà che voi logistici rappresentate. Quindi è questo il messaggio da veicolare: può richiedere anni, ma è senz’altro la strada da intrapren-

IL PROGRAMMA DEL CONVEGNO

PRIMA PARTE: La logistica... Da dove viene, come opera e perché?

Alessandro Girauo: Storie straordinarie di materie prime. La logistica (in)segna la storia. **Nicola Donti:** Un tafano nella logistica. La sfida della filosofia tra caos e complessità private

SECONDA PARTE: La logistica dimensioni, spazi e approcci

Roberto Zucchetti: Se 10 punti di PIL vi sembran pochi... **Anna Masutti:** Sintesi tra infrastruttura e processo, hardware e software. **Michele Acciaro:** Il vero prezzo della logistica (senza l’aria fritta del greenwashing)

TERZA PARTE: Orizzonti logistici; sappiamo la direzione, ma la pendenza?

Antonio Romano: Logistica, Logos e Logorrea: storytelling o branding? **Maddalena Castellani:** Chain chain chain...chain of fools: supply chain & blockchain. **Marco Facchinetti:** El capanun...dalla scatola al landmark. **Damiano Frosi:** Informo e Formo dunque Occupo. **Davide Chiaroni:** ESaGerare di ESG

UNA TARGA AD ANGELO CANDIANI

Il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone, ha consegnato una targa, dedicata ad Alvaro Spizzica, uno dei padri della logistica italiana, ad Angelo Candiani, presidente dell'ASLAM, l'ente accreditato presso la Regione Lombardia che opera nei settori della formazione, dell'orientamento e dei servizi al lavoro, a suggellare l'ingresso di Assologistica nella Fondazione ITS. La targa contrassegnerà un'aula dei corsi di logistica sostenibile di ITS Lombardo Mobilità Sostenibile che ogni anno in Lombardia formano moltissimi ragazzi (oltre 200 nel 2021) per accedere al settore della logistica con conoscenza e competenza.

dere". Roberto Zucchetti, professore e insegnante dell'Economia dei Trasporti, ha posto l'accento sull'importanza "in termini di Pil che ricopre la logistica nell'economia del nostro paese, partendo dal dato che la quota raggiunge almeno il 10% del totale del nostro Pil, una cifra che ha toccato, nel 2017, i 1.736 miliardi di euro". Tutto questo anche se il termine stesso di logistica risulta da poco entrato nel nostro vocabolario economico, nonostante ne

facciano parte a diverso titolo tutti i settori. Un paradosso, secondo Zucchetti, è che "il primo cliente della logistica dei trasporti è la logistica degli stessi trasporti. Quindi, se non si è in grado di essere buoni clienti di sé stessi, la filiera nel complesso non può funzionare al meglio. Occorre quindi impegnarsi per colmare questi gap".

Damiano Frosi, esperto in Ingegneria gestionale del Politecnico di Milano ed

esperto ricercatore logistico nonché direttore dell'Osservatorio sulla Contract Logistics dell'ateneo meneghino, ha sottolineato come il settore sia strettamente connesso "a un percorso di informazione (che va potenziato) e di formazione a tutti i livelli: così possiamo arrivare a creare occupazione di cui c'è tanto bisogno, nonostante stimiamo vi sia 1,4 milioni di persone impegnate nel settore a vario titolo. E parliamo di occupazione 'sana', 'reale', da sempre elemento chiave del processo di generazione del valore che riguarda prodotti e servizi, ma che sempre più diventerà strategica e di supporto all'evoluzione del business". Frosi ha quindi aggiunto: "Mi piace ricordare la frase con cui Giovanni Leonida (uno dei padri della logistica moderna) iniziò la prima lezione del master al MIP a cui 10 anni fa ho partecipato come studente: 'Ricordate, la storia lo insegna: la logistica magari non è finita sui libri per le battaglie che ha fatto vincere, ma vi è certamente finita in tutte le battaglie che sono state perse'. Come a dire: fate attenzione in qualsiasi ambito, a non inserire una 'buona logistica' nella strategia per il successo". ■



LA CONSEGNA DEI PREMI

Nelle pagine che seguono pubblichiamo l'elenco delle aziende premiate e dei premi ad personam. Per motivi di spazio le motivazioni dei premi sono state molto sintetizzate (sono leggibili per esteso al link: <https://bit.ly/3q6kr0o>). I premi sono stati consegnati dal presidente di Assologistica Umberto Ruggerone, dai vicepresidenti Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, Massimiliano Montalti e Renzo Sartori e dalla responsabile della sede di Roma di Assologistica Bianca Picciurro.

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE, SOCIETÀ ALPE ADRIA, DFDS E INTERPORTO DI CERVIGNANO



PER IL PROGETTO BANCHINA ESTESA DEL PORTO DI TRIESTE

L'Autorità portuale di Trieste sta portando avanti un progetto per rafforzare i collegamenti ferroviari con l'entroterra. Un ruolo importante in tale disegno, insieme a Società Alpe Adria e a DFDS, è svolto dall'Interporto di Cervignano. L'obiettivo è quello di creare una "banchina estesa ferroviaria" per facilitare le connessioni via rotaia nazionali e internazionali.

RICEVE IL PREMIO:

Rosario Antonio Gurrieri, amministratore delegato di Società Alpe Adria

BCUBE



PER IL PROGETTO "GO SUSTAINABLE" DELLA DIVISIONE BCUBE INDUSTRIAL

Ridurre, riutilizzare e riciclare sono le parole chiave di questo progetto, che focalizza la sua attenzione su ricerca e progettazione delle soluzioni logistiche nell'ambito del packaging industriale, volte a ridurre l'impatto sull'ambiente. L'idea nasce dalla volontà del gruppo di offrire al settore Energy, Oil & Gas, EPC e Industrial un servizio innovativo, flessibile e sicuro, caratterizzato da un alto livello di specializzazione.

RICEVE IL PREMIO:

Ewa Micor, head of corporate communication & branding

CEVA LOGISTICS e KIKO



PER IL PROGETTO DI REINGEGNERIZZAZIONE DEL PROCESSO DI OUTBOUND (PICKING E PACKING) PER IL SETTORE COSMETICS/RETAIL

Con questo progetto, CEVA Logistics ha consolidato la relazione con uno dei suoi principali clienti del settore cosmesi, ampliando la gamma delle prestazioni e diventando l'unico partner per la gestione integrata dei servizi logistici di magazzino e della distribuzione nazionale e internazionale. Il progetto ha previsto l'ottimizzazione del percorso di prelievo e della composizione dei colli; la completa automazione della linea di packing; lo sviluppo di specifici algoritmi sul WMS per consentire e ottimizzare nuove modalità operative.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Ceva Logistics: **Stefano Bano**, operational manager, **Alessandro Musuruana**, contract logistics operations head; per KIKO: **Matteo Ghidoli**, chief operations officer, **Carlo Savarese**, logistics manager

CHEP ITALIA e MERCITALIA LOGISTICS (Business Unit TLM - Trasporto e Logistica Multimodale)

PER IL PROGETTO SWITCH ROAD-TRAIN

CHEP, sul fronte della sostenibilità e dell'abbassamento degli impatti ambientali, ha deciso di portare su rotaia tre tratte che precedentemente viaggiavano via nave e su gomma: la Catania-Ravenna, grazie al supporto di Mercitalia Logistics; l'asse Bari-Verona che, con il supporto di Smet, viaggia ora su rotaia, con analoghi vantaggi in termini ambientali; la tratta Bari-Ravenna sviluppata con Mercitalia.

PRESENTI ALL'EVENTO IN STREAMING:

Per Chep Italia: **Marco Geremia**, country general manager, **Valentina Tundo**, senior manager

CONSORZIO ZAI INTERPORTO QUADRANTE EUROPA



PER LA CREAZIONE DI UN'AREA DI SOSTA SICURA ALL'INTERPORTO DI VERONA

Con la creazione di una nuova area di parcheggio, adeguata agli standard europei, vengono aumentati gli spazi per la sosta di mezzi pesanti, specialmente nelle ore notturne, con video-sorveglianza H24, diminuendo così le perdite finanziarie degli operatori logistici; è creato un luogo sicuro per gli autotrasportatori dove poter trascorrere il periodo di pausa obbligatorio; viene stabilito il collegamento con la futura rete telematica gestita dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili.

RICEVONO IL PREMIO:

Andrea Betteghella, responsabile procedimento, **Alberto Milotti**, dirigente marketing

CONTAINERS FIDENZA CONSORZIO



PER IL PROGETTO DENOMINATO "TRIANGOLATORE"

Il progetto è stato sviluppato con lo scopo di aumentare il processo di digitalizzazione del trasporto contenitori, nonché di ottimizzare il trasporto di contenitori di un determinato cliente in import con quello di altri clienti in export, utilizzando i contenitori di proprietà della stessa compagnia di navigazione. Inoltre lo scopo era finalizzato alla riduzione della percorrenza chilometrica per minor costo del trasporto e di inquinamento ambientale.

RICEVE IL PREMIO:

Andrea Papparcone, procuratore

DHL SUPPLY CHAIN ITALY



PER L'APPLICAZIONE DELLA TECNOLOGIA DIGITALE SMART REM ALLE OPERATIONS

Il team di ingegneri DHL, in stretta collaborazione con i tre innovation centers del gruppo (Bonn – Germania, Singapore - Malesia e Chicago-Usa) hanno definito 12 tecnologie, una delle quali è denominata “Smart ReM”. Si tratta di un insieme di hardware, software e pacchetti di App di ultima generazione, fortemente specializzati e interconnessi tra loro, costruiti con l’idea di semplificare il lavoro a chi governa ogni giorno l’operatività, coerentemente con i concetti dell’OMS.

RICEVONO IL PREMIO:

Luca Corno, oms-operations management system – fc-first choice – ad-accelerated digitalization lead cluster Italia; **Alessandro Della Torre**, oms-operations management system engineer

EURODIFARM



PER IL PROGETTO BIOPHARMA NETWORK

Il progetto è una soluzione innovativa e sostenibile per la distribuzione di prodotti farmaceutici a 2-8 °C ed è il risultato di un investimento di Eurodifarm, società italiana specializzata nella logistica di prodotti farmaceutici, diagnostici e biomedicali a temperatura controllata. Il progetto si avvale di un unico sistema di monitoraggio delle temperature che garantisce una governance IT su tutto il processo. Il sistema, inoltre, è validato in conformità alle più stringenti normative del sistema farmaceutico CFR21 part 11 e GMP Vol4 Annex 11.

RICEVE IL PREMIO:

Ilaria Aloe, quality assurance manager

FERCAM e AGRIEURO



PER LA REALIZZAZIONE DI UNA LINEA DI IMBALLAGGIO INNOVATIVA ED ECO-SOSTENIBILE

E’ stata posta a fine linea una macchina da imballaggio che consente di migliorare la qualità del packaging di prodotti destinati al mercato del B2C a basso impatto ambientale. Vengono utilizzati come imballo primario cartoni da carta riciclata all’80%, senza l’utilizzo di punti metallici ma solo di colla per garantirne la completa sigillatura. L’innovazione principale è la possibilità di rendere direttamente autospedibile ogni scollo senza l’utilizzo del pallet. Infatti, a ogni singolo collo vengono applicati a colla “zoccoli” di cartone che ne consentono la movimentazione direttamente con carrelli elevatori e transpallet elettrici.

RICEVONO IL PREMIO:

Alessandra Settimi, socio di AgriEuro, **Roberto Arduini**, process engineer di Fercam

FIGE e TANNICO



PER IL PRIMO IMPIANTO AUTOMATIZZATO PER IL WINE ECOMMERCE IN ITALIA

Tannico è l’enoteca con la più ampia selezione di vini italiani del mondo, con oltre 15 mila etichette, di cui l’80% italiane provenienti da 2.500 cantine. Solo nel 2020 ha gestito oltre 400 mila ordini e consegnato 2,5 milioni di bottiglie. Nel 2016, è iniziata la collaborazione con FIEGE e nel 2020, grazie ai risultati ottenuti, è nato il progetto di costruire il primo impianto automatizzato per il wine eCommerce in Italia e tra i primi in Europa presso Castel San Giovanni (Piacenza).

RICEVE IL PREMIO:

Beatrice Mondoni, HR director di Fiege Logistics, Hub Nogarole Rocca

FONDO SANILOG

PER LE MISURE SPECIALI A SUPPORTO DEGLI ISCRITTI DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA

Per far fronte all’emergenza sanitaria covid-19, Sanilog, fondo di assistenza sanitaria integrativa a favore dei dipendenti delle aziende che applicano il contratto collettivo nazionale di lavoro logistica, trasporto merci e spedizione, ha varato una serie di misure a sostegno delle lavoratrici e dei lavoratori iscritti e delle aziende aderenti. Le prestazioni straordinarie attivate, garantite attraverso UniSalute, comprendono indennità giornaliera per ricovero in caso di positività al covid-19, diaria post ricovero a seguito di terapia intensiva, diaria da isolamento domiciliare, test sierologico e, in caso di positività, i successivi tamponi fino all’avvenuta guarigione.

PRESENTE ALL'EVENTO IN STREAMING:

Valeria Contu, segretario generale

GEFCO ITALIA e GRUPPO MERCURIO



PER IL PROGETTO GEFCO-TREEDOM

L’impegno di GEFCO per la sostenibilità negli ultimi dieci è diventato sempre più forte e comprende tutte le attività, in tutto il mondo e in collaborazione con tutti i partner. L’approccio del gruppo logistico è strutturato intorno a 8 impegni, a sostegno di 7 degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. Grazie al progetto TREEDOM e alla piantumazione di 350 nuovi alberi in America Latina e in Africa, GEFCO Italia potrà contribuire al raggiungimento di ulteriori 6 obiettivi per lo sviluppo sostenibile dell’ONU.

RICEVONO IL PREMIO:

Per GEFCO Italia: **Francesca Urracci**, quality & environmental manager, **Silvia Pozza**, marketing & external communication manager

GEODIS



PER LA REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA SORTER INNOVATIVO CHE RECUPERA ENERGIA

Il progetto riguarda un sistema sorter automatico sviluppato per un gigante dell'eCommerce, con cui l'operatore collabora presso i due magazzini di Carpiano (Milano) e Arquà Polesine (Rovigo). L'esigenza alla base del passaggio a uno smistamento automatizzato risiede nella costante ricerca di maggiore efficienza e di taglio dei "tempi morti". L'aspetto innovativo, rispetto ad altre tecnologie presenti sul mercato, consiste nell'utilizzo di un alternatore lineare che recupera energia. L'energia magnetica indotta generata nel pick-up, infatti, viene successivamente elaborata e trasmessa in modalità wireless per alimentare i motori dei nastri sui carrelli in movimento.

RICEVONO IL PREMIO:

Pamela Calderoli, sales manager, **Catia Ballan**, campus manager

GXO



PER IL PROGETTO DI "SOCIAL DISTANCING WEARABLE TECHNOLOGY"

La pandemia nel 2020 ha messo a dura prova il mondo del lavoro e la sicurezza nei magazzini logistici. In questo contesto è nato il progetto di "Social Distancing Wearable Technology" di GXO. Consiste nell'introduzione di dispositivi indossabili, basati su una tecnologia Bluetooth, che si illuminano, vibrano e registrano quando entrano in contatto ravvicinato con gli altri dispositivi. Il contatto viene registrato quando avviene al di sotto di una certa distanza e per un certo numero di minuti. I dispositivi sono stati distribuiti in modo casuale ai dipendenti, in modo da mantenerne l'anonimato e rispettare la normativa sulla privacy.

RICEVONO IL PREMIO:

Alessandro Renzo, operations director Italy and Switzerland, **Emma Castelltort**, CI&innovation leader

intergroup



PER LA REALIZZAZIONE DELL'intergroup WEBAPP

intergroup ha scelto di digitalizzare la gestione della propria catena di distribuzione, con l'obiettivo di controllare le prestazioni e migliorarne l'efficienza sviluppando la propria App (intergroup webAPP). Con l'introduzione della webApp i clienti possono sapere, per esempio, in tempo reale la quantità degli stock delle loro merci presenti nei magazzini e in quale magazzino sono stoccate. Inoltre possono inviare ordini di evasione merce in semplici passaggi. Infine possono conoscere lo stato di lavorazione di ogni singolo ordine a sistema, ricevendo per ogni ordine la POD (Proof of Delivery) ovvero il documento di trasporto timbrato e firmato dal ricevente della merce.

RICEVE IL PREMIO:

Pietro Di Sarno, amministratore delegato

INTERPORTO BOLOGNA



PER L'ADOZIONE DI SOLUZIONI INNOVATIVE NEL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

L'impegno di Interporto Bologna è costante nei confronti di uno degli obiettivi aziendali, ovvero sviluppare il trasporto ferroviario, che nel 2020 è cresciuto del 27,4%, rispetto al 2019, e, nel 2021, del 53% rispetto al 2020. In tale contesto, l'Interporto di Bologna risulta essere unico nel suo genere, poiché il trasporto ferroviario merci viene effettuato mediante tre tipologie differenti: trasporto combinato non accompagnato; trasporto convenzionale; trasporto FAST.

RICEVE IL PREMIO:

Roberto Torluccio, responsabile sales & operations

INTERPORTO PADOVA



PER L'IMPEGNO NELLA CRESCITA SOSTENIBILE DELL'INFRASTRUTTURA INTERPORTUALE

L'impegno di rispettare l'ambiente comprende tutti gli aspetti delle attività dell'Interporto padovano: dal punto di vista energetico ha installato nei tetti dei magazzini il più grande impianto fotovoltaico d'Italia; vi è poi CITYPORTO che permette di fare consegne della merce in centro città con 10 furgoni a metano; da maggio 2017, è operativo il primo distributore di LNG e compresso a livello di interporti e porti italiani; sono state installate nel terminal 4 grandi gru a portale elettriche su rotaia.

RICEVE IL PREMIO:

Gino Foffi, responsabile traffico ferroviario del terminal intermodale

KOHLER ENGINES



PER IL PROOF OF DELIVERY IMPROVEMENT PROJECT

Risultato del progetto: l'intero processo di ricezione e archiviazione della prova di avvenuta consegna merci in un paese straniero di destinazione è stato velocizzato, con una riduzione anche del 70% del tempo impiegato a parità di affidabilità ed efficienza. Ci sono dei next steps che si dovrebbero chiudere velocemente, perciò il progetto non è completato ma è già attivo in Kohler Engines Italia dall'aprile 2021.

RICEVE IL PREMIO:

Edoardo Fonzi, distribution specialist

KOMBIVERKEHR e MERCITALIA INTERMODAL



PER IL SIGNIFICATIVO IMPEGNO A FAVORE DEL TRASPORTO INTERMODALE ITALIA-GERMANIA

Dal 1969 la società Kombiverkehr sviluppa, organizza e commercializza una rete ferroviaria internazionale nel trasporto intermodale, consentendo agli spedizionieri e alle aziende di trasporto di combinare in modo intelligente i vantaggi di ferrovia, strada e mare. La società è oggi uno dei principali operatori intermodali in Europa. Nel 2020, in Italia, l'operatore ha effettuato oltre 350 mila spedizioni, grazie anche alla collaborazione con Mercitalia Intermodal.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Kombiverkehr: **Alexander Ochs**, general manager; per Mercitalia Intermodal: **Andrea De Bernardi**, amministratore delegato e direttore generale

KUEHNE+NAGEL E COLAVITA



PER IL PROGRAMMA NET ZERO CARBON PER TUTTE LE ESPORTAZIONI DALL'ITALIA AGLI USA

Il progetto consiste nella compensazione di tutte le emissioni di CO2 emesse da Colavita US per le proprie importazioni dall'Italia. La compensazione cuberà circa 2000 tonnellate/annue (equivalente a oltre 10 mila alberi) e si attesterà tra i più importanti off-set di CO2 realizzati attraverso il programma Net Zero Carbon di Kuehne+Nagel nel mondo. Il partner del progetto è Colavita azienda leader del settore alimentare.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Kuehne+Nagel: **Angelito Di Marino**, national sea logistics development manager export; per Colavita: **Giovanni Colavita**, chief executive officer Colavita USA

LOGISTICAUNO e LUCART



PER IL PROGETTO "TISSUE TRAIN"

La partnership tra LogisticaUno e Lucart (con la collaborazione di Mercitalia Rail) ha permesso di arricchire il network del distretto cartario della Lucchesia, aggiungendo ai collegamenti con Campania, Puglia e Sicilia quello con la provincia autonoma di Trento. Questo ha portato per ogni treno effettuato a una riduzione del CO2 superiore all' 80% e ha tolto dalla strada un corrispettivo pari a 25 mezzi pesanti per ogni viaggio treno effettuato.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Logisticauno: **Giampaolo Di Nuzzo**, sales manager; per Lucart: **Giovanni Illibato**, chief supply chain officer

LONATO e COLMAR TECHNIK



PER LA REALIZZAZIONE DI UN LOCOTRATTORE ELETTRICO ALIMENTATO A BATTERIE

LONATO S.p.A. (Logistica integrata strada ferrovia) e COLMAR TECHNIK S.p.A. hanno concordato la messa in esercizio del "locomotore" elettrico alimentato a batteria in conformità al Piano Nazionale Transizione 4.0. Si tratta di un mezzo per il traino di convogli su ferrovia in grado di muoversi anche su gomma, in un ambito di massima sicurezza in ogni situazione anche grazie al radiocomando di manovra e al gancio automatico di collegamento al convoglio ferroviario.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Lonato: **Maurizio Perotti**, direttore; per Colmar: **Gaetano Bortoletti**, presidente, **Gianluigi Bruno**, direttore commerciale

MULTILOGISTICS



PER IL SISTEMA DI TRASPORTO E SMISTAMENTO SPEDIZIONE ECOMMERCE

L'azienda, per l'eCommerce, ha installato un sistema di trasporto, smistamento e acquisizione automatica dei dati dei colli in transit: MLG Sorter 1.1.1. Gli elementi che hanno portato Multilogistics ad investire in questo progetto sono massimizzazione delle prestazioni degli operatori; flessibilità di configurazione del numero di vettori e di baia da gestire; elevata precisione di smistamento; maggiore flessibilità; diminuzione dei costi nei periodi di picco.

RICEVE IL PREMIO:

Luca Rosada, business development supply chain division

NOLPAL E SIBEG, AQUA VERA, LA FONTE



PER IL PROGETTO DI LOGISTICA INTEGRATA NEL MERCATO DEL BEVERAGE

È un progetto di digitalizzazione dei dati relativi al pallet EPAL (in modalità sia noleggio sia proprietà) nella logistica fra i punti di servizio del pooler italiano NoIPal, i centri distributivi e i punti di vendita della distribuzione. NoIPal gestisce con contratti di servizio l'approvvigionamento agli stabilimenti industriali di pallet EPAL, nuovi o usati, sia noleggiando pallet di sua proprietà sia recuperando, selezionando, riparando e riconsegnando ai clienti i pallet di loro proprietà.

RICEVONO IL PREMIO:

Per NoIPal: **Riccardo Casadei**, amministratore delegato; per conto di Sibeg: **Paolo Casadei**, direttore generale di NoIPal; per Acqua Vera: **Rodolfo Quagliuolo**, brand manager; per La Fonte: **Pietro Grana**, responsabile logistica

NUMBER 1 LOGISTICS GROUP SOCIETA' BENEFIT



PER IL PROGETTO "NEXT AULA 162"

Nel 2017, l'azienda ha dato vita a "Next", un progetto di inclusione lavorativa e sociale per dare una risposta alla disoccupazione. Tre anni dopo, da progetto interno a Number1, "Next" è diventata Associazione. Il suo progetto sociale più recente è "Aula 162", lanciato nel 2021 insieme a Procter&Gamble e ispirato al paragrafo 162 dell'Enciclica "Fratelli tutti" di Papa Francesco. Da febbraio a oggi sono state aperte dieci Aule 162 che hanno portato all'inserimento lavorativo di oltre 50 persone. Prevista l'apertura di altre aule a Pomezia, Bologna e Cesena.

RICEVE IL PREMIO:

Renzo Sartori, presidente

PORTO INTERMODALE RAVENNA S.A.P.I.R.



PER LA CREAZIONE DELLA PIATTAFORMA DI CONDIVISIONE DIGITALE HYPER SAPIR

L'impresa, data la sua articolazione, ha realizzato una piattaforma di condivisione digitale, denominata "Hyper SapiR", a cui possono accedere tutti i dipendenti sia tramite desktop fisso o pc portatile sia tramite dispositivi mobili quali smartphone o tablet. L'obiettivo è di condividere il sistema di gestione aziendale ovvero di tutto ciò che compone il cuore pulsante della società in termini di procedure, documentazione e processi.

RICEVONO IL PREMIO:

Sara Luciani, responsabile qualità e sicurezza, **Andrea Rusticali**, responsabile IT

PROLOGIS



PER IL PROGETTO INTERNAZIONALE PARKLIFE

Per la prima volta al mondo un parco logistico, il Prologis Park Lodi, è stato trasformato in una galleria di urban art a cielo aperto di 300 mila mq. Un'operazione che rientra in un progetto internazionale più ampio denominato PARKlife sviluppato da Prologis che in Italia conta sulla collaborazione di CEVA Logistics. L'obiettivo è quello di pensare al parco logistico sempre più come un luogo di socializzazione, come un piccolo centro urbano.

RICEVONO IL PREMIO:

Margaryta Hnatenko, real estate customer experience coordinator, **Claudia Montanari**, real estate customer experience director

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA (Gruppo FS Italiane)



PER IL PROGETTO "REALTÀ AUMENTATA PER I PROCESSI FORMATIVI DEL PERSONALE DELLA MANUTENZIONE"

Per RFI, che gestisce la rete ferroviaria nazionale, risulta di fondamentale importanza la catena logistica. Per tale ragione è attiva nel settore della Ricerca e Sviluppo, investendo in progetti finalizzati a coniugare tecnologie innovative, quadro normativo/legislativo nazionale e valorizzazione delle persone. In tale contesto il progetto si fonda su un alto livello di ingegnerizzazione della supply chain, la cui gestione è basata su un sistema ERP e si pone l'obiettivo blockchain e realtà virtuale nei processi formativi del personale impiegato nella manutenzione.

RICEVONO IL PREMIO:

Anna Masutti, presidente, **Eugenio Fedeli**, responsabile della direzione ricerca e sviluppo

SAFIM



PER IL PROGETTO SAFIM ACADEMY

SAFIM Academy è un hub formativo multidisciplinare, il cui traguardo ultimo è di trasformare addetti specializzati in professionisti nella logistica alimentare e nella gestione della catena del freddo, ampliando conoscenze spesso limitate all'operatività quotidiana verso un'approfondita competenza a 360° nel settore di cui SAFIM è protagonista.

RICEVONO IL PREMIO:

Paolo Rissone, responsabile servizio prevenzione e protezione, **Simone Savio**, responsabile ufficio qualità

SCAM



PER LA TRACCIABILITÀ DELLE MERCI A TUTELA DELLA SICUREZZA DELLA FILIERA AGROALIMENTARE

L'applicazione di un nuovo sistema di tracciabilità in ingresso per materie prime e imballaggi ha consentito un significativo incremento dei contenuti tecnologici, assicurando maggiore qualità e trasparenza nei processi logistici e industriali. Grazie al nuovo sistema e all'utilizzo di nuovi hardware, Scam è riuscita a ottenere nel magazzino un valore in "near real time".

RICEVONO IL PREMIO:

Niki Psegiannaki, responsabile logistica di stabilimento, **Felice Lo Faso**, direttore generale

SIMPOOL e LPR



PER IL PROGETTO RED REPAIR-E-DELIVERY

RED Repair-E-Delivery è un progetto di logistica condivisa sviluppato in partnership tra Simpool e LPR -La palette rouge con l'obiettivo di ridisegnare i flussi di gestione e riparazione dei pallets Dusseldorf DU608 di proprietà di LPR ITALIA, ripensando l'intera logica di recupero, controllo, manutenzione dei pallet difformi dalle plant LPR ITALIA, sfruttando le plant di Simpool.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Simpool: **Gaetano Vescio**, warehouse manager; per LPR: **Vittorio Marabelli**, operations manager

SOLVAY SPECIALTY POLYMERS - SOLVAY BUSINESS SERVICES



PER LA REALIZZAZIONE DI UNA APP PER SMARTPHONE E TABLET INTERFACCIATA CON ERP SAP

La disponibilità di informazioni sullo stato di una spedizione e la fornitura di relativa documentazione di prova rappresentano un elemento cruciale di comunicazione fra azienda, cliente e provider logistico. Poterlo fare attraverso una piattaforma condivisa, di facile utilizzo, sicura e tracciabile quale SAP, realizzata da Solvay, consente una comunicazione diretta e veloce, risparmiando su catene di email, comunicazioni off-line, condivisione di pesanti allegati.

RICEVONO IL PREMIO:

Cristiano Comite, regional logistics & operations officer - Solvay Specialty Polymers - warehouse and air freight coordinator, **Simone Lupo**, logistics & operations manager di Speciality Polymers

STUDIO LEGALE INTERNAZIONALE TORRENTE VIGNONE - Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone



PER LA GESTIONE DI UN PARTICOLARE CONTRATTO DI OUTSOURCING LOGISTICO NEL SETTORE DELLA MODA

Il contratto ha riguardato, da un lato, la complessa gestione del rapporto contrattuale in corso con un fornitore in precedenza incaricato e, dall'altro, il cambiamento dei servizi logistici nell'ambito di una ristrutturazione importante della divisione logistica da parte di un prestigioso gruppo di aziende del settore della moda e che distribuisce i suoi prodotti a livello mondiale.

RICEVONO IL PREMIO:

Grazia Torrente e Alessandra Vignone, avvocati

UNIVERSITÀ CATTANEO LIUC, PROVINCIA DI VARESE E CANTON TICINO



PER IL PROGETTO GETRI: GESTIONE DEL TRASPORTO DI RIFIUTI INERTI VIA INTERMODALE TRA LOMBARDIA E SVIZZERA

GETRI è un progetto internazionale di logistica sostenibile tra Regione Lombardia e Canton Ticino il cui obiettivo è l'introduzione di strumenti di conoscenza e programmazione nella gestione del trasporto intermodale dei materiali e rifiuti inerti. L'obiettivo è l'ottimizzazione della logistica e la riduzione degli impatti ambientali nella gestione transfrontaliera del trasporto di inerti dal punto di vista logistico, operativo e amministrativo.

RICEVONO IL PREMIO:

Fabrizio Dallari, direttore del centro sulla logistica dell'Università Cattaneo Liuc di Castellanza, **Sergio Curi**, senior advisor dell'Università Cattaneo Liuc

WORLD CAPITAL REAL ESTATE GROUP



PER IL PROGETTO WORLD CAPITAL ACADEMY

La World Capital Academy è il nuovo hub di formazione pensato per motivare il personale di World Capital allo scopo di formare professionisti d'eccellenza nell'intermediazione immobiliare nei segmenti Logistics&Industrial, Office, Retail, Capital Market e Hospitality. La sua istituzione è un segnale di rilancio e di investimento economico, nella convinzione dell'importanza strategica che ha la componente formativa per la competitività dell'azienda.

RICEVE IL PREMIO:

Federico Di Lella, HR business partner

BRIVIO & VIGANÒ



PER L'IMPEGNO A FAVORE DI TRASPORTI E DI UNA LOGISTICA GREEN

Tra le direttrici strategiche di Brivio & Viganò si ritrova il tema dell'innovazione e della continua ricerca dell'eccellenza. Ciò è sostenuto da costanti investimenti in asset con cui perseguire una crescita sostenibile. Per un operatore di logistica integrata questo significa disporre di un parco mezzi all'avanguardia e depositi dotati delle più moderne soluzioni energetiche sia nelle strutture sia nelle attrezzature utilizzate.

RICEVONO IL PREMIO:

Maximiliano Negroni, responsabile business unit logistica, **Fabio Penati**, key account business unit logistica

CARE INTERNATIONAL INSURANCE BROKER



PER OPTIMIST, PRODOTTO ASSICURATIVO DESTINATO ALLA LOGISTICA SOSTENIBILE

Care, broker assicurativo internazionale a forte vocazione per il settore dei trasporti e della logistica, ha ideato nel 2020 il progetto "Optimist". Supportato da due compagnie assicurative specializzate, si propone di offrire alle aziende che in Italia fanno logistica sostenibile e innovativa le coperture assicurative trasporti e inquinamento con premi vantaggiosi e condizioni normative privilegiate, nella certezza che sostenibilità significhi anche minor rischio.

RICEVONO IL PREMIO:

Cristian Novelli, head broker, **Matteo Giulio Albertini**, specialty insurance broker

DN LOGISTICA



PER IL PROGETTO LOGISTICAMENTE

L'azienda, con sede operativa nella zona industriale di Catania, attraverso questo progetto punta a far conoscere una realtà lavorativa ai bambini, favorendo la diffusione di valori quali l'importanza del lavoro per la famiglia, il valore del lavoro in team, il rispetto dell'ambiente e l'importanza del riciclare. L'intento è trasmettere ai bambini uno stile di vita eco-sostenibile, il tutto gestito in maniera divertente e creativa.

RICEVONO IL PREMIO:

Sonia Nicosia, responsabile alla logistica - ufficio operativo, **Carmela Di Dio**, responsabile ufficio marketing e comunicazione

FIEGE



PER IL PROGETTO "RED" - RESPONSABILITÀ E DIVERSITÀ

Il progetto di inclusione lavorativa "RED" di FIEGE Logistics, realizzato in collaborazione con AIPD Mantova (Associazione Italiana Persone Down) e "La Sfida" di Mantova, ha promosso l'inserimento nell'organico dello stabilimento di 11 lavoratori con disabilità. L'innovativo progetto è partito in fase sperimentale nella seconda parte del 2020 e ha visto un vero e proprio percorso graduale verso l'autonomia e l'inclusione socio-lavorativa delle persone coinvolte.

RICEVONO IL PREMIO:

Beatrice Mondoni, HR director hub Nogarole Rocca e **Silvia Mancuso**, talent manager hub Nogarole Rocca

INTERPORTO BOLOGNA, CGIL, CISL e UIL



PER IL PROGETTO "DARE PER FARE - FONDO SOCIALE DI COMUNITÀ"

Interporto Bologna, CGIL, CISL e UIL hanno unito le forze per promuovere una raccolta di contributi volontari, equivalenti a un'ora di lavoro, tra i lavoratori insediati nell'infrastruttura bolognese, assieme al contributo equivalente da parte delle imprese del comparto. Ciò permette di garantire parità di accesso ai beni primari a tutte le persone che si trovano in difficoltà, raccogliendo danaro, alimenti, beni di prima necessità, dispositivi digitali e connessioni, dando un sostegno a un dignitoso abitare e progettando percorsi lavorativi e formativi innovativi e sostenibili.

RICEVONO IL PREMIO:

Per l'Interporto di Bologna: **Margherita Banzi**, responsabile comunicazione e pubbliche relazioni; per UILTrasporti: **Mirko Fabbretti**, segretario territoriale Emilia Romagna

ITS ACADEMY AGROALIMENTARE VENETO



PER IL PROGETTO DI UNA CASSETTA DISPLAY PER IL VINO

Il progetto ha coinvolto gli studenti del primo anno del corso di formazione post-diploma per Agribusiness&marketing manager di Conegliano (Treviso). Attraverso la metodologia del design thinking, si è realizzato il mockup di una cassetta destinata al beverage (bottiglie in vetro) da usarsi come display sul punto vendita. L'oggetto si caratterizza per essere sostenibile, con minimo impatto ambientale, riciclabile, efficiente per logistica e marketing, oltre che garantire un elemento di Industria 4.0 grazie alla tracciabilità.

RICEVE IL PREMIO:

Elia Casagrande, responsabile amministrativo e referente di progetto

MITSAFETRANS



PER LA REALIZZAZIONE DI «TRASLOCHI TECNICI BIO-CHEM-TECH»

Il reparto di Ricerca e Sviluppo di MITSafetrans ha sviluppato il servizio "Traslochi Tecnici BIO-CHEM-TECH" nato dalle esigenze particolari di aziende farmaceutiche, di società di ricerca e università, con la necessità di appoggiarsi a un unico player specializzato con cui effettuare traslochi di laboratori. L'operatore è grado di riunire in un'unica organizzazione molteplici attività e know-how per far fronte a numerose criticità che presentano rischi per beni, persone e ambiente, in considerazione anche delle molte normative di riferimento.

RICEVONO IL PREMIO:

Eugenio Cassaturo, hi-tech & dangerous goods transportation - weee -waste of electrical and electronic equipment/bio-chem disposal manager, **Gabriele Scarabelli**, bio-chem, pharma and hi-tech sales

NOLPAL E ITALIA ZUCCHERI COMMERCIALE



PER IL PROGETTO DI SOFTWARE INNOVATIVO B2B PER IL RECUPERO DEI BUONI PALLETS

La collaborazione NolPal - Italia Zuccheri nasce nel 2019 dall'esigenza della società Italia Zuccheri Commerciale di snellire i processi del proprio circuito logistico affidando a Nolpal la gestione/recupero dei buoni pallets e, dal 2020, la gestione dei pallets EPAL a noleggio. Lo strumento ideato da Nolpal per il recupero e la tracciabilità dei buoni è il software B2B "business to business", una piattaforma creata ad hoc per integrare i dati provenienti da varie fonti informative.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Italia Zuccheri: **Erika Carboni**, responsabile logistica; per NolPal: **Antonietta Casadei**, amministratore

OPSI GROUP



PER LA REALIZZAZIONE DELLA PIATTAFORMA LOGISTIC HUB SOLUTIONS

La piattaforma Logistic Hub Solution è utile per permettere agli operatori di migliorare le proprie prestazioni di trasporto, di gestione del parco automezzi e di qualifica dei fornitori. La prima funzionalità, che compone la soluzione tecnologica è la geolocalizzazione. Questa consente la tracciabilità dei mezzi offrendo informazioni preziose e strategiche a supporto della gestione. A ciò si aggiunge la pianificazione dei carichi e la qualificazione dei mezzi, degli autisti e dei fornitori.

RICEVONO IL PREMIO:

Marco Giuseppe Parmesani, chief commercial officer, **Marco Suvigo**, head of delivery management

SACOM e GOODYEAR



PER LA REALIZZAZIONE DI SOLUZIONI PREDITTIVE DI CONNETTIVITÀ PER UN TRASPORTO SOSTENIBILE

Il progetto nasce dalla volontà di Sacom di guidare la trasformazione in atto nel settore dei trasporti verso una mobilità sempre più sostenibile, sicura e connessa, attraverso l'adozione di tecnologie Mobilità 4.0 e di processi aziendali innovativi. Lo sviluppo del progetto si è reso possibile grazie al supporto di Goodyear, fornitore di servizi per il mondo dell'autotrasporto.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Sacom: **Angelo Cozza**, amministratore, **Gianpiero Cozza**, direttore commerciale; per Goodyear: **Stefano Sgambati**, sales leader proactive solutions Emea

PREMI PERSONALI



MARCO BERARDELLI

PER L'IMPEGNO PROFUSO NEL CONDURRE IL SETTORE DELLA LOGISTICA VERSO UNO SVILUPPO SOSTENIBILE



BARBARA CECCONATO

PER L'IMPORTANTE CONTRIBUTO DIDATTICO AL PERCORSO AEO PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI DI ASSOLOGISTICA



ALDO SPINELLI

PER IL SIGNIFICATIVO RUOLO DI LEADER NEL TRASPORTO CONTAINER E NELLA LOGISTICA PORTUALE



CARLO MEARELLI

PER IL SIGNIFICATIVO CONTRIBUTO ALLA CRESCITA DEL MONDO ASSOCIATIVO LOGISTICO



CLAUDIO PERRELLA

PER IL CONTRIBUTO ALLA CRESCITA CULTURALE DEL SETTORE LOGISTICO GRAZIE ALLA COLLABORAZIONE CON ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE



PROPELLER CLUB PORT OF MILAN

PER L'INTENSA E PROPULSIVA ATTIVITÀ A FAVORE DEL CONFRONTO E DELLA CRESCITA OPERATIVA E CULTURALE DELLA LOGISTICA E DEI SUOI STAKEHOLDER

HANNO RICEVUTO ANCHE IL PREMIO E SONO STATI PRESENTI ALL'EVENTO IN STREAMING:

ANDREA GENTILE

PER IL SIGNIFICATIVO CONTRIBUTO ALLA CRESCITA DEL MONDO ASSOCIATIVO LOGISTICO

MARCO SELLA

PER L'IMPORTANTE CONTRIBUTO DIDATTICO AL PERCORSO AEO PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI DI ASSOLOGISTICA



LUCIA IANNUZZI e PAOLO MASSARI

PER L'IMPORTANTE CONTRIBUTO DIDATTICO AL PERCORSO AEO PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI DI ASSOLOGISTICA



GIACOMO MATTIOLI

PER L'IMPORTANTE CONTRIBUTO DIDATTICO AL PERCORSO AEO PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI DI ASSOLOGISTICA



OLIVER SIMON

PER L'IMPORTANTE CONTRIBUTO DIDATTICO AL PERCORSO AEO PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI DI ASSOLOGISTICA



ALESSANDRA RABUINI

PER L'ELEVATA PROFESSIONALITÀ NEL FORNIRE UN CONTRIBUTO SOSTANZIALE ALLA CRESCITA A 360 GRADI DEL SETTORE LOGISTICO



ETTORE SBANDI

PER L'IMPORTANTE CONTRIBUTO DIDATTICO AL PERCORSO AEO RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI DI ASSOLOGISTICA



ALESSIO TOTARO

PER IL CONTRIBUTO ALLA CRESCITA CULTURALE DEL SETTORE LOGISTICO GRAZIE ALLA COLLABORAZIONE CON ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

NEREO PAOLO MARCUCCI

PER IL SIGNIFICATIVO CONTRIBUTO ALLA CRESCITA DEL MONDO ASSOCIATIVO LOGISTICO

ENRICO SCALCO

PER L'IMPORTANTE CONTRIBUTO DIDATTICO AL PERCORSO AEO PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI DI ASSOLOGISTICA

Fercam, un altro passo verso una logistica sempre più "green"

L'azienda altoatesina ha inaugurato il distributore per il biocarburante HVO.

La prima consegna dell'innovativo carburante non fossile HVO (olio vegetale idrogenato) di Eni è stata effettuata il 9 dicembre presso il piazzale di Fercam, l'azienda di trasporti e logistica di Bolzano. Un'azienda che è da sempre attenta a tutte le innovazioni tecnologiche atte a ridurre efficacemente le emissioni nocive; in quest'ottica, grandi sono le aspettative riposte nella ricerca dei motori a idrogeno. Nell'attuale fase di transizione verso la decarbonizzazione del settore, i combustibili alternativi hanno un ruolo importante per un trasporto sempre più sostenibile. "La tecnologia per l'impiego su larga scala dell'idrogeno per il trasporto pesante non è ancora pronta e i costruttori non sono in grado di fornirci gli automezzi. In futuro avremo bisogno di utilizzare un mix tra sistemi di propulsione alternativi, dall'elettrico all'idrogeno, e di carburanti alternativi quali il biometano e appunto, l'HVO - Diesel. Da sempre siamo impegnati a minimizzare l'impatto ambientale delle nostre attività: nel lontano 1991, abbiamo utilizzato il biodiesel prodotto con olio di colza, un progetto successivamente abbandonato per il bilancio ambientale negativo. Abbiamo sperimentato il diesel bianco di Gecam nel 2003 e da parecchi anni abbiamo avviato la conversione di parte della nostra flotta in automezzi alimentati a Lng e a breve faremo un salto di qualità con l'adozione di BioLng. Parallelamente, anche per i nostri mezzi a diesel siamo interessati a individuare combustibili alternativi di origine rinnovabile, come quello proposto da Eni. Con questo

nuovo investimento ci stiamo avvicinando al nostro obiettivo di diventare l'operatore logistico green per eccellenza, ove chiaramente gli automezzi e la loro alimentazione hanno un ruolo fondamentale", ha affermato Hannes Baumgartner, Ceo dell'azienda.

Fercam ha attivato una propria pompa di distribuzione interna presso la sede di Bolzano per l'erogazione del carburante HVO, certificato come proveniente da materiali di scarto di origine biologica, in quanto questo carbu-

dige e destinati al servizio lavanderia degli ospedali della provincia di Bolzano nonché un camion per i trasporti giornalieri transalpini tra Bolzano e Monaco di Baviera. Il biocarburante HVO prodotto da Eni con la tecnologia brevettata EcofiningTM, che consente di trasformare materie prime di origine biologica in biocarburanti, può essere utilizzato puro con motori tradizionali a diesel omologati per il suo uso, permettendo una riduzione delle emissioni di CO2 eq calcolate lungo tutta la filiera "well to wheel" (dal po-

Due motrici Fercam alimentate a HVO nei pressi del distributore aziendale



rante non è ancora disponibile presso le stazioni di rifornimento tradizionali. In questa prima fase del progetto, il rifornimento è previsto per pochi automezzi che effettuano servizi regolari su percorsi che prevedono il rientro giornaliero in sede. In particolare, saranno alimentati a Biodiesel HVO tutti gli automezzi in circolazione in Alto A-

zo alla ruota) rispetto a un carburante tradizionale di origine fossile. "Quello che abbiamo fatto è un piccolo passo che tuttavia conferma l'impegno di rendere sempre più sostenibili tutte le attività economiche. Per l'azienda questo progetto costituisce un onere aggiuntivo ed è stato anche questo il motivo che ci ha indotto a chiedere, tramite la nostra associazione di riferimento a livello nazionale, di presentare al governo centrale la richiesta di eliminare l'imposizione delle accise su questo carburante per renderlo più competitivo", ha concluso Baumgartner.

Il must di TotalEnergies si chiama sostenibilità

L'azienda francese che produce e commercializza energie su scala globale è presente sul mercato con una vastissima e diversificata gamma di prodotti certificati, nel pieno rispetto dell'ambiente.

di **Tiziano Marelli**

Alla 19esima edizione di Mecspe, la principale manifestazione in Italia sulle tecnologie innovative per le imprese del manifatturiero, che si è tenuta al polo fieristico di Bologna, TotalEnergies Marketing Italia era presente per una "prima assoluta" a una fiera di settore nel nostro paese dopo il recente cambio di nome. Una decisione presa per confermare e affermare con forza la grande attenzione che la compagnia riserva al tema dell'inquinamento globale e del cambiamento climatico, con l'obiettivo - ormai diventato un "marchio" della società francese - di produrre e immettere sul mercato novità che si dimostrino all'altezza di

"Con il nostro innovativo Folia Cleaner ora siamo in grado di garantire una perfetta manutenzione del lubrorefrigerante", ha sottolineato Uslenghi



quello che il nostro pianeta ha assoluto bisogno: produrre energie sempre più affidabili e pulite, accessibili alla platea dei clienti e dei fruitori del "prodotto finale" (cioè tutti noi), un insieme di soggetti sempre più giocoforza attentissimi alla complessa problematica. Un aspetto della nostra qualità della vita che se non viene affrontato "di petto" - a partire da chi produce - rischia di stravolgere il quadro complessivo dell'esistenza stessa del nostro pianeta nei prossimi (nemmeno tanti) anni a venire. È opportuno ricordare che TotalEnergies è una compagnia multi-energetica di proprietà francese che produce e commercializza energie su scala globale: petrolio e biocarburanti, gas naturale e green, energie rinnovabili ed energia elettrica. Attualmente conta un totale di circa 105 mila dipendenti ed è presente in 130 paesi nel mondo e "pone lo sviluppo sostenibile, in tutte le sue dimensioni, al centro dei suoi progetti e operazioni per contribuire al benessere delle popolazioni". Del resto, è evidente come l'azienda abbia saputo cogliere al balzo e con grande anticipo l'importanza delle complesse problematiche connesse al dovere di un "cambio di rotta" in campo energetico, per questo anche cambiando il suo

nome e quindi stabilendosi immediatamente nel ristretto novero dei principali player mondiali del settore, complesso di professionalità al servizio delle nuove esigenze in grado di offrire una gamma di prodotti diversificati e studiati ad hoc per rispondere alle problematiche dei più disparati settori dell'industria grazie a una esperienza pluridecennale. Ambiti che vanno dal settore agroalimentare a quello della trasformazione del legno, della carta e cartone, toccando anche il settore chimico, dei prefabbricati, dell'energia, del cemento, del vetro, della gomma, del tessile fino alla lavorazione metalli, della laminazione alluminio facendosi conoscere anche (solo per citarne alcuni) per la qualità dei suoi lubrificanti sia oli che grassi, emulsionabili e solubili, fluidi speciali industriali, soluzioni di lubrificazione complete ad alte prestazioni. Balza ovviamente agli occhi quanto possa rivelarsi fondamentale il rapporto con gli attori e gli operatori della logistica: un connubio che, se correttamente funzionante, può garantire professionalità e certezza nei vari aspetti di quella che si deve rivelare una filiera collaborativa soddisfacente per entrambe le parti.

Per TotalEnergies la sostenibilità è diventata un must in grado di servire i diversi settori dell'industria con una gamma completa di prodotti certificati come non pericolosi - certificazione ISO 9001 - nel pieno rispetto dell'ambiente che, grazie alla loro composizione, garantiscono anche un risparmio in termini di TCO (Total Cost of Ownership) e u ->

na riduzione delle emissioni di CO2. Come ci spiega Alberto Boer, Key Account Manager di TotalEnergies Marketing Italia, “in questa direzione va intesa la nuova gamma di lubrificanti spray che abbiamo messo a punto alcuni utili per le applicazioni più complesse in campo industriale e dedicati alle usuali attività di manutenzione. Si tratta di una linea di lubrificanti industriali conformi ai più rigorosi standard di qualità internazionali. Nel particolare mi riferisco alla gamma Lubrilog, anch'essa tra i prodotti in esposizione, per la migliore soluzione tribologica, nata dalla recente acquisizione del marchio Lubrilog, che ha rafforzato la nostra posizione nel settore dei lubrificanti speciali, in grado di soddisfare un ampio spettro di applicazioni in differenti campi dell'industria. In pratica si tratta di una serie di prodotti certificati come GWP, cioè quelli considerati a rischio “Impatto 1”, il più basso in assoluto per quanto riguarda l'emissione di anidride carbo-

so in avanti. Ormai veniamo considerati una sorta di ‘tuttologi’, in grado di risolvere tutte le problematiche che ci sono poste. Può essere un problema, ma se siamo capaci di rispondere alle attese, per i nostri interlocutori diventiamo punti di riferimento assoluto, e questo è importantissimo in termini fidelizzazione. Una conquista faticosa da assolvere in pieno, ma che premia la serietà del nostro lavoro”. Un ruolo che, nella proposizione alla vendita la pandemia può aver in qualche modo frenato, “ma l'azienda - prosegue Boer - ci ha permesso di superare l'ostacolo grazie a un costante rapporto con i clienti anche da remoto. Puntuale e molto efficace, anche se il rapporto diretto è sempre stato considerato un elemento essenziale. Abbiamo dovuto mantenerci attrattivi anche da lontano: non è stato facile, ma ci siamo riusciti, e i riscontri che finora abbiamo potuto verificare dimostrano che l'obiettivo è stato raggiunto”.



La società ha messo sul mercato una linea di lubrificanti spray per le applicazioni industriali anche più complesse

nica, quindi da considerare a difesa assoluta per l'ambiente in generale”. Per Boer “non è assolutamente in nessun modo da considerare etica la proposizione di prodotti che non si dimostrino ‘funzionali’ alla sostenibilità. Se ne sono convinti anche i nostri clienti, e questo rappresenta un gigantesco pas-

Stessa affermazione ribadita da Cristiano Uslenghi, Market Manager MWF & Hot-Cold Aluminium, secondo il quale “questo periodo è stato indubbiamente particolare, ma almeno ci ha permesso di viaggiare meno in lungo e in largo per l'Italia: in fondo abbiamo così risparmiato in termini

energetici in tema di inquinamento” e sorride, per poi aggiungere che “ciò è potuto avvenire anche grazie a Interactive Fluid Control, il controllo fluidi 4.0, il nuovo sistema di monitoraggio da remoto di TotalEnergies per la raccolta dati e per il controllo dei parametri chimico-fisici in forma digitale delle vasche dove vi sono in uso i fluidi solubili utilizzati in tutte le operazioni di asportazione truciolo. In più, con il nostro innovativo Folia Cleaner ora siamo in grado di garantire una perfetta manutenzione del lubrorefrigerante. Attualmente l'uso di un separatore olio è visto come la soluzione migliore, anche se alcuni problemi persistono. Parliamo di un nuovo separatore olio che lavora più velocemente, è di facile manutenzione e può essere spostato, che si collega rapidamente a qualsiasi vasca di lubrorefrigerante e garantisce un'aspirazione costante e si adatta automaticamente al livello del fluido”. Per Uslenghi è anche importante sottolineare come “per quanto ci riguarda le sperimentazioni alla ricerca di prodotti innovativi sono iniziate ben prima della pandemia, e così ora ci possiamo collocare sul mercato nella veste di precursori in termini di offerta complessiva. Abbiamo guardato avanti con largo anticipo, e questo ha pagato in termini di credibilità nei confronti della nostra vastissima gamma di clienti, capaci come siamo di coprire gran parte delle esigenze che ci vengono poste. Flessibili e veloci, come deve essere un'azienda al passo con i tempi, particolarmente attenta all'ambiente e al rispetto che dobbiamo d'ora in poi sempre conferirgli, prima che sia troppo tardi”. Insomma, conviene dare “semaforo verde” alla politica - appunto - “green” e ambientale di TotalEnergies: sappiamo tutti quanto sia urgente e necessario che in tanti proseguano sulla stessa strada. ■

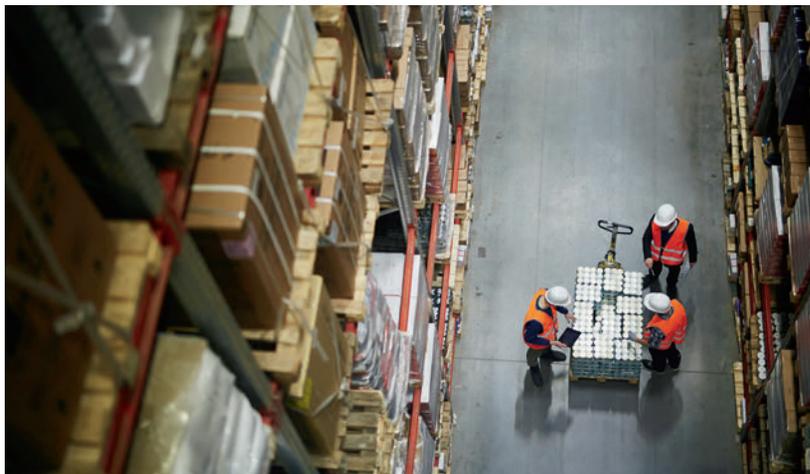
Serve una politica che incida sulla competitività delle imprese

“La mobilità delle merci si sta trasformando. Il settore deve evolversi verso un nuovo modello di filiera logistica efficiente e collaborativa”, ha detto Thomas Baumgartner, presidente di Anita, all’assemblea dell’Associazione.

di **Eugenio Muzio***

Si è tenuta a Roma l’annuale assemblea di Anita, l’associazione del trasporto aderente a Confindustria. Si è trattato di una manifestazione di alto livello per dibattere con la presenza di esponenti governativi le notevoli problematiche che interessano il mondo del trasporto merci e della logistica. L’evoluzione del settore attraverso le transizioni ecologica e digitale, il ruolo che in questo particolare contesto può giocare il Pnrr, la necessità di un approccio collaborativo tra i diversi attori della filiera e di politiche che incidano sulla competitività delle imprese per andare oltre le inefficienze, sono stati i temi al centro del dibattito.

“Oggi vogliamo riflettere insieme a voi sui cambiamenti in atto nella mobilità delle merci, soprattutto di quelli con effetti dirompenti o persino rivoluzionari, e su come da essi si possa evolvere verso un nuovo modello di filiera logistica efficiente e collaborativa” ha detto nella relazione di apertura il presidente dell’associazione Thomas Baumgartner, sottolineando l’importanza del trasporto merci e della logistica per l’intero tessuto economico del paese. Il contesto nel quale si trova ad oggi il settore dell’autotrasporto è tuttavia condizionato da importanti criticità come il consistente aumento dei prezzi di Lng, gasolio e AdBlue, le strozzature nelle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali, la carenza di autisti e addetti alla logistica che rischiano di mettere in ginocchio



Baumgartner ha chiesto al ministro Giovannini “un Piano nazionale della logistica risultato di un metodo di lavoro che ponga allo stesso tavolo tutti gli attori della filiera”

il sistema produttivo e distributivo nel suo complesso. Anita chiede al governo una stretta vigilanza sull’aumento dei prezzi e il riconoscimento di un credito di imposta per l’acquisto di Lng per salvaguardare le imprese che per prime hanno creduto nella transizione ecologica investendo nell’acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa e soprattutto per non rallentare questo processo virtuoso. Per risolvere il problema della carenza di autisti e della scarsa attrattività della professione, anche a causa dei costi e dei tempi elevati per il conseguimento dei titoli necessari, non è sufficiente per Baumgartner l’iniziativa parlamentare che garantisce un contributo di mille euro ai giovani neopatenati, ma occorre che il governo ponga in essere un ventaglio di azioni, investen-

do in primis nella formazione pubblica con la creazione di percorsi formativi ad hoc negli Istituti tecnici e snellendo l’iter per il conseguimento e mantenimento dell’abilitazione di guida professionale, per ridurre tempi e costi. Il presidente si è poi soffermato sull’importanza del Pnrr e sulla politica espansiva di bilancio del governo che “stanno generando un rinnovato clima di fiducia e che dovranno catalizzare, come mai prima d’ora, l’ammodernamento infrastrutturale e digitale del paese” e che potrebbero permettere alle imprese di migliorare i propri standard di competitività rispetto ai player stranieri in un’ottica nel quale il settore del trasporto gioca un ruolo cruciale per il sistema economico e produttivo nazionale. In questo contesto diventa necessario un piano di investi- >

mento concreto sulle infrastrutture, in particolare per quanto riguarda i terminal ferroviari per poter garantire un'efficiente intermodalità strada-ferrovia nel trasporto delle merci. Concludendo la relazione, Baumgartner, nell'ambito di una forte collaborazione, ha auspicato che il ministro Giovannini avvii quanto prima il Piano nazionale della logistica con un metodo di lavoro che coinvolga e ponga "tutti gli attori della filiera allo

conseguenze della pandemia. Cascetta ha evidenziato: "Il combinato disposto delle tre trasformazioni che stanno modificando considerevolmente il settore dei trasporti (decarbonizzazione - veicoli autonomi - nuovi sistemi di mobilità) nel futuro porteranno nel settore grandi cambiamenti che le imprese dovranno affrontare". E' poi intervenuto il ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Giovannini che nel suo



Il presidente di Anita ha chiesto al governo anche interventi per risolvere il problema della scarsità di autisti

stesso tavolo per pensare, guardare e andare oltre le inefficienze".

A seguire è intervenuto Massimo De Andreis, direttore generale del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, che ha incentrato il suo intervento sul tema "occorre riflettere sull'importanza della transizione ecologica. In questo quadro la sfida dell'idrogeno è altamente connessa all' utilizzo e sviluppo delle energie rinnovabili". Terzo relatore il professor Ennio Cascetta dell'Università Mercatorum e presidente del Cluster Trasporti Italia, grande esperto del sistema mobilità del nostro paese, che ha richiamato l'attenzione sulla realtà italiana del settore con un'analisi sulla ripresa che il settore sta riscontrando in conseguenza del crescere dell'e-Commerce, in larga parte una delle

intervento ha richiamato l'attenzione sulla trasformazione in atto nel settore dei trasporti e sull'importanza degli interventi messi in cantiere dal governo e non solo quelli derivanti dal Pnrr. Il ministro ha tenuto a sottolineare

"se ci si limita a considerare come obiettivo solo il traguardo del 2026 non si definisce appieno la logica della trasformazione in atto. Infatti sono stati messi in bilancio 32 miliardi di euro per investimenti in infrastrutture ferrovie, porti, conversione ecologica dei mezzi con una prospettiva decennale". Il ministro ha anche ricordato lo stanziamento in Finanziaria 2021 di 100 milioni a fondo perduto per l'acquisto di veicoli ecologici e tecnicamente avanzati nonché l'introduzione dello Sportello unico doganale.

In prosecuzione degli interventi istituzionali ha preso la parola Teresa Bellanova, viceministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, la quale ha esordito evidenziando l'importanza del settore dell'autotrasporto per l'economia

italiana. Infatti, a causa del Covid 19, "questo settore è divenuto fondamentale in funzione del cambiamento delle abitudini dei cittadini". La Bellanova ha poi aggiunto: "L'intervento da parte del governo, attraverso il Pnrr, si pone l'obiettivo di raggiungere risultati concreti dal momento che bisogna assegnare e saper spendere bene tali risorse se si vuole far ripartire l'economia in Italia". Ha inoltre evidenziato: "diventa fondamentale in tale processo il concetto di approccio integrato e cooperativo tra gli operatori del settore in un'ottica di innovazione e sostenibilità ambientale a medio lungo termine in un contesto di sostenibilità economica e sociale". In conclusione, la Bellanova ha anche sottolineato: "L'incentivazione dell'intermodalità è al centro della visione del governo e dei tavoli tematici che si attiveranno nel prossimo mese tra gli operatori del settore, attraverso provvedimenti come i ferrobonus e il marebonus, che per la loro efficacia devono passare dallo snellimento e dalla semplificazione della burocrazia nel nostro paese per rendere concreti ed efficaci tali provvedimenti". Infine, ha richiamato l'attenzione sulla carenza di autisti, chiedendo agli addetti ai lavori uno sforzo collettivo per ovviare a questa difficile situazione.

Nella successiva tavola rotonda, l'argomento prioritario messo in evidenza è stato il concetto di "collaborazione", anche perché, come ha sottolineato il vice presidente di Confindustria Maurizio Marchesini, "si è di fronte ad un cambiamento che riguarderà l'intera filiera". Sulla stessa linea, il presidente di Federalimentare Ivano Vacondio, che ha aggiunto: "La collaborazione all'interno della filiera è divenuta una questione di sopravvivenza poiché, ad oggi, nessuno può farcela da solo nel settore". ■

**Presidente della commissione Intermodalità di Assologistica*

Più ferrovia in Svizzera?

Due associazioni nonprofit elvetiche fanno pressione sul governo confederale per un completamento di AlpTransit. I vantaggi che ne deriverebbero per l'Italia.

di **Carlotta Valeri**



Un treno merci all'uscita della galleria del Gottardo

Foto AlpTransit

A Lugano, nella quarta edizione del convegno “Un mare di Svizzera”, organizzato da Astag, l'Associazione svizzera dell'autotrasporto, l'associazione “Pro Gottardo” ha rinnovato il suo appello affinché sia anticipato il completamento di AlpTransit, la nuova linea ferroviaria elvetica di superamento delle Alpi, da frontiera a frontiera, quale ferrovia nazionale e asse di collegamento in Europa tra nord-sud ed est-ovest. L'associazione da tempo sta chiedendo, ad esempio, che vengano progettate e realizzate le tratte da Lugano a Chias-

so e la Briosca-Camorino, che secondo Berna, dovrebbero essere messe in cantiere dopo il 2054. L'associazione “Pro Gottardo ferrovia d'Europa” è stata fondata nel 2016 da un gruppo spontaneo e apolitico che ha promosso una raccolta di firme (raccogliendone in brevissimo tempo più di undicimila) con l'obiettivo, appunto, di anticipare al 2030/35 la progettazione e l'esecuzione del completamento di AlpTransit. Il governo elvetico, infatti, dopo l'apertura della galleria del Ceneri, ha considerato “chiuso” questo impegno, che ha compreso anche il

nuovo tunnel di base del San Gottardo e che è costato investimenti per quasi 22 miliardi di euro. Secondo ProGottardo, invece, questa valutazione non tiene conto della necessità di investire risorse supplementari per superare eventuali criticità, come la lezione di Rastatt avrebbe dovuto insegnare. L'appello dell'associazione Pro Gottardo ha trovato una “spalla” nella nascita, avvenuta il primo dicembre, di un'altra associazione nonprofit: SwissRailevolution. Gli obiettivi delle due organizzazioni sono i medesimi.

Un completamento a sud dell'AlpTransit agevolerebbe il ricorso all'intermodalità strada-rotaia

In particolare, **SwissRailevolution**, presieduta dall'ex consigliere agli Stati ticinesi Filippo Lombardi, come ha sottolineato in una conferenza stampa svoltasi a Berna, ritiene che sia giunto il momento per le ferrovie svizzere di fare una "rivoluzione". Un passo necessario per assicurare il successo dello sviluppo economico e sociale del paese, rafforzandone la coesione nazionale e facilitando il commercio con l'Europa. Il tutto nell'esigenza di affrontare i cambiamenti climatici e di affermare la necessità di progredire sul cammino della sostenibilità ambientale. La ferrovia, infatti, sottolinea SwissRailevolution, grazie al suo ridotto consumo energetico e alla bassa impronta di CO2, è il modo di trasporto più ecologico. Per questo, i collegamenti tra gli agglomerati svizzeri dovrebbero essere assicurati con un'integrazione efficiente alla rete europea ad alta velocità e i treni notturni dovrebbero essere rilanciati. Secondo l'associazione, tutta la Svizzera dovrebbe continuare a essere accessibile, migliorando i collegamenti diretti tra le città, l'Altopiano e le regioni di montagna. Infine, l'associazione ritiene fondamentale continuare nell'obiettivo di trasferire il trasporto merci dalla strada alla ferrovia, soprattutto sull'asse europeo nord-sud. "La rete ferroviaria storica deve essere alleggerita separando i flussi di passeggeri e di merci e aprendo nuovi assi performanti", sottolinea l'associazione. Importante per SwissRailevolution è portare a termine i collegamenti con l'Europa: "Solo una visione a lungo termine, in grado di integrare tutti gli investimenti già stanziati, consentirà un rinnovo della rete ferroviaria svizzera e una solida connessione con l'Europa". E' da sottolineare che con il completamento a sud delle linee AlpTransit, Lugano si troverebbe a circa mezz'ora di treno da Milano (già oggi Lugano è a un'ora e 40 da Zurigo) e fra Lugano e Genova il tempo



di percorrenza di un treno veloce (con il Terzo Valico completato) scenderà al di sotto di un'ora e mezza.

Nel convegno di Lugano si è molto parlato anche del collegamento tra la Svizzera e i porti liguri. Sono questi ultimi che mirano a offrire alla Confederazione elvetica la migliore soluzione per uno sbocco sul mare e per la movimentazione di merci in import ed export per via marittima. Certamente un prolungamento di AlpTransit sarebbe importante per facilitare tale soluzione per via ferroviaria grazie anche al congiungimento alla rete italiana potenziata con il quadruplicamento delle linee ferroviarie di adduzione al Gottardo, insieme alla Milano-Tortona e al Terzo Valico. I porti liguri come rispondono a questa possibilità? Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, che è intervenuto nel dibattito del convegno, ha colto l'occasione per confermare l'importanza del mercato svizzero per il sistema portuale di Genova, Savona e Vado che mantiene salda la competitività con gli altri scali del nord Europa e si conferma principale gateway del Mediterraneo. Signorini ha anche sottolineato che 2,3 miliardi di euro di investimento concentrati

in particolare sulla nuova diga di cui si attende l'apertura del cantiere entro il primo trimestre dell'anno prossimo, 29 progetti infrastrutturali e uno sforzo massiccio anche sulla digitalizzazione saranno la chiave di volta per invertire un trend consolidato che vede puntualmente anche le merci svizzere prendere la strada dei porti del Northern Range. Inoltre, un importante fattore di cambiamento, tutto da valutare, potrà essere determinato dalla transizione energetica e dalla necessità di abbattere le emissioni, con interrogativi che si concentreranno su quelle cinque giornate in più di navigazione che sono necessarie nei collegamenti tra il Far East e i porti del nord Europa. Sul trasporto ferroviario, in particolare, il presidente dell'Autorità portuale ha sottolineato l'importanza dell'incentivazione della ferrovia per il traffico intermodale; su questo la Port Authority è già a buon punto vista l'esperienza avuta nel post crollo del Ponte Morandi, occasione in cui gli incentivi pensati per il ferroviario hanno avuto una buona efficacia e sono stati validati anche dall'Unione europea. Va, infine, ricordato che il porto di Genova ha già attivato un collegamento ferroviario che unisce direttamente il terminal di PSA Pra' con Basilea. ■

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



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

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

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

TRANSPOTEC LOGITEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

TRACCIAMO NUOVI PERCORSI. INSIEME.
fieramilano 27 - 30 GENNAIO 2022

Con il patrocinio di



Regione
Lombardia

transpotec.com



FIERA MILANO