



“B.E.S.T. Mix 2030”:

**il Viaggio Verso un Trasporto Pesante
sostenibile a Emissioni Zero”**

Sud: le differenze con il nord “vivono” già nella scuola primaria

EDITORIALE

**L'ETERNO PROBLEMA
DEL DEBITO PUBBLICO**

FUSIONE

**CEVA E GEFCO:
UN CONNUBIO FELICE**

STAMPA ESTERA

**E SE DONALD TRUMP
TORNASSE PRESIDENTE...**

organizzano



19^a Edizione del Premio **IL Logistico dell'Anno**

SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE AL PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"

L'edizione 2023 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Corporate Social Responsibility
- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'Impresa
- Ricerca e Sviluppo
- Sostenibilità ambientale
- Tecnologico e Logistica 4.0
- Trasportistico (mono o multimodale)
- Circular e Sharing Logistics

Il testo di presentazione può essere in formato PDF, PPT o WORD.

Dovrà esporre in modo chiaro il progetto che viene candidato.

È inoltre richiesto un sunto (abstract) del progetto di massimo una pagina dattiloscritta (2.000 caratteri spazi inclusi).

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **30 Settembre 2023**.

Gli invii vanno effettuati via mail a **milano@assologistica.it**

oppure per via postale a **Euromerci - Candidatura al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO**
Via Cornalia 19 - 20124 Milano.

L'ETERNO PROBLEMA DEL DEBITO PUBBLICO

Il Fondo monetario internazionale chiede di ridurlo

IL FONDO MONETARIO INTERNAZIONALE, A FINE LUGLIO, HA CONCLUSO LA CONSULTAZIONE CON L'ITALIA, CHE VIENE ESEGUITA OGNI SEI MESI, SECONDO LE DISPOSIZIONI DELL'ARTICOLO IV. SONO STATI PUBBLICATI I RISULTATI, CHE SOTTOLINEANO, IN PRIMO LUOGO, IL BUON RISULTATO DEL NOSTRO PAESE NEL 2022, CHE HA BEN "ASSORBITO" IL CONFLITTO RUSSIA-UCRAINA: I CONSUMI PRIVATI SONO AUMENTATI SIGNIFICATIVAMENTE; L'OCCUPAZIONE È RIPARTITA; IL TURISMO È STATO VIVACE; HA BEN FUNZIONATO IL SOSTEGNO FISCALE; LA CRESCITA DELLE COSTRUZIONI E DEI SERVIZI HA COMPENSATO LA DEBOLEZZA DEL SISTEMA MANIFATTURIERO, COLPITO, QUEST'ULTIMO DALL'AUMENTO DELL'ENERGIA. RESTA UN PUNTO MOLTO DELICATO: IL DEBITO PUBBLICO. DEBITO CHE È AUMENTATO A CAUSA DEL SOSTEGNO FISCALE ALL'ECONOMIA E DELLA POLITICA MONETARIA. LE RISERVE DI CAPITALE E DI LIQUIDITÀ DELLE BANCHE SONO RIMASTE SOSTANZIALMENTE STABILI A LIVELLI CONFORTEVOLI E I CREDITI DETERIORATI SONO DIMINUITI ULTERIORMENTE, MA I RISCHI RIMANGONO ELEVATI A FRONTE DELLE PROSPETTIVE INCERTE PER L'ECONOMIA E DEL FUTURO ANDAMENTO DELLA POLITICA MONETARIA. LA CRESCITA PER IL 2023 E PER IL 2024 È PREVISTA ENTRARE IN UNA FASE PIÙ LENTA, RISPETTIVAMENTE CON UN AUMENTO DEL PIL DELL'1,1% E DELLO 0,9%, PER POI RIPRENDERSI NEL 2025 (1,1%). ANCHE LE PREVISIONI PER L'INFLAZIONE GUARDANO A UN DECISO RIBASSO NEL 2023, QUANDO DOVREBBE ATTESTARSI INTORNO AL 5,2%, E POI SCENDERE AL 2,5% NEL 2024. MOLTO DIPENDERÀ DALLE DECISIONI DELLA BANCA EUROPEA: UN INASPRIMENTO PIÙ BRUSCO DELLA POLITICA MONETARIA POTREBBE TRASMETTERSI IN MODO ASIMMETRICO ALL'ITALIA E AUMENTARE ULTERIORMENTE I COSTI DI FINANZIAMENTO, MENTRE IL RINNOVATO STRESS FINANZIARIO GLOBALE POTREBBE RIDURRE LA DISPONIBILITÀ DI INVESTIMENTI, CAUSANDO UN RIDIMENSIONAMENTO DELLA SPESA PUBBLICA E PRIVATA E RIACCENDENDO LE PREOCCUPAZIONI SUI LEGAMI SOVRANO-BANCA-SOCIETÀ. IL FONDO MONETARIO INTERNAZIONALE, QUINDI, CONSIDERA CHE NEL "MEDIO-LUNGO TERMINE, SIA NECESSARIO UN FORTE AVANZO PRIMARIO PER SOSTENERE UNA RIDUZIONE COSTANTE E DECISA DEL DEBITO E CHE TALE 'CONSOLIDAMENTO' DOVRÀ ESSERE SOSTENUTO DA MISURE BEN DEFINITE ED EFFICIENTI, TRA CUI UNA RIFORMA FISCALE CHE AMPLI LA BASE IMPONIBILE, UN'AZIONE CONTINUA IN MATERIA DI CONFORMITÀ FISCALE E UNA RIFORMA DELLE PENSIONI".

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Mezzogiorno

**LE "DIFFERENZE" CON IL NORD
SONO GIA' PRESENTI NELLA SCUOLA PRIMARIA**

10

Attualità Usa

**UN'INDAGINE SULL'USO
DELLE NUOVE TECNOLOGIE**

25

Logistica del fashion

**BRACCHI CRESCE
A LIVELLO EUROPEO**

35

Intermodalità

**PADOVA: L'INTERPORTO ITALIANO
PIU' AVANZATO IN TERMINI TECNOLOGICI**

38

Cover: LC3 Trasporti

**B.E.S.T. 2030: IL VIAGGIO VERSO UN TRASPORTO
PESANTE SOSTENIBILE A EMISSIONI ZERO**

42

Fusioni

**CEVA LOGISTICS HA ACQUISITO GEFCO:
UN CONNUBIO PARTICOLARMENTE FELICE**

44

Cargo aereo

**SI PREPARA L'ADESIONE AL CARGO COMMUNITY
SYSTEM DELL'AEROPORTO DI MALPENSA**

50

Primo Piano

**L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE
ENTRA IN AZIENDA**

52

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

20



Negli Stati Uniti le nuove tecnologie stanno entrando nella gestione aziendale, un'indagine di GridRaster ha messo in evidenza che il 26% delle imprese intervistate ha già adottato sistemi di intelligenza artificiale (il servizio a pag. 25)



A Gaeta un progetto dal nome "Patto del grande blue" rivolto a "pulire" il mare e le spiagge dai rifiuti, con l'ausilio di É-Pelikan, la prima imbarcazione al mondo dotata di propulsione elettrica (il servizio a pag. 54)

INTELLIGENZA ARTIFICIALE: QUALE REALE SUPPORTO PER LA LOGISTICA E LA SUPPLY CHAIN?



29 Settembre 2023 - ore 11,00-12,00

Relatore:

Dr. DARIO FAVARETTO - Founder-CEO & Project Manager di Multi Level Consulting

La supply chain moderna non può esimersi nel rimanere al passo di un contesto di mercato sempre più esigente e frenetico. Tra le opportunità a disposizione degli stakeholder della filiera entra in gioco, in maniera marcata, l'intelligenza artificiale. Questo nuovo elemento abilitante gioca un ruolo fondamentale nell'ottimizzazione di molte fasi della supply chain, andando dall'analisi di big data per accurate previsioni, così come a supporto di un decision-making preciso e tempestivo, con alla base inoltre suggerimenti d'azione sul campo.

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

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

La crescita si è fermata

La crescita dell'economia del paese si è fermata: la stima dell'Istat sul Pil del secondo trimestre del 2023 segna un meno 0,3% rispetto al primo trimestre, mentre in termini tendenziali, ossia sullo stesso periodo del 2022, c'è stato un aumento dello 0,6%. La variazione congiunturale, secondo l'Istat, rappresenta la sintesi di una diminuzione del valore aggiunto sia nel comparto dell'agricoltura sia in quello dell'industria, mentre i servizi hanno registrato un lieve aumento. L'acquisizione per il 2023 è allo 0,8%. Anche la produzione industriale segna



il passo: a giugno, in realtà, vi è stato un aumento dello 0,5% rispetto a maggio, ma nella media del secondo trimestre vi è stato un calo dell'1,2% sul trimestre precedente e, in termini tendenziali, vi è stata una flessione dello 0,8%. Rispetto al 2022, crescono solamente i beni strumentali (più 7,6%); diminuiscono, invece, i beni di consumo (meno 2,3%), i beni intermedi (meno 4,4%) e in modo più marcato l'energia (meno 9,4%). Tra i settori di attività economica la fabbricazione di mezzi di trasporto presenta un'ampia crescita tendenziale (più 25,1%), seguono la produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici (più 11,8%) e la fabbricazione di macchinari e attrezzature (più 0,4%). L'inflazione nel paese resta alta, nonostante la flessione dei prez-

Il trimestre 2023: stima del Pil

Fonte: ISTAT

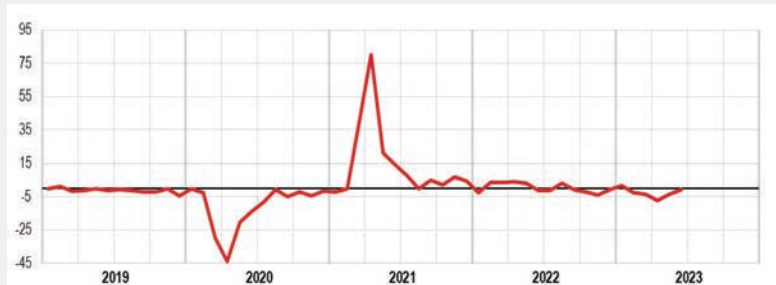
(I trim. 2016-II trim. 2023, variazioni congiunturali e tendenziali, dati concatenati, anno di riferimento 2015)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

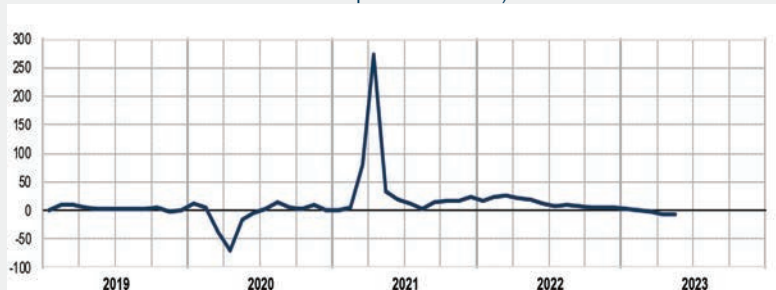
(genn. 2019-giug. 2023, variazioni % tendenziali, dati corretti per calendario, base 2015=100)



Produzione nelle costruzioni

Fonte: ISTAT

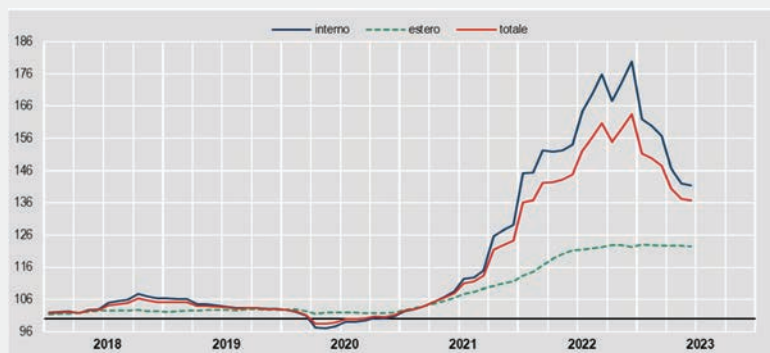
(genn. 2019-mag. 2023, variazioni tendenziali su dati corretti per calendario)



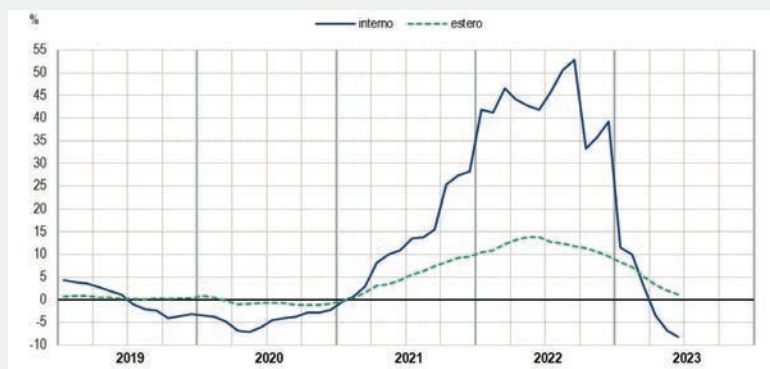
Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-giug. 2023, numeri indice, base 2015=100)



(genn. 2018-giug. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



zi per la produzione industriale, che a giugno sono diminuiti dello 0,3% su base mensile e del 5,5% su base annua (a maggio si era registrato un altro calo del 4,3%). Dall'inizio dell'anno i prezzi alla produzione stanno calando. Sul mercato interno sono calati dello 0,4% rispetto a maggio e dell'8,2% su base annua (un ribasso che si somma a quello registrato a maggio del 6,8%). Inoltre, nel secondo trimestre dell'anno i prezzi sono calati, a confronto con il primo trimestre, del 7,6%. La flessione è dovuta al mercato interno che è calato del 10,2%, mentre quello estero ha segnato cali molto limitati dello 0,2%. Come detto, l'inflazione nel paese resta alta, infatti, secondo le stime preliminari, nel mese di luglio l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera col-



lettività (Nic), al lordo dei tabacchi, registra un aumento dello 0,1% su base mensile e del 6,0% su base annua. E' vero che l'aumento è inferiore a quello di giugno, che era del 6,4%, ma è ancora troppo poco. Ciò deriva dal fatto che i prezzi dei beni alimentari, per la cura della casa e della persona hanno rallentato molto lievemente in termini tendenziali, passando da più 10,5% a più 10,4%, come anche quelli dei prodotti ad alta frequenza d'acquisto (da più 5,7% a più 5,6%). L'aumento congiunturale dell'indice generale si deve principalmente all'aumento dei prezzi degli alimentari lavorati (più 0,9%), dei servi- >

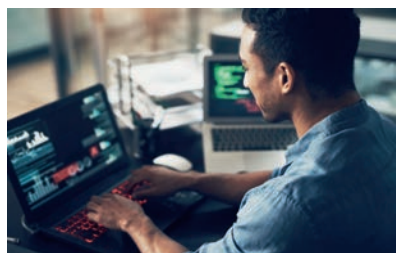
Prezzi alla produzione delle costruzioni

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-giug. 2023, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



zi ricreativi, culturali e per la cura della persona e dei servizi relativi ai trasporti (più 0,4% entrambi), dei beni non durevoli e dei servizi vari (più 0,3% entrambi); tali effetti sono stati in parte compensati dal calo dei prezzi degli energetici, sia regolamentati (meno 1,5%) sia non regolamentati (meno 1,3%), degli alimentari non lavorati (meno 0,8%) e dei tabacchi (meno 0,6%). L'inflazione acquisita per il 2023 è pari a più 5,7% per l'indice generale e a più 5,1% per la componente di fondo. In base alle

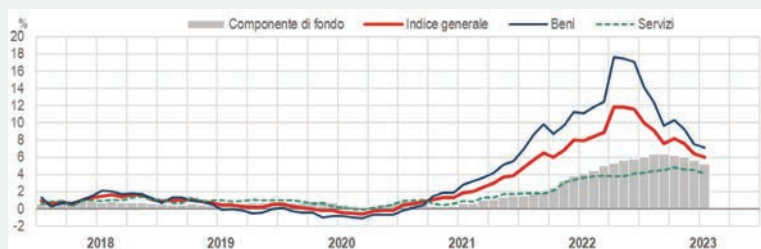


stime preliminari, l'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) diminuisce dell'1,5% su base mensile, a causa dei saldi estivi di cui il Nic non tiene conto, e aumenta del 6,4% su base annua (in decelerazione da più 6,7% di giugno). Una buona notizia giunge dall'occupazione, che a giugno è cresciuta rispetto al mese precedente dello 0,3%, pari a più 82 mila unità. Sono aumentati gli occupati sia per quanto riguarda gli uomini che le donne, per tutte le classi di età, mentre calano solo i lavoratori autonomi. Il tasso di occupazione sale al 61,5% (crescendo di 0,2 punti), mentre cala anche il numero di persone in cerca di lavoro: rispetto a maggio del 2,3%, pari a meno 44 mila unità. Il tasso di disoccupazione totale scende al 7,4%, mentre quello della disoccupazione giovanile si attesta al 21,3% (scendendo di 0,4 punti).

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(indice Nic*, genn. 2018-giug. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)

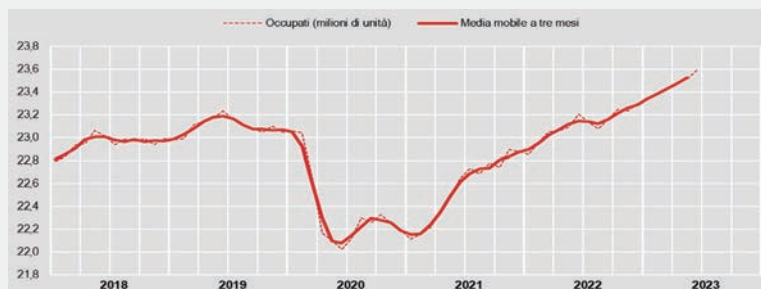


(*Nic: numero indice nazionale per l'intera collettività, esclusi i tabacchi)

Occupazione

Fonte: ISTAT

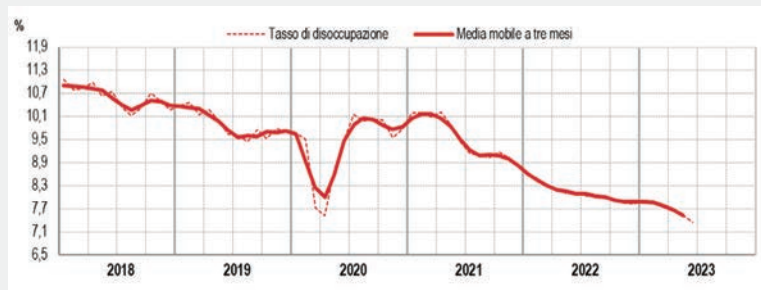
(genn. 2018-giug. 2023, valori assoluti in migliaia)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-giug. 2023, valori %)



La “partita” della Via della Seta

Il viaggio di Giorgia Meloni a Washington ha posto fine alla firma di adesione dell'Italia al progetto cinese. Le garanzie americane e dell'Unione europea contro possibili, eventuali ritorsioni cinesi sul piano commerciale.

di **Valerio di Velo**

Nel marzo 2019, quando Giuseppe Conte era primo ministro, è stato firmato con la Cina un memorandum di adesione alla Via della Seta. In particolare, Luigi Di Maio, allora nostro ministro per lo Sviluppo, ha sottoscritto con il suo omologo ministro cinese una serie di impegni: 10 patti commerciali, che dovevano accrescere gli scambi commerciali grazie all'ingresso dell'Italia nella Via della

Lo dimostrano le esportazioni verso il colosso cinese che sono cresciute poco nel 2022 rispetto al 2020: una crescita limitata al 5%. Sono stati firmati, come nel caso del porto di Trieste, solo dei documenti che dovevano creare le premesse per accordi più concreti. Comunque la firma non è mai piaciuta sia all'Unione europea sia, soprattutto, agli Stati Uniti. La recente visita della premier Giorgia Meloni a Washington,

fronti dell'Ucraina, ha di fatto cancellato l'accordo. Resta il problema della “gestione” con la Cina che, ovviamente non gradirà la scelta italiana.

Questo è uno dei motivi per cui a Washington non si è parlato di tale aspetto. La Meloni ha avuto, però, assicurazioni che avrà l'appoggio degli Stati Uniti in caso di reazioni “punitive” sul piano commerciale da parte dei cine-

si. E' un'assicurazione che è venuta anche dall'Unione europea. Prima del viaggio della Meloni negli Stati Uniti, nei primi giorni di giugno, i paesi dell'Unione avevano raggiunto un accordo politico denominato “Anti-Coercion Instrument”. Questo accordo è stato concepito per fungere da deterrente contro ogni potenziale coercizione economica. Prevede diverse “fasi” a seconda della minaccia di un paese terzo: la prima prevede che l'Unione apra un dialogo con questo paese per tentare di convincerlo a smettere con le misure coercitive, se dovesse fallire si passa a una seconda fase che prevede misure molto più pesanti come l'imposi-

zione di dazi, restrizioni al commercio, impedimento di effettuare investimenti. Quindi, se la Cina decidesse di “punire” l'Italia per l'uscita dalla Via della Seta, il nostro paese avrebbe forti garanzie, non solo dagli Stati Uniti, ma anche dall'Unione europea. ■



Panorama di Shanghai. La firma italiana al memorandum di adesione alla Via della Seta ha avuto scarsi risultati concreti

Seta. Una firma che ha suscitato diverse critiche in alcuni paesi dell'Unione europea. Comunque è stata un'adesione con pochi risultati concreti, probabilmente anche a causa della pandemia e, soprattutto, per l'atteggiamento contrario assunto dal governo Draghi.

anche se non si è parlato direttamente di questo argomento, ha fatto intendere che alla scadenza del memorandum, alla fine di quest'anno, non sarà rinnovato. La decisa scelta atlantica della Meloni, confermata con l'atteggiamento che la premier ha nei con-

Gli evasori fiscali diminuiscono

Secondo il ministero dell'Economia, circa 29 miliardi di euro sarebbero evasi dai lavoratori autonomi: una cifra poco credibile.

Nel 2020, ed Euromerci ne ha già dato notizia nell'ultimo numero, secondo quanto annunciato dal ministero dell'Economia e delle Finanze, l'amministrazione finanziaria ha recuperato oltre 20 miliardi di euro. Ciò significa che la lotta agli evasori nel nostro paese sta dando i suoi frutti. Tra il 2015 e il 2020, ad esempio, le imposte evase in Italia sono scese di 16,3 miliardi di euro. Sebbene il 2020 sia stato un anno molto particolare a causa della pandemia, il tax gap stimato dal ministero è sceso a 89,8 miliardi di euro, di cui 78,9 sono ascrivibili al mancato gettito tributario e gli altri 10,8 miliardi sono il "frutto" dell'evasione contributiva. Di questi quasi 90 miliardi di evasione, sempre secondo quanto afferma il ministero, un importo pari a 28,3 miliardi sarebbe da attribuire al lavoro autonomo. Un dato che sembra poco credibile se partiamo dal fatto che nel nord i lavoratori autonomi hanno dichiarato mediamente 33 mila euro ciascuno nell'anno di imposta 2021. Bisogna considerare che il lavoro autonomo, nella stragrande maggioranza dei casi, è composto da un solo lavoratore, ossia il titolare della partita Iva. Se fosse corretto quanto afferma il ministero, quanto dovrebbero dichiarare se fossero ligi alle richieste dell'erario? All'incirca oltre 70 mila euro. E' credibile una simile cifra per un solo lavoratore? Come possono "raggiungere" nella realtà una soglia di reddito così elevata se la stragrande maggioranza lavora da solo, quindi è poco più di un lavoratore dipendente, e al massimo può lavorare 10-12 ore al giorno, senza contare che durante questa fascia oraria deve rapportarsi anche con i clienti, con i fornitori, con



Per recuperare una maggiore quota di tassazioni, serve un fisco meno "aggressivo", più equo e più trasparente

altre aziende, con il commercialista, con la banca, con l'assicurazione e così via? Questa è una considerazione, svolta anche dalla Cgia di Mestre, che vuole semplicemente sottolineare che i lavoratori autonomi non sono poi "gli affamatori del popolo", come farebbe pensare l'affermazione del ministero, ripresa anche su alcuni media.

Un altro aspetto da valutare è il fatto che a seguito dell'attività di controllo effettuata dalla guardia di finanza l'anno scorso sono state denunciate all'autorità giudiziaria per violazioni penali tributarie 14.045 persone, di cui 290 sono state arrestate. In buona sostanza, il due per cento dei soggetti denunciati è finito in carcere. Purtroppo, così come ha avuto modo di segnalare la corte dei conti, fino ad ora non siamo stati in grado di "misurare" l'efficacia di questa attività punitiva. Infatti, non esi-

ste alcuna analisi realizzata dall'amministrazione fiscale o dal ministero della Giustizia in grado di valutare ex post gli effetti prodotti dall'azione repressiva del nostro fisco sia per quanto concerne le risorse recuperate sia in ordine alla deterrenza esercitata. E' vero che per combattere l'evasione serve anche una "repressione" di tali reati, ma probabilmente non serve creare "una stato di polizia tributaria". Noi crediamo che per ridurre l'infedeltà fiscale e allinearci agli standard dei paesi europei meno interessati da questo fenomeno sia auspicabile mettere a punto in tempi rapidi un fisco meno aggressivo, più semplice, più trasparente e più equo, premiando chi produce, chi crea occupazione e genera ricchezza. Garantendo, allo stesso tempo, un gettito sufficiente a far funzionare la macchina dello Stato e ad aiutare chi si trova in difficoltà.

Il lavoro “nero”: un limite per il Mezzogiorno

Le giornate lavorate all'anno sono nel nord 247, mentre nel sud sono 211.

di **Ivana Rossetti**

Uno dei problemi del divario tra nord e il Mezzogiorno è rappresentato dal trattamento che hanno i lavoratori dipendenti del settore privato, esclusi quelli che operano nel settore agricolo e i lavoratori domestici: al nord, percepiscono una retribuzione giornaliera del 34% più alta anche perché lavorano quasi due mesi di più. Questo è derivato dal fatto che nel Mezzogiorno fiorisce il “lavoro in nero”, che sfugge sia al fisco sia all'Inps, quindi le ore lavorate con questo “sistema”

plicazione delle regole e dei contratti di lavoro nazionali, ma, detto questo, il vero problema è che occorre contrastare e combattere con molta più efficacia di quanto è stato fatto finora la diffusione del sommerso che rende fragile l'economia del Mezzogiorno. Se questo non avviene, il divario tra nord e sud è destinato ad aumentare.

Parlando dei dati, in particolare, nel 2021, secondo l'elaborazione dell'ufficio studi della Cgia su dati Inps, il nu-

giornaliera lorda, nel nord si è attestata attorno ai 100 euro e in meridione sui 75. Di conseguenza, la paga giornaliera in settentrione è mediamente più elevata del 34% rispetto a quella percepita nel Mezzogiorno. Perché al sud si lavora meno? Oltre alla presenza di un'economia sommersa più diffusa che nel resto del paese che, statisticamente, non consente di conteggiare le ore lavorate irregolarmente, nel meridione c'è poca industria, soprattutto high tech, e una limitata concentrazione di attività bancarie, finanziarie e assicurative, che sono le meglio pagate. Il mercato del lavoro è caratterizzato da tanti precari, molti lavoratori intermittenti, soprattutto nei servizi, e tantissimi stagionali legati al mondo del turismo. Inoltre, si fa meno ricerca, meno innovazione e il numero dei laureati che lavorano nel sud è contenutissimo. La combinazione di questi elementi fa sì che gli stipendi percepiti dai lavoratori regolari siano statisticamente più bassi della media nazionale. A riprova che la retribuzione media di un territorio risente del “peso” e della qualità del sistema imprenditoriale e occupazionale, anche la produttività, dato dal rapporto del valore aggiunto per ore lavorate, è un buon indicatore per ragionare sul livello salariale. Infatti, a produttività elevate corrispondono salari elevati e viceversa. Dalla lettura di questo dato emergono delle differenze territoriali molto marcate: se nel settentrione il valore medio del 2019 si attestava sui 40 euro circa, nel Mezzogiorno era di 30 euro. La variazione percentuale, pertanto, era del 33% in più a vantaggio del nord. ■



Nel Sud, tanti lavorano nel settore del turismo: un settore che molto spesso è solo stagionale

non possono essere incluse nelle statistiche ufficiali. Il fatto è che molte aziende che praticano il lavoro in nero se applicassero i contratti nazionali di lavoro molto probabilmente subirebbero un aumento dei costi che le porrebbe fuori dal mercato. E' evidente che occorre aumentare il numero dell'ap-

mero medio delle giornate retribuite al nord è stato pari a 247, mentre al sud, invece, si è fermato a 211. Pertanto, nel settentrione un ipotetico operaio ha lavorato 36 giorni in più che corrispondono a quasi due mesi lavorativi “aggiuntivi” rispetto a un collega meridionale. Per quanto concerne la retribuzione media

Le “differenze” con il nord sono presenti già nella scuola primaria

Un'assenza di interventi adeguati fin dai primi anni di scuola potrebbe portare al rischio di un'amplificazione di queste precoci disparità territoriali.

di **Stefano Pioli**

Il Mezzogiorno sta progressivamente sempre più “distaccandosi” dalla situazione socioeconomica del centro-nord. Un “distacco” che sta acquisendo un dato particolare e inquietante: si sta radicalizzando anche a livello dei primi anni scolastici, quasi che il Sud, in certe aree, che sono sempre di più, facesse parte di un altro paese. Anche nel Mezzogiorno si stanno delineando aree differenti, con quelle più sviluppate e quelle meno, che sono destinate probabilmente a non “risalire” più la china. Una situazione pericolosa che deve essere corretta con uno sforzo per rendere la scuola più efficiente e che deve essere messa in grado di affrontare tale situazione. Il rapporto “Invalsi” 2023 (Invalsi è l'ente di ricerca di diritto pubblico che ha raccolto l'eredità del Centro europeo dell'educazione degli anni '70 e che svolge verifiche periodiche e sistematiche sulle conoscenze e sulle abilità degli studenti e sulla qualità dell'offerta formativa delle istituzioni scolastiche, ndr), tornato a essere pubblicato dopo due anni causa la pandemia, rappresenta uno spaccato significativo delle differenze che stanno caratterizzando la nostra scuola.

Il rapporto 2023 ha coinvolto oltre 12 mila scuole, statali e paritarie, 2,7 milioni di studenti, insieme ai loro docenti e alle loro famiglie. Si tratta di un impegno collettivo che ha interessato tutta la comunità scolastica, ampiamente e largamente intesa. I dati presenta-



Nel 2023, nella prova di matematica, nella II primaria, il 37% degli alunni è rimasto sotto il livello base

ti, scrive il rapporto, “ci restituiscono l'immagine di un paese diviso rispetto ai livelli medi di risultato. A fronte di una parte del paese, prevalentemente le regioni centro-settentrionali, che consegue risultati via via migliori e in linea con quelli di altri paesi europei, si assiste a un progressivo distanziamento negativo del Mezzogiorno. Tali divari non riguardano soltanto gli apprendimenti in senso stretto, ma anche le opportunità di apprendere. Esse si fanno sempre più disomogenee nel Mezzogiorno, con evidente danno per le fasce più deboli della popolazione”. Il punto più dolente è proprio questo: la mancanza delle “opportunità di apprendere”. In aree del Sud, che, come dicevamo, si stanno estendendo, la scuola pare abbia dimenticato il suo ruolo chiave, quello di istruire i bam-

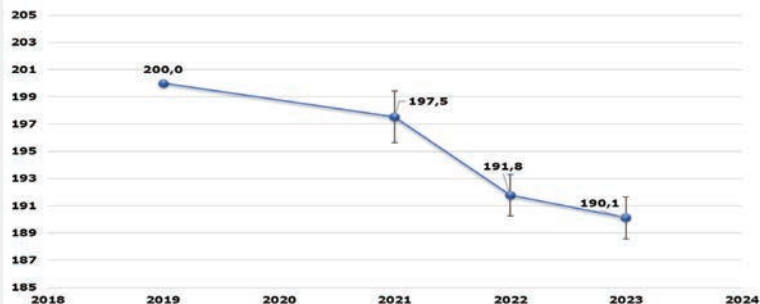
bini, correggendo anche le mancanze delle famiglie, troppo occupate nello “sbarcare il lunario”, mettendo insieme il pranzo con la cena, per occuparsi dell'insegnamento dei figli.

Il rapporto divide gli studenti in sei fasce secondo i risultati raggiunti: la prima è molto basso, la seconda basso, la terza rappresenta il livello “base”, ossia la “sufficienza”, il terzo un risultato più alto e la sesta un risultato ottimo. Abbiamo estrapolato dal rapporto i risultati in matematica (il primo grafico che pubblichiamo) della II classe primaria. Un primo dato che emerge è che si nota un calo rilevante dal 2019 al 2023: meno 9,9 punti percentuali in meno. Ciò significa che lo strascico della pandemia non è stato superato e che ha lasciato nelle generazioni più

Risultati in matematica

Fonte: Invalsi

(Il primaria, punteggio medio)

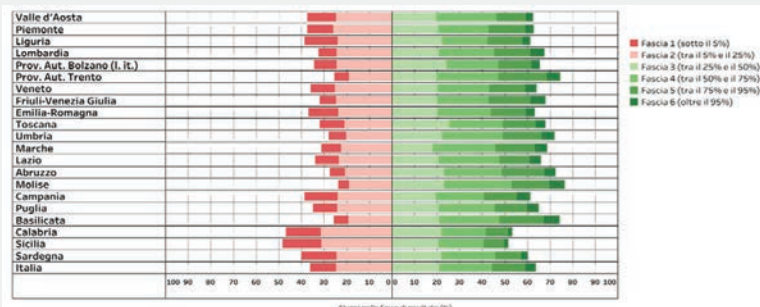


giovani una situazione che non deve essere sottovalutata. Dai risultati raggiunti si nota che in alcune regioni, in particolare Calabria e Sicilia, la presenza di allievi nella prima e seconda fascia supera il 40%, mentre in tante altre resta tra il 30% e il 40%, comprese alcune regioni del centro-nord.

Distribuzione per regione

Fonte: Invalsi

(matematica, Il primaria)

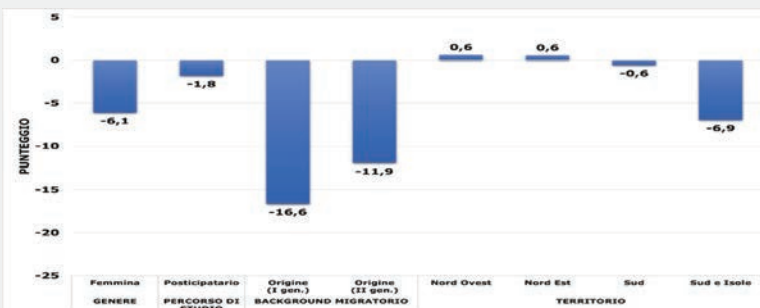


Se si confrontano gli esiti degli studenti appartenenti al “gruppo tipo” (ovvero un alunno non di origine immigrata, di sesso maschile, in regola con gli studi, che frequenta una scuola del centro Italia) con altri gruppi, quello che emerge è che le bambine hanno un rendimento di poco superiore ai maschi, ma la situazione va monitorata affinché questa differenza non si allarghi; sul percorso di studio, va notato che gli studenti ripetenti conseguono un risultato più basso (la differenza è del 3,8%, un dato elevato); sul background migratorio, gli studenti stranieri hanno un rendimento di ben 22,1 punti percentuali in meno di quelli del “gruppo tipo”; a parità delle altre condizioni, quello che fa la differenza è il territorio: già a partire dalla Il primaria si evidenzia una significativa differenza negli esiti tra le diverse aree del paese, a netto vantaggio del settentrione rispetto al centro e soprattutto al Mezzogiorno (meno 1,7 punti percentuali per il sud e meno 5,8 punti percentuali per il sud e isole). Un’assenza di interventi adeguati fin dai primi anni di scuola potrebbe portare al rischio di un’amplificazione di queste precoci disparità territoriali. ■

Alcuni fattori di differenza

Fonte: Invalsi

(matematica, Il primaria, differenza di punteggio in %)



CHINA HERALD

E se Donald Trump tornasse presidente...

Donald Trump, nonostante i suoi problemi con la giustizia per l'attacco a Capitol Hill, sta preparando la sua campagna elettorale per il 2024. In primo luogo, sta cercando di fare la differenza con gli altri candidati repubblicani, tra cui il principale è il governatore della Florida Ron DeSantis, che ha incentrato la campagna sulla sua grande popolarità nel suo Stato d'origine. Trump vuole presentarsi come l'"inevitabile" candidato che dovrà confrontarsi con Joe Biden: finora pare che stia funzionando. Infatti, il suo sfidante più vicino nell'area repubblicana, appunto DeSantis, è indietro nei sondaggi. Cosa farà Trump una volta rieletto? Sicuramente, secondo le sue recenti affermazioni, dovrebbe impedire ai bambini nati negli Stati Uniti di rivendicare automaticamente la cittadinanza, bandirà le persone transgender dall'esercito, terrà elezioni per i presidi scolastici e porrà rapidamente fine alla guerra in Ucraina. I suoi piani, modellati da un gruppo di alleati a lui più vicini nel primo mandato, includono anche l'estromissione di decine di dipendenti pubblici dall'establishment della sicurezza nazionale e delle forze dell'ordine e la disposizione al Dipartimento di Giustizia di indagare penalmente il suo predecessore. Al di fuori dei suoi seguaci, comunque, le ambizioni di Trump per il secondo mandato non sono molto chiare e conosciute. I suoi discorsi e comizi iniziano abitualmente con una lunga recitazione delle sue rimostranze nei confronti dei nemici politici e dei pubblici ministeri che lo perseguitano con varie accuse penali. Nel momento in cui arriva ai suoi piani reali, i suoi discorsi diventano più aleatori: per coloro che hanno la pazienza di ascoltarlo e di interpretarlo, tuttavia, Trump ha lasciato intendere alcune sue intenzioni. Comunque, molte delle sue proposte dovrebbero probabilmente affrontare sfide giudiziarie e altre difficilmente potrebbero passare attraverso il Congresso. Come ha affermato in un'intervista l'ex suo stratega, Steve Bannon, che ancora lo consiglia: "Ci sono molti think tank, tre o quattro gruppi e una serie di altri consiglieri che stanno lavorando. Il secondo mandato è ora in fase di preparazione". E' certo che al centro del processo di sviluppo della politica di Trump ci sono due assistenti ed ex scrittori di discorsi alla Casa Bianca, Vince Haley e Ross Worthington. Sono assistiti da think tank formati



Se fosse eletto, Trump ha dichiarato di impedire ai bambini nati negli Stati Uniti di rivendicare automaticamente la cittadinanza americana

da ex rappresentanti dell'amministrazione Trump tra cui l'America First Policy Institute - pieno di ex funzionari tra cui Larry Kudlow, Kellyanne Conway, Brooke Rollins e Keith Kellogg - e il Center for Renewing America, guidato dall'ex alto funzionario del bilancio Russ Vought. Di questo gruppo fanno sicuramente parte Roger Stone, che ha recentemente viaggiato con lui sull'aereo in Iowa; Michael Flynn, il generale in pensione che è stato per breve tempo consigliere per la sicurezza nazionale durante il primo mandato; Stephen Miller, l'ex consigliere che ha sostenuto misure anti-immigrati più aggressive e controverse; Bannon, che aveva perso il favore di Trump ma, nelle ultime ore del suo primo mandato, ha ottenuto una grazia che ha posto fine al processo per accuse di frode federale. Anche una manciata di persone della conservatrice Heritage Foundation è coinvolta, tra cui John McEntee, ex uomo di Trump diventato capo del personale della Casa Bianca, che trascorse i suoi ultimi mesi dell'amministrazione cercando di sradicare i funzionari ritenuti non sufficientemente leali.

I piani di Trump dovrebbero includere uno sconvolgimento delle forze dell'ordine federali, anche se lui e diversi stretti consiglieri affrontano una serie crescente di sfide legali. Trump ha recentemente ricevuto una lettera dal consigliere speciale che indaga sugli sforzi per ribaltare le elezioni del 2020, Jack Smith, che lo ha già accusato di cattiva gestione di informazioni dopo aver lasciato l'incarico. Non va dimenticato, inoltre, che Bannon è stato dichiarato colpevole l'anno scorso di oltraggio al Congresso e rischia quattro mesi di carcere, una sentenza che sta impugnando. Se vincerà nel 2024, Trump dovrebbe porre fine a tutti i procedimenti federali contro sé stesso e i suoi sostenitori e consiglieri. Le politiche che Trump



Trump si vuole presentare come l'“inevitabile” candidato repubblicano che si dovrà confrontare con Biden nelle elezioni del 2024

e il suo team stanno escogitando derivano dalla rabbia dell'ex presidente nei confronti dei cosiddetti burocrati dello “stato profondo” che ritiene abbiano ostacolato le sue ambizioni di primo mandato, così come l'ostilità tra i conservatori bianchi verso l'istruzione e i movimenti sociali destinati a sostenere la diversità razziale e l'identità di genere. Gli ex funzionari di Trump dicono che emetterà un nuovo ordine esecutivo prendendo di mira i burocrati ritenuti così contrari alle sue politiche da contrastare silenziosamente le sue direttive. Trump, nell'ottobre 2020, aveva già emesso un provvedimento che ha creato una classe di dipendenti federali chiamata “Schedule F” che non aveva alcun servizio civile o protezioni sindacali, rendendoli più facili da licenziare. Il presidente Biden l'ha revocata. “Sarei scioccato se due terzi degli incaricati non politici nel Dipartimento di Giustizia non fossero costretti a lasciare nei primi 100 giorni”, dopo che Trump è tornato in carica, ha detto Bannon. “Ci sarà una purga di questo apparato corrotto. Questi radicali all'interno della Giustizia, dell'Fbi e della Cia se ne andranno”.

Trump ha anche recentemente detto a una conferenza di mamme di estrema destra che avrebbe eliminato completamente il Dipartimento dell'Istruzione e avrebbe fatto eleggere i presidi dai genitori. Inoltre, ha affermato che chiederebbe al Congresso di approvare una legge che “riconosca solo i generi maschile e femminile”. Vuole anche aumentare i dazi sulla Cina di miliardi, schierare la marina degli Stati Uniti per aiutare

a combattere i cartelli della droga e costruire un muro tra Stati Uniti e Messico che la sua prima amministrazione non è riuscita a finire. Il suo consigliere economico, Steve Moore, ha detto che dovrebbe incontrare presto Trump per “raccolgere idee per confrontare il suo programma economico con quello di Biden”, affermando che Trump “dovrebbe concentrarsi su quanto le bollette delle famiglie della classe media sono aumentate sotto Biden a causa dell'inflazione”. Infine, Trump ha sottolineato che immediatamente dopo essere eletto “sistemerebbe” la guerra della Russia in Ucraina, ma, in realtà, senza approfondire e senza spiegare come. In un video, definisce una “bugia” che “la Russia rappresenti la nostra più grande minaccia”.



Secondo Jaime Harrison, presidente del Comitato nazionale democratico, Trump, una volta eletto, “soffocherebbe il nostro boom manifatturiero interno a spese della classe media”

“Abbiamo sentito tutto da Trump stesso: la sua agenda inizierebbe immediatamente a manipolare l'economia a favore dei più ricchi del paese e soffocherebbe il nostro boom manifatturiero interno a spese della classe media e spingerebbe per vietare l'aborto a livello nazionale”, ha detto Jaime Harrison, presidente del Comitato nazionale democratico. Circa il 56% degli americani mantiene un'opinione sfavorevole nei confronti dell'ex presidente, secondo un'analisi di FiveThirtyEight. Questa cifra non è scesa sotto il 50% da quando Trump ha lasciato l'incarico ed è aumentata di quasi 3 punti da maggio, mentre accelerava la competizione primaria del Partito Repubblicano. ■

Firmato il contratto di lavoro del trasporto, logistica e spedizioni



Il contratto collettivo nazionale del trasporto merci, della logistica e delle spedizioni è stato finalmente rinnovato. Si tratta di un testo che interessa oltre 100 mila aziende e 500 mila lavoratori. Una vicenda che è durata quasi dieci anni. Infatti, l'ultimo rinnovo del contratto, avvenuto il 18 maggio del 2021, interessava soltanto la parte economica e non quella normativa. E' stato portato a termine un difficile lavoro di aggiornamento affidato a un'apposita commissione bilaterale che vedeva, da una parte, insieme a Confartigianato Trasporti, tutte le altre sigle datoriali, e da parte sindacale, FiltCgil, FitCisl e Uil Trasporti. "In questi anni, nonostante le criticità strutturali aggravate anche dalla crisi pandemica - ha commentato il presidente di Confartigianato Trasporti, Amedeo Genedani - pur partendo da posizioni differenti, con grande senso di responsabilità la nostra organizzazione, i sindacati e le altre parti datoriali hanno dimostrato il valore aggiunto di una sana contrattazione collettiva. Le rappresentanze di settore sono state capaci di saper guardare agli interessi dei lavoratori e delle imprese, garantendo ad ogni rinnovo contrattuale adeguati strumenti a tutela dei diritti retributivi e della valorizzazione della professionalità e competitività del tessuto imprenditoriale, costituito a stragrande maggioranza da artigiani e piccole e medie imprese".

Transizione ecologica con i biocarburanti rinnovabili

"La decisione del parlamento europeo di prevedere per la prima volta una definizione formale di 'carburanti CO2 neutri', inclusivi di tutti i biocarburanti rinnovabili, è un successo del buon senso, della ragione, della concretezza ed è una sconfitta dell'approccio ideologico (sicuramente non pragmatico)

al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica e ignorando il principio della neutralità tecnologica", è quanto ha affermato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, commentando i recenti avanzamenti dei vari iter approvativi in materia di neutralità carbonica dei trasporti, in particolare le adozioni della commissione industria, ricerca ed energia del parlamento europeo. "Abbiamo sempre sostenuto, e spesso come una voce fuori dal coro, che le difficoltà della necessaria transizione green dei trasporti", ha proseguito Artusi, "non potevano



che essere risolte attraverso un mix di soluzioni capaci di garantire la sostenibilità ambientale, economica e sociale. La decisione della commissione parlamentare industria rappresenta la strada idonea per arrivare a raggiungere concretamente il risultato di una effettiva neutralità carbonica alla quale tutti vogliamo arrivare, ma anche quella neutralità economica e sociale che la scelta della mono-tecnologia elettrica rischia di far saltare". "Ora, però, sarebbe un errore illudersi che tutto sia stato risolto", ha concluso il vicepresidente di Federauto, "Molta strada c'è ancora da fare perché i carburanti biologici acquistino il formale diritto di essere utilizzati anche dopo le varie scadenze regolate a livello europeo, al pari dei cosiddetti 'zero-emission'. Ma certamente il passo compiuto dai parlamentari europei ci incoraggia a continuare a impegnarci e a vigilare perché questa strada sia percorsa fino in fondo, nell'interesse non solo di una lobby di parte, ma nell'interesse di tutti".

Zes "unica" nel Mezzogiorno?

"La disponibilità europea a valutare l'estensione del regime di favore delle Zes a tutto il Mezzogiorno, annunciata dal ministro Fitto, è sicuramente una novità positiva, sul piano



della chiarezza e dell'uniformità di risultato", ha dichiarato il presidente della Conftrasporto, Pasquale Russo, che si è riservato di approfondire i dettagli della proposta in un incontro che la Confederazione delle imprese di trasporto aderente a Confcommercio ha chiesto di poter avere con il ministro Matteo Salvini. "La proposta deve garantire a tutto il sud Italia le migliori pratiche registrate finora, come ad esempio quelle della Zes Campania, senza 'annacquare' il regime delle semplificazioni, né quello dell'incentivazione differenziale. La riforma dovrebbe essere anche l'occasione per superare la controproducente esclusione dal credito d'imposta dei trasporti, per risolvere il deficit strutturale sofferto dal nostro Mezzogiorno sul fronte dell'accessibilità e per riuscire, attraverso la transizione ecologica, a conciliare crescita dell'economia e dei traffici con riduzione degli impatti ambientali". Anche Assoporti ha preso atto con soddisfazione di quanto proposto e annunciato dal ministro Fitto in relazione all'istituzione di una Zes unica per tutto il Mezzogiorno. Già in passato l'associazione aveva avanzato questa proposta, anche al fine di assicurare che il demanio marittimo possa essere sviluppato in maniera coerente con la legge istitutiva delle Autorità di sistema portuale, mantenendo la specificità delle Zes negli ambiti portuali. Il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato: "Le Zes sono una grande opportunità per lo sviluppo delle aree del Mezzogiorno e sono certo che la proposta portata avanti dal ministro Fitto vada nella direzione di una semplificazione delle procedure. Per meglio coordinare la necessità di salvaguardare le Zes portuali, sarà opportuno avviare un confronto quanto prima".

Trasporto merci: 2022, un calo delle immatricolazioni

Continental ha realizzato anche quest'anno l'osservatorio sui macro-trend del mercato dei veicoli pesanti per il trasporto di merci e persone, giunto alla sua terza edizione. Lo studio fotografa lo stato del settore in Italia nel 2022, dopo

un 2021 caratterizzato da una significativa ripresa dalla crisi causata dal Covid-19, e prova a tracciare la direzione verso la quale questo comparto si sta dirigendo, attraverso l'analisi dei dati sulle immatricolazioni, i tipi di alimentazione, l'anzianità, la categoria euro e, novità di questa edizione, anche sull'andamento del traffico in autostrada. Le immatricolazioni dei mezzi pesanti per il trasporto merci nel 2022 hanno registrato un calo del 6,4% rispetto al 2021 con solo 21.524 nuovi mezzi. Il dato italiano è in controtendenza rispetto alla crescita media dei paesi Ue, dove le immatricolazioni sono aumentate del 6,5% rispetto al 2021. I paesi che hanno registrato una maggiore crescita sono



Francia (più 2,3%), Spagna (più 13,6%) e Regno Unito (più 13,4%). La Germania, invece, segna un calo dello 0,9%. Per quanto concerne l'alimentazione, la situazione nazionale del parco circolante per il settore merci nel 2022 rimane pressoché invariata rispetto all'anno precedente. Il gasolio continua a essere predominante (90,8% in leggero calo rispetto al 91,3% del 2021) seguito da benzina e metano (che rimangono stabili a 4,6% e 2,2%). Si nota una crescita, seppur timida, delle alimentazioni alternative: il gas liquido segna un lievissimo aumento (1,4% rispetto a 1,3%), così come elettrici e ibridi (rispettivamente allo 0,3% e 0,8%). Tra le regioni con più mezzi elettrici, passa in testa alla classifica la Valle d'Aosta (2,1%), sorpassando il Trentino-Alto Adige (che passa da 1,3% del 2021 a 1,7% del 2022). Le regioni con più mezzi a metano sono le Marche (6,4%), l'Emilia Romagna (4,6%) e l'Umbria (3,8%).

Nell'osservatorio è entrato quest'anno, come dicevamo, anche il traffico in autostrada, che, nel 2022, ha avuto un andamento in crescita rispetto ai valori del 2021, con aumenti significativi sia per i veicoli leggeri (più 13,6%) sia per i veicoli pesanti (più 2,6%). ■

Ritorna BrauBeviale, la Fiera del beverage

Dopo la pausa per la pandemia, si terrà a Norimberga in novembre.

BrauBeviale, fiera leader europea nel settore del beverage, riprende il via: succede dopo una pausa di quattro anni dovuta principalmente alla pandemia, che ha fortemente rallentato il settore e impedito per così lungo tempo, di fatto, la diffusa conoscenza delle novità che lo hanno riguardato. L'evento fieristico tedesco - illustrato in una conferenza stampa che si è tenuta recentemente a Milano - è in calendario nella sede classica di Norimberga: si terrà da martedì 28 a giovedì 30 novembre prossimi e si pone l'obiettivo di offrire una gamma completa di prodotti e servizi per l'intera catena di processo grazie a circa 900 espositori posizionati all'interno di nove padiglioni che occupano una superficie espositiva pari a circa 40 mila metri quadrati. La "rinascita" è stata possibile grazie alla creazione di "Yontex", acronimo che unisce le parole "You" e "Context", intento letterale e grafico evidente nella volontà di specificare al meglio il concetto di attenzione a un contesto ampio in modalità del tutto personalizzata. La nuova realtà è frutto di una joint venture tra NürnbergMesse e Messe München (che ne detengono la proprietà con una quota paritaria al 50%) e si occuperà della realizzazione dell'importante appuntamento riunendo le due rinomate società storicamente dedicate all'ampio mondo delle bevande: appunto BrauBeviale (dove a farla da padrone è la birra, ma con ampi margini espositivi dedicati anche alle altre bevande, a partire dal vino) e drinktec, che ha invece cadenza quadriennale e si tiene a Monaco di Baviera. Un accordo di partnership che, come ha spiegato il vicepresidente esecutivo della neona-



ta società Petra Westphal, è stato possibile grazie a un motto preso a prestito da Walt Disney: "Se puoi sognarlo, puoi farlo", e si immagina non sia stato facile realizzare il sogno di unire fra loro due realtà fino a poco tempo fa assolutamente concorrenti.

Una vera e propria sfida che comporta coraggio e impegno visto che tutto questo è connotato da un contesto settoriale particolarmente difficile, a partire dal fatto che la crisi pandemica ha comportato una successiva carenza di manodopera nel comparto della ristorazione che ha toccato in particolare il segmento dei consumi fuori casa. Inoltre, l'ingente aumento dei costi di tutte le materie prime richiede un elevato grado di flessibilità nella politica di approvvigionamento dei produttori di bevande, a partire da quelli dei birrifici. Occorre anche tenere conto dei requisiti attualmente pubblicati nel progetto di direttiva dell'Unione europea sugli imballaggi e sui rifiuti da imballaggio

che saranno obbligatori a breve e che introducono nuove preoccupazioni in termini di tempistica e attuazione, in particolare per quanto riguarda l'elaborazione di strategie a breve termine. I visitatori - ne sono previsti circa 50 mila - avranno a disposizione le più avanzate tecniche in termini di soluzione pratiche per tutte le esigenze operative in merito alle tecnologie di processo e di imbottigliamento, e particolare attenzione sarà riservata alle problematiche connesse agli imballaggi e alla logistica. A questo proposito è opportuno qui sottolineare che nel padiglione 4 sarà previsto un ampio spazio - in termini fisici, ma anche di approfondimento e dibattito - dedicato proprio al settore logistico. Nel particolare, ben 15 espositori offriranno le loro soluzioni relative all'ottimizzazione della logistica che riguarda il beverage, e sono anche previsti tre momenti di discussione dedicati ai temi più pregnanti che toccano il settore logistico riferiti nel particolare a questo ambito specifico. (T.M.) ■

Tavola rotonda a Malpensa sull'ambiente

E' stata organizzata da DHL Express Italy e dalla Sea Milan Airports.

di **Gioia Valenti**

Una logistica sostenibile è l'unica strada percorribile per il futuro. Un futuro che, nell'hub internazionale di DHL Express Italy a Malpensa, è diventato presente grazie all'evento "Sustainability, accountability, futurability-sostenibilità in azione per il futuro" che ha visto allo stesso tavolo aziende, istituzioni e operatori del settore. "Le realtà più evolute e innovative prestano sempre maggiore attenzione all'impatto ambientale e sociale del

li", con queste parole Nazzarena Franco, Ceo di DHL Express Italy, ha aperto la tavola rotonda organizzata con Sea Milan Airports, alla quale sono intervenuti il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana e il sindaco di Milano Giuseppe Sala.

Oltre mille persone dirette stabilmente impiegate, più di 50 movimenti al giorno che collegano l'Italia al mondo, una

media giornaliera di 120 mila spedizioni internazionali processate: questi i numeri di Malpensa, hub strategico per il network di DHL da cui viene servita non solo la Lombardia, ma anche una parte consistente di tutta l'Italia. Proprio a supporto delle aziende del nostro paese fortemente orientate all'export che DHL Express prevede di investire ulter-

ha già fatto: dal rimodernamento della flotta aereomobili e l'elettificazione dei mezzi di servizio aeroportuale, alla già avviata introduzione di van a zero emissioni, che ad oggi coprono il 10% di tutte le rotte con focus nei centri urbani; dalla messa in servizio di circa mille colonnine di ricarica all'interno delle proprie facility entro il prossimo anno, al rinnovo in chiave di risparmio energetico di diversi impianti e strutture in tutta Italia. Nell'ambito, poi, della strategia di sostenibilità ambientale un ruolo fondamentale viene dato all'adozione di biocombustibili alternativi per l'aviazione che consentiranno di ridurre globalmente, entro quest'anno, la quantità di CO2. "Ad oggi ci confrontiamo non solo con una limitata capacità di biocarburanti per l'aviazione ma con prezzi che sono in media cinque volte superiori a quelli degli altri principali paesi europei. L'auspicio pertanto è che si possano attivare meccanismi virtuosi per le imprese desiderose di investire nella transizione ecologica e che con lo sviluppo della riforma dell'Emission Trading System Aviation e con il ReFuelEU Aviation Initiative, si possa intensificare il supporto alla domanda e all'offerta di SAF nel nostro paese e si favoriscano condizioni di parità all'interno del mercato europeo", ha aggiunto la Franco. In qualità di "pioniere" nella logistica sostenibile, DHL supporta i clienti nel rendere le proprie spedizioni più rispettose dell'ambiente offrendo il servizio GoGreen Plus che è una delle iniziative della "Mission 2050 - Zero Emissions" di DHL, che consente alle aziende clienti di decarbonizzare i loro trasporti scegliendo combustibili sostenibili nel trasporto aereo. ■



Nazzarena Franco, Ceo di DHL Express Italy

proprio business e di quello dei loro clienti. Lo fanno a partire da obiettivi chiari e misurabili ma lo fanno, soprattutto, insieme. Perché è solo grazie alle sinergie tra aziende e istituzioni che il nostro sistema può affrontare con successo la sfida della transizione green e trovare soluzioni concrete e percorribili

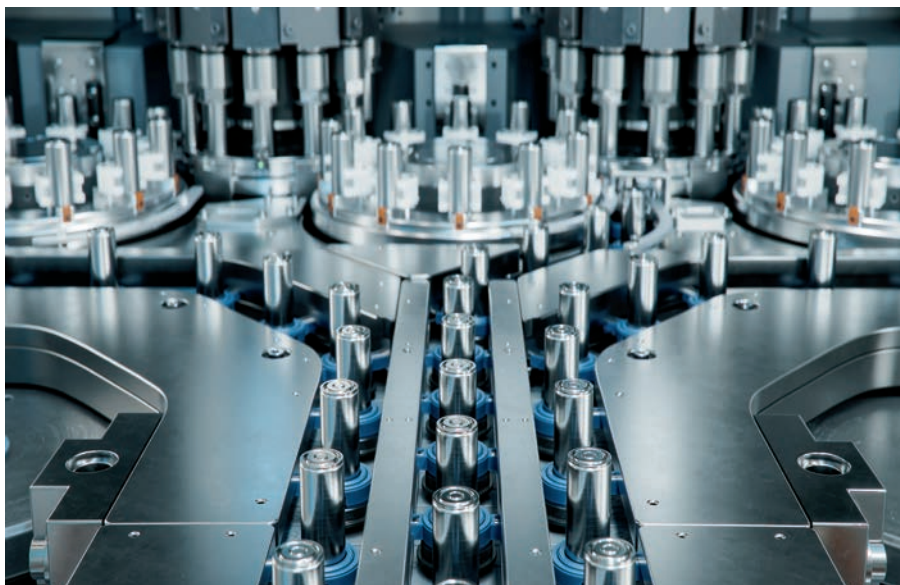
rriori 360 milioni nel corso dei prossimi 4 anni per un totale di oltre 700 milioni in 8 anni. Investimenti che riguardano necessariamente anche soluzioni per combinare la crescita con la riduzione di emissioni, con impatto sulla qualità dell'aria nei diversi contesti in cui DHL Express opera. Molte cose DHL

RBF Morph e Ansys uniscono le forze

L'obiettivo è portare in molteplici industrie la tecnologia mesh morphing, una tecnologia chiave utilizzata nella simulazione ingegneristica.

RBF Morph, società con sede a Monte Compatri, nei Castelli romani, è un pioniere e leader nel mesh morphing, una tecnologia chiave utilizzata nella simulazione ingegneristica che combina un controllo molto accurato dei parametri geometrici con una deformazione estremamente rapida della mesh, completamente integrata nel processo di risoluzione. La società conta su oltre dieci anni di esperienza con più di cento clienti globali, tra cui alcuni dei principali attori e produttori di apparecchiature originali nell'industria automobilistica e aerospaziale. Oggi, RBF Morph ha unito le forze con Ansys per portare in molteplici industrie la tecnologia mesh morphing più all'avanguardia.

Le funzioni a base radiale, le RBF, sono considerate dalla comunità scientifica uno dei migliori strumenti matematici per il mesh morphing, una tecnica utilizzata per modificare o deformare una mesh geometrica mantenendo la sua struttura complessiva e le sue caratteristiche. Questo approccio è fondamentale nello sviluppo di applicazioni complesse ad alta sicurezza nelle industrie automobilistica, aerospaziale e medicale. Grazie al mesh morphing, le aziende possono ridurre notevolmente il tempo di calcolo durante l'esecuzione di analisi di ottimizzazione del design altamente automatizzate, aumentando l'affidabilità e le prestazioni dei prodotti, riducendo i costi, i tempi di



Un'immagine della linea di produzione dell'industria automobilistica. Un'industria che ha iniziato con successo a utilizzare il mesh morphing

consegna e l'impatto ambientale. I prodotti di oggi rappresentano una tecnologia all'avanguardia per la morfologia della mesh, che può aiutare le aziende a ottimizzare i loro prodotti e raggiungere l'efficienza ottimale all'interno della piattaforma di simulazione di Ansys.

I principali vantaggi del mesh morphing di RBF sono i seguenti: capacità di gestire qualsiasi tipo di mesh, rendendola estremamente flessibile e utilizzabile in ogni situazione; integrazione completa con i solutori CAE di Ansys, offrendo un'esperienza utente fluida e senza soluzione di continuità; non è necessario eseguire re-meshing, il che consente di ridurre significativamente il tempo di calcolo. Inoltre, può

essere parallelizzato in modo efficiente per ottenere ulteriori riduzioni dei tempi di calcolo; processo robusto, utilizzato da decenni dai principali attori dell'industria, con risultati comprovati di riduzione dei costi e miglioramento delle prestazioni, fino a un fattore di 5x. "Grazie alla nostra partnership con RBF Morph, Ansys può offrire agli utenti una soluzione avanzata per il mesh morphing che è perfettamente integrata nella piattaforma di Ansys!", ha dichiarato Prith Banerjee, chief technology officer di Ansys. "Questi strumenti all'avanguardia sono in grado di affrontare le applicazioni più impegnative in qualsiasi settore utilizzando la potenza predittiva della simulazione". ■

Logista entra nella distribuzione farmaceutica

E' stato programmato un piano industriale per la crescita nel settore.

Logista entra nel mercato della distribuzione farmaceutica in Italia e avvia un processo di diversificazione nei settori della logistica, dove è già leader nel nostro paese per la distribuzione a oltre 60 mila punti vendita di prodotti del tabacco, food and beverage

dispone di un ampio portafoglio di aziende farmaceutiche clienti e conta su una superficie di stoccaggio di 25 mila metri quadrati e gestisce oltre 200 mila spedizioni l'anno. Per la crescita del segmento farmaceutico in Italia, Logista ha varato un ambizioso programma

in questo settore, per fornire ai clienti la massima efficacia ed efficienza nei servizi logistici, con l'elevata affidabilità e qualità che da sempre identifica Logista nei suoi business", precisa Maria Pilar Colàs Castellote, amministratore delegato dell'azienda in Italia.



Logista ha comprato Gramma Farmaceutica, azienda che lavora nel settore dal 1982

ge e convenienze. L'ingresso di Logista nel mercato della distribuzione dei farmaci, che in Italia vale circa un miliardo di euro, si concretizza con l'acquisizione di Gramma Farmaceutici, azienda che opera dal 1982 nello stoccaggio e distribuzione a livello nazionale di prodotti farmaceutici per uso umano e veterinario e di cosmesi, che conta su un fatturato di oltre 8,5 milioni di euro e su più di un centinaio di dipendenti e collaboratori diretti e indiretti. Gramma

di investimenti, predisponendo un piano industriale per lo sviluppo di nuove piattaforme logistiche dedicate.

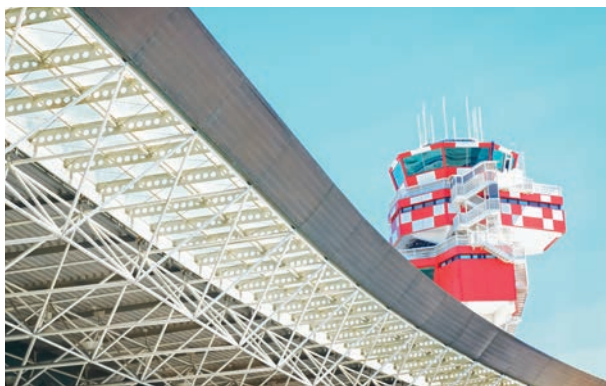
“L'acquisto di Gramma è il passo iniziale verso successivi obiettivi di crescita nei servizi legati alla logistica e distribuzione farmaceutica in Italia, per i quali abbiamo programmato la creazione di nuove piattaforme distributive sul territorio nazionale, volte a sviluppare il nostro know how anche

Il Gruppo Logista, tra i leader europei nella logistica, estende così all'Italia il know-how maturato nella distribuzione farmaceutica in Spagna, dove tramite Logista Pharma gestisce rapporti con oltre 200 aziende farmaceutiche, conta su 11 stabilimenti per lo stoccaggio di farmaci alle diverse classi di temperatura (temperatura controllata, refrigerata e congelata) e offre un ampio portafoglio di servizi a valore aggiunto verso produttori, grossisti, ospedali, farmacie e pazienti. Inoltre, Logista Pharma è leader nella distribuzione dei vaccini, sia ad uso umano che veterinario, distribuendo durante la pandemia da Covid-19 in Spagna più del 60% delle dosi. “Con l'acquisizione di Gramma, Logista entra ufficialmente

nella gestione di tutti i servizi di trasporto, distribuzione e consegna farmaceutica anche in Italia, sfruttando la consolidata presenza capillare sul territorio nazionale, dove raggiungiamo il 100% dei comuni ogni settimana in forza della nostra rete di oltre 90 depositi territoriali, con una capacità di stoccaggio superiore a 200 mila metri quadrati”, ha affermato Federico Rella, vicepresidente e head corporate affairs di Logista Italia. ■

Swissport festeggia il primo anniversario in Italia

Swissport Italia, a luglio dell'anno scorso, ha rilevato la gestione delle operazioni di terra nell'hub di ITA Airways presso l'aeroporto di Roma Fiumicino. Un'operazione che ha previsto l'assunzione di circa 1.600 dipendenti provenienti dall'ex Alitalia e consolidato la posizione di Swissport Italia quale leader di settore. A seguire, nell'ottobre del 2022, anche l'aeroporto di Milano-Linate è stato aggiunto al portfolio italiano, portando il numero totale dei dipendenti di Swissport in Italia al numero di 2.355. Oggi Swissport Italia assiste 34 compagnie aeree.



Tra queste, il 43% opera su una rete di rotte intercontinentali. Per rafforzare il rapporto con i clienti, la società ha introdotto misure innovative come l'adozione del Net Promoter Score, un sistema di valutazione che consente ai clienti di valutare le performance di Swissport su base settimanale, oltre alle figure dei Key Account Manager. Nel primo anno di attività, Swissport Italia ha gestito quasi 69 mila voli, servito 8,1 milioni di passeggeri e processato in modo efficiente 4,7 milioni di bagagli. Inoltre, il costante impegno della società per la puntualità, ha portato a un tasso medio di puntualità dei voli delle compagnie aeree pari al 95%. "Sono incredibilmente orgogliosa del rapido e positivo sviluppo di Swissport Italia. I traguardi raggiunti e il livello delle nostre performance dimostrano non solo che i nostri processi sono consolidati, ma che stanno definendo il benchmark nel settore dei servizi aeroportuali a terra in Italia. I nostri professionisti sono il cuore e l'anima del nostro successo e il loro impegno ci consente di raggiungere traguardi sempre più alti", ha dichiarato l'amministratore delegato della società Marina Bottelli. Al ricorrere del primo anniversario, l'impegno di Swissport Italia per garantire

l'eccellenza rimane più forte che mai. Con un team dinamico e dedicato, rapporti consolidati con i clienti e focus sul miglioramento continuo, la società è pronta per una crescita sostenuta sul mercato italiano. "I risultati di Swissport Italia riflettono la dedizione e la competenza del nostro team e sottolineano il nostro focus sulla crescita economica e sulla creazione di opportunità", aggiunge Bruno Stefani, Ceo di Swissport per l'Italia e la Francia. "Il nostro ingresso sul mercato italiano è stato di importanza strategica e ha rappresentato un contributo importante per il nostro ambizioso piano di crescita e acquisizioni".

COSCO COLLEGERÀ DA SETTEMBRE IL MEDITERRANEO CON IL SUD AMERICA



Con il suo nuovo servizio settimanale "ESE2", a partire da questo settembre, Cosco Shipping collegherà il nord Europa e il Mediterraneo con la costa orientale del Sud America. Il servizio coprirà completamente la regione del Sud America orientale, irradiandosi a mercati come Brasile, Argentina e Uruguay. Sono stati inclusi scali come Santos, Rio de Janeiro, Paranagua, Itapoa e altri importanti porti. Il servizio offre tempi di transito molto competitivi, ad esempio collegando Santos con Rotterdam in soli 18 giorni e viceversa in 26 giorni, e inizierà il 16 settembre partendo da Montevideo, in Uruguay, con la nave Xin Nan Tong. Con il lancio di "ESE2", Cosco si presenta ai propri clienti rafforzando la sua posizione di compagnia che offre servizi con tempi di transito più rapidi, orari affidabili e una copertura completa sulle rotte di tutto il mondo.

Italmondo accelera sulla sostenibilità

Dopo aver acquistato un macchinario capace di modulare l'imballaggio delle merci al fine di ridurre l'impatto ambientale e aver studiato un modello matematico per ottimizzare il carico dei Tir (insieme a Supernova Hub, l'Università DTU di



Copenaghen e l'Istituto ETH di Zurigo), oggi Italmondo accelera ulteriormente sulla sostenibilità, avviando un piano per la transizione energetica di alcune sedi del Gruppo in Italia e in Europa. Italmondo - da 70 anni tra i leader dei servizi logistici italiani e internazionali - prosegue nel suo percorso verso la sostenibilità, avviando il progetto di transizione energetica dell'headquarter di Arluno, Milano, e delle sedi lombarde di Lainate e Ossona, che saranno operative entro la fine del 2023 e di quella in Belgio, a Mouscron, che è già entrato in funzione da questo mese. Il progetto, che consiste nell'installazione di quattro impianti fotovoltaici che andranno a coprire una superficie di circa 35 mila metri quadrati, consentirà al Gruppo di arrivare a produrre, a progetto completato, oltre un megawatt di energia pulita che verrà usata in parte per rendere le tre sedi parzialmente autonome e in parte verrà immessa nella rete energetica. L'impianto è stato progettato e verrà installato in maniera sicura, grazie al corretto distanziamento dei pannelli che andrà a coprire un'area più ampia riducendo così il rischio di incendi. Inoltre, grazie a questa iniziativa la società potrà risparmiare complessivamente l'emissione in atmosfera di 530 mila kg di CO2 all'anno. In particolare, il progetto fotovoltaico da 350 KW dell'headquarter di Arluno permetterà a Italmondo di produrre non solo l'energia necessaria per l'autoconsumo

rendendo la sede indipendente per il 70% dal punto di vista energetico - ma anche di immettere in rete il 30% della produzione energetica, grazie alla costruzione di una superficie fotovoltaica di circa 2 mila metri quadrati. Inoltre, grazie a questa soluzione Italmondo ridurrà notevolmente le sue emissioni di CO2: ogni anno infatti produrrà circa 140 mila kg di CO2 in meno, generando un impatto ambientale benefico pari a quello di 2.706 alberi. Gli impianti di Arluno e quelli di Lainate e Ossona, entrambi da 100 KW, entreranno in funzione a partire da settembre.

Il progetto PharmacomItalia per incrementare la sicurezza

Il progetto, elaborato da PharmacomItalia, "Requisiti infrastrutturali e di servizio per la distribuzione dei medicinali per uso umano" è dal 10 luglio "Prassi di riferimento" dell'Unione Italiana di Normazione-UNI. Le prassi di riferimento sono documenti pubblicati dall'UNI che definiscono prescrizioni tecniche e che danno in tempi brevi un primo riscontro volontario su temi non ancora consolidati dalla normazione. Il progetto rappresenta un primo importante riconoscimento per il gruppo di lavoro PharmacomItalia e per tutti gli operatori della filiera logistica farmaceutica che potranno disporre di uno



strumento tecnico di lavoro. "Il nostro prossimo obiettivo, in accordo con UNI, si proietta nella compilazione di una norma qualitativa specifica sulla logistica per il bene farmaco. Norma di qualità che auspichiamo conduca all'iter per un percorso certificativo riconosciuto a livello nazionale e che legittimi

il ruolo di PharmacomItalia quale promotore di una cultura del processo della filiera logistica, basato su standard riconosciuti, analisi dei rischi e alti requisiti qualitativi, applicato ai flussi del prodotto farmaceutico”, ha commentato il presidente PharmacomItalia Fabrizio Iacobacci. PharmacomItalia è un’associazione no-profit composta da esperti di logistica e da professionisti specializzati nella gestione del prodotto farmaceutico. L’associazione ha come scopo principale mettere a fattore comune esigenze, esperienze e visioni per proporre soluzioni tecniche atte ad assicurare al paziente di essere curato con farmaci gestiti e trasportati con assoluta garanzia di integrità. L’obiettivo del progetto è di raggiungere un documento di “conformità logistica” ponendo le basi di un sistema di interpretazione e applicazione operativa e tecnica comune delle good distribution practice sul territorio nazionale e di contribuire all’incremento del livello di qualità della filiera favorendone l’omogeneità in coerenza con le aspettative della produzione. I prossimi passi sono di aprire l’iter di un percorso certificativo per la definizione di un protocollo di conformità logistica per il farmaceutico (ovvero, una vera e propria certificazione nazionale) che assicuri coerenza tecnica con le necessità e aspettative della produzione residente sul territorio italiano e competitività rispetto a modelli di certificazione volontaria esistenti sul mercato.

La soluzione Thermal Box-in-Box di Smurfit Kappa Italia

La multinazionale del packaging Smurfit Kappa Italia ha messo a punto un’innovativa soluzione completamente a base di carta che sfrutta l’isolamento termico offerto dall’aria all’interno degli imballi per mantenere una temperatura costante senza l’utilizzo di materiali ad alto impatto ambientale come ad esempio il polistirolo. Un ennesimo esempio pratico dell’iniziativa “Better Planet Packaging” con cui Smurfit Kappa Italia si pone l’obiettivo di creare imballaggi idonei a rispondere alle necessità dei clienti più esigenti garantendo al contempo la salvaguardia dell’ambiente. Smurfit Kappa Italia, multinazionale presente sul territorio nazionale con 26 siti e 2.200 dipendenti, ha messo sul mercato Thermal Box-in-Box, una nuova soluzione di imballo patent pending dedicata principalmente ai generi alimentari e non solo, frutto dello studio del team di designer specializzati che operano nell’Experience Centre della società. La

sfida vinta, dopo numerose prove e analisi nei laboratori dell’azienda, è stata quella di creare una scatola termica completamente in cartone ondulato rinunciando all’uso di polistirolo, plastica o altri materiali ad alto impatto ambientale. Thermal Box-in-Box è la dimostrazione concreta di come un semplice materiale come il cartone ondulato non sia soltanto sostenibile, ma anche altamente funzionale.



L’idea alla base è apparentemente semplice: sfruttare l’isolamento termico offerto dall’aria che rimane all’interno degli imballi. Il nuovo sistema è infatti composto da tre elementi: una scatola interna contenente il prodotto; una fascia a montaggio rapido che la avvolge completamente, dotata di distanziali multidirezionali; la scatola esterna. Un insieme realizzato in monomateriale biodegradabile e senza uso di colla che, grazie alla capacità di creare una sorta di camera d’aria intorno alla scatola interna, riduce al minimo i ponti termici e consente di mantenere la corretta temperatura - con o senza l’uso di ghiaccio a seconda delle necessità specifiche del prodotto - eliminando materiali difficilmente riciclabili come il polistirolo, lo standard di mercato per le spedizioni a temperatura controllata. “Ricerca e innovazione sono fondamentali in un settore come quello del packaging che diventa sempre più un driver dell’economia circolare. In questo senso la collaborazione con i nostri clienti è una carta vincente per analizzare nel dettaglio le varie supply chain, capire le esigenze e trovare insieme le soluzioni più efficaci e concretamente sostenibili, anche per i prodotti che necessitano di temperatura controllata durante il trasporto. Un prodotto come Thermal Box-in-Box è un esempio di questo nostro approccio e rappresenta un ulteriore progetto della nostra iniziativa Better Planet Packaging, che ha l’obiettivo di accompagnare i nostri clienti e i consumatori in una transizione ecologica a partire proprio dagli imballi”, ha dichiarato Gianluca Castellini, Ceo di Smurfit Kappa Italia.

LUFTHANSA CARGO PREMIA KUENHE+NAGEL



Lufthansa Cargo ha premiato, durante il Global Partner Council di quest'anno, svoltosi a Madrid, Kuenhe+Nagel con l'“Excellence Award 2022”. E' la venticinquesima volta che un partner ottiene questo riconoscimento. Lufthansa Cargo e Kuenhe+Nagel hanno una cooperazione di lunga data: la compagnia aerea ha utilizzato la società di logistica per trasportare merci urgenti, preziosi e merci sensibili alla temperatura. Le due aziende lavorano anche a stretto contatto per promuovere efficacemente la digitalizzazione e le iniziative di sostenibilità nel settore del trasporto aereo. “Sono particolarmente lieto del premio che è stato consegnato a Kuehne+Nagel. La nostra forte partnership a tutti i livelli dell'organizzazione ha fornito opportunità di mercato e spazio per nuove idee. Insieme, siamo stati in grado di espandere il nostro posizionamento sul mercato e quindi offrire ai nostri clienti anche un valore aggiunto nei servizi”, ha sottolineato Ashwin Bhat, Ceo di Lufthansa Cargo.

GXO Logistics investe in robot

GXO Logistics, il più grande provider pure-player di contract logistics del mondo, ha annunciato la sperimentazione con successo di una serie di robot GRS in un sistema di smistamento 3D. L'impianto di Stradella, in provincia di Pavia, primo del suo genere in Europa, evidenzia così la

leadership tecnologica dell'azienda. “GXO ha investito in un programma pilota, utilizzando la tecnologia di smistamento robotizzato per ottimizzare la produttività, la precisione e l'efficienza operativa di uno dei nostri principali clienti del settore fashion”, ha dichiarato Alessandro Renzo, managing director dell'azienda per l'Italia e la Svizzera. “Ricerchiamo e sperimentiamo costantemente tecnologie inno-



vative, per soddisfare le esigenze in rapida evoluzione dei nostri clienti, e ci aspettiamo che il successo dell'impianto pilota si traduca a un'installazione più ampia nel sito”. La soluzione di smistamento robotizzato di GRS può essere implementata velocemente e con semplicità, richiedendo in genere poche settimane rispetto ai mesi necessari per le tecnologie di smistamento alternative. Il modello di robotica come servizio, o RaaS, lo rende uno strumento efficiente per gestire i picchi di domanda, come ad esempio durante le festività natalizie, e riduce drasticamente la necessità di investimenti in conto capitale per i clienti e i lunghi tempi di consegna richiesti da altre soluzioni. Attualmente, GXO utilizza con successo questa tecnologia in un impianto all'avanguardia negli Stati Uniti. L'esperienza pilota, della durata di 30 giorni, si è svolta presso il sito GXO di Stradella, che ospita attività legate all'eCommerce. L'installazione ha richiesto solo una settimana e più di una dozzina di robot di smistamento 3D sono stati programmati per alimentare 30 carrelli con più di 450 cassoni di destinazione. I robot hanno raggiunto una produttività di 1.200 unità all'ora - oltre 3 volte la velocità della soluzione precedente - e possono essere ulteriormente scalati per ottenere una produttività significativamente più elevata. L'impianto pilota ha inoltre ottimizzato le ore di lavoro legate al processo di smistamento, ridotto gli errori di smistamento e aumentato la tracciabilità degli ordini.

P3 LOGISTIC PARK REALIZZA UN MAGAZZINO NEL VENETO



P3 Logistic Parks, società specializzata in investimenti a lungo termine, sviluppo, acquisizione e gestione di immobili a uso logistico, continua la sua strategia di espansione in location strategiche da nord a sud del paese e annuncia il secondo sviluppo greenfield nella regione Veneto, a Cittadella, in provincia di Padova, presso il distretto logistico Zitac, dove verrà realizzato un magazzino logistico su un'area totale di 160 mila metri quadrati. La nuova struttura sarà progettata all'insegna della massima flessibilità per venire incontro alle esigenze del futuro/i tenant. Ubicato in posizione strategica - a soli 25 minuti da Verona, 30 da Padova e 40 da Treviso - questo sito si trova all'incrocio dei corridoi logistici Mediterraneo e Baltico-Adriatico e beneficia dell'accesso diretto alla nuova superstrada Pedemontana Veneta che collega Vicenza e Treviso attraverso il casello di Bassano del Grappa, a 10 minuti di distanza. Il lotto consente di realizzare magazzini di grandi dimensioni, in una regione dove è nota la scarsità di terreni per la logistica e in un contesto territoriale emergente, all'interno del mercato di Padova già consolidato; una sorta di "baricentro strategico" nell'area del nord est, tra Padova, Venezia, Vicenza e Treviso.

lanciato nel 2020 un programma di durata quinquennale a livello globale che mira a trasformare le modalità di consegna dei prodotti introducendo supply chain pionieristiche e a carattere rigenerativo. Il nuovo approccio si è tradotto in un piano integrato di azioni denominate "Planet Positive", "Business Positive" e "Communities Positive". L'innovativa strategia lanciata da chep riflette un cambio di paradigma e punta alla creazione di impatti positivi su ambiente e società piuttosto che al contenimento delle conseguenze negative delle attività produttive ed economiche, rompendo quindi il legame tra consumo e danno all'ecosistema e dando vita a modelli rigenerativi che ripristinano la natura e rafforzano la società. Il modello di "condivisione e riutilizzo"



conosciuto come pallet pooling, di cui chep è pioniera, offre già - in confronto alle alternative monouso - numerosi benefici ambientali. Solo lo scorso anno, in Italia, le soluzioni di chep hanno consentito ai clienti di conseguire i seguenti risparmi: oltre 36 milioni di tonnellate metriche di CO₂; 169.137 litri d'acqua (equivalenti a 68 piscine olimpioniche); 3,2 milioni di metri cubi di legno; 4.038 tonnellate di rifiuti (equivalenti a 567 camion). "La nostra strategia quinquennale di sostenibilità prevede un percorso chiaro per il conseguimento di una supply chain autenticamente rigenerativa, imperniata su valori come riutilizzo, resilienza e rigenerazione. - ha dichiarato Javier Sanchez, Country General Manager di chep Italia - Ai fini del raggiungimento dei target positivi per il pianeta, abbiamo anche riconfermato la nostra politica di approvvigionamento che prevede l'utilizzo di legno proveniente unicamente da foreste con certificazione di sostenibilità. A livello ambientale, inoltre, chep intende impiegare entro il 2025 esclusivamente energia elettrica da fonti rinnovabili e consentire la coltivazione di due alberi per ogni albero utilizzato per la produzione di pallet", ha dichiarato Javier Sanchez, country general manager di chep Italia. ■

Il programma quinquennale di Chep per la sostenibilità

Chep, fornitore globale di soluzioni per la supply chain, ha

Un'indagine sull'uso delle nuove tecnologie

Poco più di un quarto delle aziende ha adottato tecnologie AV/AR.

GridRaster, uno dei principali fornitori di piattaforme di realtà estesa (XR) orientate al cloud che consentono esperienze di realtà aumentata (AR) / realtà virtuale (VR) / realtà mista (MR) scalabili di fascia alta

12 mesi, mentre il 34% sta conducendo ricerche per progetti futuri;

Uso: tra coloro che hanno adottato tali tecnologie, oltre la metà (56%) ha riferito di aver assistito a un aumento

e della tecnologia digital twin su ambienti di piattaforma on-premise.

A seguito del recente lancio della tecnologia delle cuffie Vision Pro di Apple, il 34% ha espresso l'intenzione di integrare le tecnologie

AR/VR nelle proprie operazioni. Nel frattempo, il 21% che non aveva piani di sviluppo precedenti ora mostra un elevato interesse a causa del recente annuncio di Apple. Anche il crescente dibattito sugli strumenti di intelligenza artificiale generativa ha stimolato l'interesse, con il 27% che ora incorpora strumenti di intelligenza artificiale nelle proprie tecnologie AR/VR.



"Il software più accessibile e il calo dei costi dell'hardware incoraggeranno le aziende a incorporare le nuove tecnologie migliorando la produttività e riducendo i costi", ha affermato Rishi Ranjan, Ceo di GridRaster

per le aziende, ha presentato i risultati di uno studio di benchmarking di settore volto a valutare due aspetti chiave: l'adozione e l'uso di tecnologie di realtà mista immersiva da parte di aziende e produttori. Il sondaggio online è stato condotto a giugno, comprendendo oltre 2.500 dirigenti aziendali di livello in una varietà di settori. I principali risultati del sondaggio:

Adozione: i risultati rivelano che poco più di un quarto (26%) ha incorporato tecnologie AR/VR nelle proprie operazioni e un ulteriore 29% sta contemplando l'idea. Il quarantadue per cento prevede di svilupparlo entro i prossimi

fino a un quarto della propria efficienza produttiva complessiva, insieme a un calo del 25% delle spese di produzione grazie a una maggiore efficienza.

Uso del cloud e dell'intelligenza artificiale 3D: un significativo 42% considera la precisione delle sovrapposizioni virtuali nel mondo fisico e il tracciamento degli oggetti in tempo reale cruciali per i loro casi d'uso. Tuttavia, solo il 26% potrebbe utilizzare 3D-AI con la propria tecnologia AR/VR e solo il 27% ospita la propria piattaforma AR/VR in un ambiente cloud, nonostante i suoi comprovati vantaggi nel migliorare l'accuratezza delle sovrapposizioni virtuali

Rishi Ranjan, Ceo di GridRaster, ha osservato: "Nel 2023, le tecnologie AR/VR e di realtà mista hanno influenzato considerevolmente le aziende e i produttori. Man mano che il software diventa più accessibile e i costi dell'hardware continuano a diminuire, le aziende di tutti i settori incorporeranno queste tecnologie nelle loro operazioni quotidiane, migliorando così la produttività e riducendo i costi. Mentre il crescente interesse per la tecnologia tra le imprese è incoraggiante, è necessaria un'ulteriore formazione per dimostrare i vantaggi della tecnologia 3D-AI e degli ambienti virtuali basati su cloud rispetto alle soluzioni on-premise". ■

Le sfide del futuro

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Sono aperte le candidature per l'accesso al corso "Addetto al supporto logistico integrato", realizzato da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica in partnership con un'impresa leader nel settore dell'ingegneria logistica. La formazione avrà inizio il 5 settembre, con inizio degli stage in azienda nel mese di novembre. Gli inserimenti occupazionali (garantiti nella misura minima del 60% degli allievi idonei) avverranno entro l'anno, già a partire dal mese di dicembre. Un'opportunità quindi molto mirata e importante. Qual è l'importanza di figure professionali di questo livello? Ne parliamo con l'ingegner Riccardo Tagliavini, responsabile tecnico SNTL.

QUAL È IL RUOLO DELL'“IMPIEGATO TECNICO” NEGLI SCENARI ATTUALI DI AUTOMAZIONE INDUSTRIALE?

Con l'avanzamento tecnologico in costante crescita, il settore industriale sta affrontando una trasformazione significativa. Il ruolo dell'impiegato tecnico si è dimostrato cruciale per facilitare l'efficienza e la comprensione nei processi produttivi sempre più automatizzati. Le imprese stanno adottando sempre più soluzioni di automazione industriale per migliorare la produttività e ridurre i costi operativi. Questa progressione tecnologica ha portato alla necessità di figure specializzate in grado di gestire la complessità delle informazioni tecniche e tradurle in manuali comprensibili.

SI PUÒ CONSIDERARE L'IMPIEGATO TECNICO SPECIALIZZATO NELLA REDAZIONE DELLA MANUALISTICA UN FACILITATORE DELLA COMUNICAZIONE TECNICA?

L'impiegato tecnico addetto al supporto logistico integrato svolge un ruolo di collegamento tra le competenze tecniche e la documentazione. Il suo compito principale è raccogliere informazioni tecniche dettagliate e organizzarle in manuali di istruzioni e procedure. Questo processo garantisce un flusso informativo chiaro e preciso per gli operatori e gli utilizzatori delle attrezzature. L'evoluzione dell'automazione industriale ha creato una crescente domanda di istruzioni tecniche e manuali ben strutturati. Questi documenti sono essenziali per consentire agli operatori di utilizzare le nuove tecnologie in modo efficiente e sicuro. L'impiegato tecnico gioca un ruolo cruciale nell'elaborazione di queste risorse informative.

L'IMPORTANZA DI QUESTA FIGURA È DETTATA DAI NUOVI FABBISOGNI CHE SI SONO GENERATI ALL'INTERNO DELLE IMPRESE IN TERMINI DI NUOVE PROFESSIONALITÀ?

L'automazione industriale ha comportato una diminuzione del fabbisogno di personale operativo tradizionale. Al contrario, c'è una crescente necessità di impiegati tecnici specializzati. Queste figure, con competenze uniche di redazione e comunicazione tecnica, si adattano perfettamente a questo nuovo ambiente di lavoro in rapida evoluzione. L'automazione avanzata ha portato ad attrezzature sempre più sofisticate, il cui funzionamento dipende da procedure precise. Di conseguenza, i libretti di istruzioni e manutenzione sono diventati strumenti più complessi e cruciali per l'efficienza delle operazioni. L'impiegato tecnico specializzato nella redazione della manualistica è il professionista incaricato di semplificare questa complessità, garantendone la comprensione da parte degli operatori.

COME SI COLLEGA LA FIGURA DEI NUOVI IMPIEGATI TECNICI CON LE ESIGENZE DI UNA MODERNA LOGISTICA?

Nell'ambito della logistica, molti processi coinvolgono attrezzature e tecnologie avanzate. L'impiegato tecnico specializzato si occupa di documentare in modo dettagliato tutti questi processi, comprese le operazioni di movimentazione e stoccaggio delle merci, il funzionamento dei magazzini automatizzati, il controllo dei sistemi di picking e confezionamento, e molto altro. Questa documentazione fornisce un'ampia comprensione di come tali processi devono essere gestiti correttamente per garantire un flusso efficiente delle merci all'interno dell'azienda. Inoltre, risulta fondamentale la redazione di documenti e manuali per la logistica, anche per garantire la conformità delle operazioni alle norme di sicurezza e per ridurre i rischi di incidenti sul lavoro. Infine, con l'evoluzione tecnologica cresciuta nel campo della logistica, nuove attrezzature e sistemi vengono introdotti regolarmente. L'impiegato tecnico è coinvolto nel miglioramento continuo della documentazione, aggiornando costantemente i manuali e le istruzioni per riflettere gli ultimi sviluppi e le migliori pratiche del settore.

QUALE IL RUOLO DELLA FORMAZIONE PER PREPARARSI AL FUTURO?

Il ruolo della formazione nel prepararsi al futuro, soprattutto per le nuove professioni tecniche, è di fondamentale importanza. Viviamo in un'era di costante evoluzione tecno-

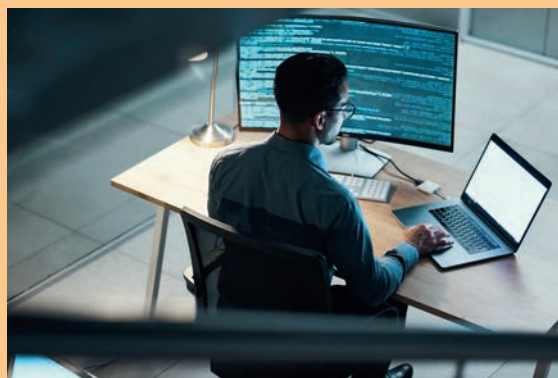
logica e d'innovazione, e ciò ha un impatto significativo sul mercato del lavoro. Le nuove professioni tecniche emergono di continuo, mentre altre subiscono una trasformazione radicale a causa dell'automazione e dell'introduzione di nuove tecnologie. La formazione svolge diversi ruoli chiave in questo contesto, facilitando: l'aggiornamento delle competenze, l'adattabilità al cambiamento, l'innovazione e la creatività, la capacità di adattarsi alle nuove tecnologie, e, non ultima, la soddisfazione personale. Le persone che si sottopongono a una formazione mirata alle nuove professioni tecniche spes-

so sperimentano una maggiore soddisfazione professionale. Sono infatti più sicuri delle proprie capacità e sentono di essere pronti ad affrontare le sfide del futuro. In conclusione, la formazione rappresenta un pilastro fondamentale per prepararsi al futuro, soprattutto in un contesto in cui le nuove professioni tecniche stanno emergendo e il mercato del lavoro sta subendo cambiamenti significativi. ■

catani@scuolatrascporti.com

UN WEBINAR CON LE PARTI SOCIALI

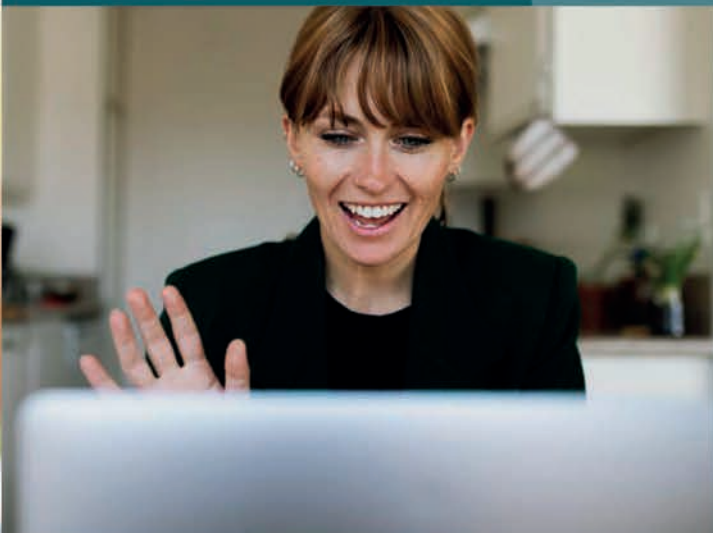
La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha organizzato un webinar, dal titolo "Perché è così importante la formazione di qualità per la ricerca e il mantenimento dell'occupazione nel settore logistico?", con Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, e Giuliano Galluccio, dirigente della Uil Trasporti. Ha aperto il dibattito Federica Catani, direttore della Scuola, che ha espresso la sua soddisfazione per l'evento che pone insieme punti di vista differenti su un argomento particolarmente importante per la Scuola che da tempo è impegnata con le parti sociali nazionali del settore in un confronto che "deve arricchire l'offerta formativa, aperta ai giovani e ai lavoratori, per individuare soluzioni con un valore aggiunto". "Con le parti sociali - ha detto la Catani - abbiamo costruito importanti iniziative che non hanno solo permesso di fare formazione, ma hanno istituito una 'cultura' formativa legata al settore della logistica". Alessandro Ferrari ha parlato di come stanno evolvendo i porti: "In Italia, ci sono 53 porti, caso unico in Europa, nei quali vi lavorano direttamente 12 mila persone - il 15%, in aumento, sono donne -, ma con una particolarità: l'età avanzata, oltre il 50%, ha più di 50 anni. Quindi, occorre avvicinare i giovani a questa professione. Le imprese portuali stanno sviluppando le attività, sia quelle generali, che interessano tutte le aziende, come l'amministrazione, sia quelle specifiche, quelle operative. E' evidente che, specie per queste ultime, servono nuovi profili professionali". Giuliano Galluccio, si è soffermato sul "valore" della logistica portuale nell'economia italiana: "La portualità 'vale' tanto in termini di Pil, anche perché l'Italia è un paese esportatore, quindi, dobbiamo adeguarci e crescere. Basta vedere i porti del nord Europa o quelli cinesi per capire quale sia la differenza. Abbiamo davanti un processo 'inesorabile' di cambiamento: dobbiamo guidarlo e non subirlo. Per questo serve una continua formazione di qualità".



"Abbiamo costruito importanti iniziative che non solo hanno fatto formazione, ma hanno realizzato una cultura della logistica", ha detto la Catani



ONHC
ODONTONETWORK



Oltre un milione di **sorrisi** garantiti



A chi ci rivolgiamo

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

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

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

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

Chi siamo

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

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

L'obiettivo è l'erogazione di cure odontoiatriche di qualità a costi calmierati e accessibili tramite un network regolamentato per servizi, procedure e tariffe.

Odontonetwork è in possesso di certificazione di qualità RINA ISO 9001:2015 rilasciata per la gestione e l'implementazione del network odontoiatrico.

L'Italia aderisce alla eCMR

di **Sidney Mathoux** e **Simone Zobbi**
Studio RP Legal & Tax

Nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, è stata avanzata una importante proposta di innovazione e digitalizzazione che, nel settore della logistica e del trasporto internazionale, dovrebbe portare all'adozione stabile della e-CMR (la lettera di vettura in formato elettronico) entro il 2024, determinando un importante passo in avanti per tutti gli operatori del settore.

Lo scorso 17 aprile, infatti, il consiglio dei ministri ha approvato un disegno di legge avente ad oggetto la ratifica, da parte dell'Italia, dell'adesione all'eCMR e, in particolare, al protocollo addizionale della convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), approvato a Ginevra. Questo documento si basa sulla CMR (Convention des Marchandises par Route), convenzione stipulata a Ginevra il 19 maggio 1956 al fine di regolamentare il trasporto internazionale su strada che presentava, tra i propri obiettivi principali, quello di armonizzare la documentazione a supporto del trasporto e la facilitazione delle operazioni mediante l'utilizzo della lettera di vettura "CMR" in formato cartaceo. Come noto, inoltre, tale convenzione disciplina diversi aspetti legali al settore del trasporto merci, stabilendo i diritti e obblighi del mittente e del vettore che svolgono trasporti internazionali. Con il termine "CMR" viene dunque identificato per estensione anche il documento emesso per regolare il trasporto internazionale su strada, la cui dicitura corretta è "lettera di vettura internazionale", un documento i cui campi sono stati sviluppati dalla International Road Union (IRU) in formato standard per tutti i paesi aderenti, inserendo diciture in tre lingue diverse.

sporto è stabilito dalla lettera di vettura e che, in mancanza, l'irregolarità o la perdita della stessa non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto che rimane comunque sottoposto alle disposizioni della convenzione. Di conseguenza la lettera di vettura "CMR" non rappresenta un requisito indispensabile per l'esistenza del contratto di trasporto, la cui forma rimane libera, tuttavia essa svolge



Il consiglio dei ministri ha approvato ad aprile il disegno di legge che ratifica, da parte dell'Italia, l'adesione all'eCMR

una funzione di "garanzia" per la certezza dei rapporti tra le parti e del contenuto dei vari elementi del trasporto. A ben vedere, infatti, la lettera di vettura "CMR" fa fede, fino a prova contraria, dell'avvenuta conclusione del contratto, dell'avvenuto ricevimento delle merci da parte del vettore e, più in generale, di tutte le condizioni a cui il contratto è sottoposto. Al tempo stesso la lettera di vettura "CMR", non avendo i requisiti di negoziabilità, non rappresenta un titolo di credito rappresentativo della merce. Tale documento, in base all'attuale orientamento giurisprudenziale e in assenza di indicazioni nel testo della convenzione, può essere rilasciato indifferentemente dal mittente, dal vettore oppure dall'eventuale spedizioniere.

L'art. 4 della convenzione precisa che il contratto di tra-

La trasformazione dei processi logistici e di trasporto, spin-

ta dall'evoluzione delle tecnologie digitali, ha portato alla definizione del "Protocollo addizionale alla Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), relativo alla lettera di vettura elettronica" entrato in vigore il 5 giugno 2011 in risposta alle esigenze degli operatori economici e dei governi per una digitalizzazione dei documenti di trasporto e di viaggio. Ad oggi,

si propone pertanto quale strumento che fornirà agli operatori del settore la possibilità di beneficiare di numerosi vantaggi, tra cui la riduzione dei tempi di elaborazione, l'eliminazione degli errori dovuti alla trascrizione manuale, nonché una maggiore efficienza nella gestione dei documenti. Non solo, l'e-CMR si propone quale obiettivo quello di mettere un freno allo smarrimento delle lettere di



La mancanza o la perdita della lettera di vettura non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto che rimane comunque valido

trenta paesi hanno aderito al Protocollo aggiuntivo. Tuttavia, al momento, l'utilizzo della e-CMR non è una pratica standard in tutto il settore, dal momento che alcuni paesi, come l'Italia, stanno completando, nei rispettivi sistemi normativi, il procedimento di ratifica del suddetto protocollo. Il protocollo ha quale principale obiettivo quello di agevolare giuridicamente l'uso delle lettere di vettura elettroniche, non modificando le disposizioni sostanziali della CMR ma fornendo un quadro giuridico supplementare per la digitalizzazione delle lettere di vettura, integrando la convenzione stessa al fine di facilitare la compilazione facoltativa della lettera di vettura attraverso procedure di registrazione e di gestione elettronica di dati.

L'introduzione della lettera di vettura elettronica (e-CMR)

vettura, monitorando altresì in tempo reale le consegne. Nondimeno, tale misura avrà verosimilmente anche diversi benefici in ambito green, con una significativa riduzione dell'impatto ambientale del settore, dal momento che l'entrata in vigore di tale normativa consentirà senza dubbio di diminuire - se non azzerare l'uso della carta. E' altresì verosimile ritenere che l'introduzione di tale strumento avrà impatti significativi sul fronte assicurativo: è infatti indubbio che una più rapida circolazione dei

documenti di trasporto e una minimizzazione degli errori di trascrizione manuale comporterà, almeno in parte, una allocazione del rischio assicurativo parzialmente differente. Oltre a una parziale ridefinizione degli eventi coperti da polizza, la maggiore digitalizzazione dei documenti comporterà, si ritiene, benefici anche in ambito assicurativo, incentivando le imprese di trasporto e le compagnie assicuratrici a un maggiore utilizzo di strumenti digitali e di scambio immediato anche per quanto concerne le polizze a copertura dei rischi collegati al trasporto. Sarà interessante osservare gli strumenti contrattuali e operativi che, a fronte delle misure introdotte dal legislatore, gli operatori contrattuali adotteranno al fine di ottimizzare l'utilizzo di tale strumento, anche a fronte di un contesto normativo in costante evoluzione.

Proposta una (nuova) riforma

di **Stefano Morelli**, presidente della commissione Dogane di Assologistica

Come un buon comandante deve stare sempre “un passo avanti” rispetto al proprio velivolo, così il sistema doganale - che, come è noto, costituisce il cuore pulsante, il motore della catena commerciale globale - richiede un costante dialogo con i cambiamenti economici, politici e sociali. Non sempre, però, quello di anticipare i tempi abbattendo la burocratizzazione, si presenta come un percorso lineare e privo di impervie. Anzi, volenti o nolenti, gli stati dell'Unione europea sono legati a doppio filo da una storia costellata - per certi versi, a buon diritto - da una profonda proceduralizzazione delle operazioni doganali. Questo è intanto vero in quanto la speditezza e lo snellimento dei traffici commerciali deve pur sempre fare i conti con un sistema pubblico-amministrativo funambolico, che corre sempre in equilibrio, mediando fra interessi diametralmente opposti in cui a soccombere, certe volte, sono proprio quelli privatistici. Di questi problemi, appena abbozzati, ne sembra essere ben consapevole la commissione europea, che ha recentissimamente (17 maggio 2023) presentato una proposta di riforma - definita dalla stessa come la più ambiziosa nel contesto doganale europeo, a partire dal 1968 - all'insegna della de-burocratizzazione. Tale proposta di riforma - invero di ampio respiro, riguardante non solo il codice doganale, ma anche, per esempio, la disciplina del cosiddetto eCommerce, la materia delle tariffe doganali e del regime delle franchigie si propone di rispondere efficacemente, con un approccio più moderno, ai principali motivi di pressione delle dogane europee.

Nel comunicato stampa si legge, quasi come fosse un mantra, che il progetto contribuirà a “svecchiare” il sistema doganale, rendendolo adeguato agli standard odierni in tema di digitalizzazione e “green” (che, ad oggi, sembra un po' come l'araba fenice: tutti ne parlano, ma nessuno sa in che cosa consista), anche a beneficio della competitività del “blocco europeo” sul mercato globale. Questi pro-



Nella riforma un peso specifico non indifferente sarà giocato dalla regolamentazione dell'eCommerce

clami non sorprendono affatto, considerato che tale progetto è il frutto di tre anni di duro lavoro del famigerato “gruppo dei saggi” (in cui le uniche esperte in materia doganale parrebbero essere Mrs. Vendulka Holà e Mrs. Gerda Koszinowski, ex dirigenti generali delle dogane ceche e tedesche) il cui insediamento risale al 2020.

La battaglia sarà dunque combattuta su più fronti, ma sembra di capire che - anche alla luce delle criticità rilevate dalla corte dei conti europea a far data dal 2017 - i problemi da aggredire con maggiore vigore siano anzitutto quelli relativi all'applicazione (poco) uniforme dei controlli doganali, dovuta peraltro dalle (forse ineliminabili) differenze normative fra i diversi paesi membri dell'Unione. Oltre all'aumento costante del volume dei traffici, che devono essere “lavorati” dalle dogane, è infatti noto - e di questo sembra essere consapevole anche la commissione - che il diritto dell'Unione europea sta attraversando una stagione non sconosciuta al diritto nazionale, contrassegnata da una evidente ipertrofia. Dunque, lungi dal razionalizzare la normativa sovranazionale e affinare i meccanismi di permeabilità del diritto eurounitario in quello interno - anche se, a rigor del vero, il principio del primato del diritto dell'Unione europea sembra spadroneggiare ben oltre la materia lato sensu economica - la commissione punta tutto sulla gestione semplificata dei dati. Il rapido aumento della normativa eurounitaria, in quest'ottica, verrà allora gestito a livello centralizzato attraverso la costituzione

del diritto doganale europeo

di una nuova autorità doganale europea che presiederà un centro doganale digitale europeo, descritto come “motore” del nuovo sistema.

Ma v'è di più: la commissione punta sullo sfruttamento delle nuove tecnologie (in particolare attraverso lo studio di un sistema di intelligenza artificiale di tipo cosiddetto machine learning), che, in uno con un sistema trust and check che beneficerà gli operatori doganali più affidabili (AEO), condurrà a una sostanziale deflazione del carico doganale. Insomma, trattasi di una forma di partenariato fra imprese e Stato - rectius, ordinamento europeo - che tende ad esternalizzare, se non addirittura a far scomparire il ruolo attivo della dogana in tutte quelle vicende di circolazione della merce gestite in maniera completamente trasparente. La crescente importanza di tali operatori particolarmente qualificati, nonché i rilevanti(ssimi) benefici che la riforma promette, dovrebbe allora caldeggiare le imprese a dotarsi al più presto dell'autorizzazione AEO. Si prevede altresì un impiego strategico dell'intelligenza artificiale per contrastare fenomeni delittuosi e/o prevenire l'ingresso e la circolazione di merci “contrarie ai valori comuni dell'Unione”. Dimostrazione, quest'ultima, dell'espansione del perimetro del diritto dell'Unione europea. Del fatto che si tratti di una decisione strategica a lungo termine ne è conferma il tenore della proposta, che fa spesso riferimento al rispetto di standard sociali, ambientali, di sicurezza, e digitali.

Dunque, sul versante “sicurezza”, un peso specifico non indifferente sarà giocato dalla regolamentazione dell'e-Commerce, poiché - soprattutto dopo l'ondata pandemica passata - tale settore sembra essere quello maggiormente appetibile per le imprese non virtuose. Positiva, sul punto, la previsione dell'eliminazione della soglia attuale dei 150 euro, al di sotto della quale la merce venduta telematicamente è esente da dazi doganali. Si tratta di una novità

non di poco conto, e va considerata, peraltro, alla luce del sistema attuale di “distribuzione” della responsabilità, che finisce per gravare il consumatore finale del costo maggiore derivante da errori, più o meno voluti, del venditore o del vettore. Sempre in tema di eCommerce, la riforma prevede inoltre l'applicazione di una tariffa doganale agevolata - si legge - “per macro-cluster merceologici”, capace di rimpinguare le casse unionali di oltre un miliardo di euro l'anno. È chiaro, tuttavia, che l'ambizione di tale disegno riformatore dovrà fare i conti con una time-line piuttosto

prolungata, posto che si prevede che le nuove disposizioni - che ancora, ovviamente, non ci sono - potranno, forse, vedere la luce nel 2038. Si condivide, allora, l'opinione autorevole di chi ha affermato che l'entusiasmo della novità rischia di essere facilmente smorzato. Soprattutto se si considera che la tanto voluta e attesa opera di reingegnerizzazione delle procedure di esportazione e transito, ancora stenta a prendere vita.



Nel comunicato stampa si legge, quasi come fosse un mantra, che il progetto contribuirà a “svecchiare” il sistema doganale, rendendolo adeguato agli standard odierni in tema di digitalizzazione e “green”

Un futuro ormai prossimo

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

È prevista per i prossimi mesi l'adozione del "Regolamento del parlamento europeo e del consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/ Ue del parlamento europeo e del consiglio". Il nuovo regolamento mira alla realizzazione di obiettivi specifici entro il 2025 o il 2030, e andrà ad impattare sui settori marittimo e dei trasporti mediante l'applicazione delle nuove norme (direttamente applicabili) a decorrere da sei mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento. Per comprendere la portata in-

novativa del regolamento, può essere utile ripercorrere gli obiettivi di diffusione previsti per le diverse tipologie di infrastrutture e/o forniture. Per quanto riguarda l'infrastruttura stradale, si prevede un sistema a due velocità, in cui le stazioni di ricarica dovranno essere installate in aree di parcheggio sicure nonché presso i nodi urbani per i veicoli addetti alle consegne. A partire dal 2025, lungo la rete transeuropea dei trasporti dovranno essere installate stazioni di ricarica rapida di almeno 150 kW ogni 60 km; quanto ai veicoli pesanti, dovranno essere installate ogni 100 km sulla rete globale Ten-T e ogni 60 km lungo la rete centrale Ten-T stazioni di ricarica con una potenza minima di 350 kW. Una infrastruttura di rifornimento di idrogeno in tutti i nodi urbani e ogni 150 km lungo la rete centrale e la rete globale Ten-T dovrà invece essere sviluppata a partire dal 2030, in modo da garantire la circolazione dei veicoli a idrogeno in tutta l'Unione europea.

Con riferimento al settore marittimo, i porti della rete centrale Ten-T e della rete globale Ten-T maggiormente utilizzati da navi passeggeri di grandi dimensioni o porta-container dovranno essere idonei alla fornitura di energia elettrica alle navi entro il 2030. I gestori aeroportuali di tutti gli aeroporti della rete centrale Ten-T e della rete globale Ten-T, infine, saranno tenuti ad assicurare la fornitura



A partire dal 2025, lungo la rete transeuropea dei trasporti dovranno essere installate stazioni di ricarica rapida di almeno 150 kW ogni 60 chilometri

di elettricità agli aeromobili in stazionamento: entro il 2025, presso tutti i gate utilizzati per operazioni di trasporto aereo commerciale ed entro il 2030, presso tutte le postazioni remote utilizzate per operazioni di trasporto aereo commerciale.

Le nuove norme introdotte dal regolamento potrebbero costituire un forte incentivo all'utilizzo di veicoli, navi e aeromobili a basso impatto ambientale, ponendo fine ai timori dei consumatori circa la difficoltà di ricaricare o rifornire i mezzi utilizzati. Tutto quanto precede, senza dimenticare i doveri di trasparenza e il divieto di discriminazione che il regolamento impone ai gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico rispetto ai prezzi praticati agli utenti finali e ai fornitori di servizi di mobilità (ovvero ai fornitori di servizi di mobilità tra loro), oltre all'obbligo di fornitura di informazioni coerenti ai clienti in tutta l'Unione europea. ■

* 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

Bracchi cresce a livello europeo

L'azienda, con headquarter a Fara Gera d'Adda, in provincia di Bergamo, e filiali in Germania, Slovacchia e Polonia, è sempre più concentrata nella logistica della moda, sulla quale ha un'esperienza trentennale.

Bracchi, la multinazionale della logistica con headquarter nel bergamasco, sta crescendo nel settore del fashion sull'onda di un nuovo fenomeno, quello del reshoring. Oggi il dipartimento fashion di Bracchi lavora con le più note eccellenze italiane, collezioni che devono essere

unit, Matteo Vaccari. "Negli ultimi anni ci siamo concentrati sullo sviluppo dei servizi collegati alla logistica fashion, un settore storicamente molto difficile per la stagionalità e la manualità necessaria: solo poche aziende riescono a realizzarlo. Un'azienda di moda oggi deve concentrarsi sul suo core

business e affidarsi ai professionisti nel fornire servizi, perché la logistica è una continua ricerca di moderne soluzioni per la gestione di prodotti che hanno esigenze complesse".

circa 5,5 milioni di capi all'anno. Nei primi cinque mesi del 2023 l'hub di Tombolo ha registrato una crescita dei volumi del 115% sull'anno precedente. La tecnologia è al centro dell'interesse anche del polo logistico Oppeano, in provincia di Verona, dedicato al mondo del fashion e dell'arredo, con specifiche attività rivolte all'eCommerce. I numeri sono imponenti: si tratta di oltre 12 milioni di pezzi lavorati e oltre quarantamila referenze gestite. Su 25 mila metri quadrati, Bracchi gestisce la logistica integrata di importanti marchi del design made in Italy. Vi lavorano circa sessanta persone. I tempi di consegna sono ridotti al minimo per rispettare la logica del "just in time" dei negozi, Bracchi li rifornisce a livello europeo. Qui peraltro Bracchi ha installato un innovativo sistema automatico ed elettronico di "pallet scan" per velocizzare le operazioni di misurazione dei colli.



La società è specializzata nelle attività di stiro, controllo qualità e ricondizionamento

tutelate dalla sicurezza alla qualità, fino alla segretezza e alla tutela della creatività. Allo stesso tempo, il modello di logistica in outsourcing di Bracchi garantisce indipendenza e fornisce un servizio sartoriale, capace di seguire la stagione della moda e le sue esigenze dalla fase iniziale di stiro e ricondizionamento fino alla consegna nei singoli retail a livello europeo. Due sono i poli fashion di Bracchi uno nel vicentino e uno nel padovano. "La storia di Bracchi nel mondo della logistica fashion è molto lunga, vantiamo trent'anni di esperienza nella gestione delle spedizioni per i top player della moda made in Italy", spiega il direttore della business

La struttura di Bracchi a Tombolo, nel padovano, è specializzata nelle attività di stiro, controllo qualità e ricondizionamento. Le attività principali vanno dallo stiro in tutte le sue forme: ferro, manichino, topper e tunnel; il controllo qualità è realizzato a mano. A Tombolo, l'azienda ha deciso di investire sempre più in attrezzature all'avanguardia per lo stiro industriale. Così, oggi, lo stabilimento ha capacità di gestire oltre 30 mila capi al giorno su un'area di oltre 10 mila metri quadrati. L'hub fashion di Bracchi nel corso del 2023 stirerà oltre due milioni di capi. Ma complessivamente i numeri sono maggiori, tra controllo di qualità e logistica siamo a



Il direttore della business unit fashion
Matteo Vaccari

Va precisato che il motivo della crescita di Bracchi nel settore del fashion è da cercarsi in un fenomeno che sta esplodendo in questi mesi, quello del reshoring. A spingere le realtà del tes- >

sile abbigliamento verso soluzioni a chilometro zero non è soltanto un problema di costi quanto un'opportunità per consolidare la propria reputazione anche in campo ambientale: la gestione "locale" infatti è vista con sempre maggiore interesse dai consumatori. Ma non solo, sta nascendo, anche a livello internazionale, il cosiddetto "friend-shoring", cioè la priorità etica di intessere relazioni di business più forti con paesi dei quali si ha più fiducia. "Molte griffe stanno riportando la produzione in Italia, molte tra quelle più celebri a livello internazionale hanno attivato produzioni in Veneto, dove nel frattempo gli artigiani specializzati nelle lavorazioni conto-terzisti hanno perso la capacità produttiva di qualche anno fa", nota l'amministratore delegato di Bracchi, Umberto Ferretti. "Per questo abbiamo deciso di investire nei macchinari di stiratura industriale, ma anche nei relativi impianti di aspirazione: siamo convinti che il mondo della logistica fashion sia ad una svolta



A Oppeano, i "numeri" sono importanti: oltre 12 milioni di pezzi lavorati e oltre quarantamila referenze gestite

epocale, è iniziata l'era del reshoring in tutte le attività di controllo qualità, stiro, imbusto e ricondizionamento dei capi portando a richieste di lavorazioni mai viste prima. Si tratta di attività con

necessità di competenze molto elevate che nel corso degli ultimi 20 anni in Italia sono state via via disperse ma che siamo riusciti a recuperare con percorsi di formazione molto stringenti". ■

PROFILO DELL'AZIENDA

Bracchi viene fondata nel 1928 come azienda di trasporto locale. Negli anni ha ampliato la sua presenza affermandosi come realtà di rilievo prima a livello nazionale e poi, con l'ampliamento del proprio network logistico e i primi investimenti nel trasporto marittimo e aereo, in Europa e nel mondo. L'espansione della propria flotta mezzi e i progetti di logistica integrata e in outsourcing hanno permesso all'azienda di imporsi in settori di nicchia altamente strategici, in cui è leader europeo da oltre 40 anni. All'headquarter di Fara Gera d'Adda, in provincia di Bergamo, dove vengono coordinate tutte le operazioni a livello nazionale ed europeo, si sono presto aggiunte le filiali estere di Bracchi con sede a Lublin in Polonia, Levice e Kostolné Kračany in Slovacchia, dedicati alla logistica e alla distribuzione di ascensori e consumer goods nell'est Europa, e di Ettenheim in Germania: un polo logistico di 44 mila metri quadrati di superficie coperta, dotato delle tecnologie più avanzate e in una posizione strategica per la gestione del traffico europeo. Il 2018, segna un nuovo importante traguardo: l'acquisizione di Bas Group, realtà storica di Bassano del Grappa, nel vicentino, formata da quattro aziende di trasporti e logistica specializzate nei più vari settori, dal food al beverage, dal fashion all'eCommerce. Nel 2020, è la volta di Peterlini, azienda con sede in provincia di Parma specializzata nel trasporto tecnico eccezionale fino a 100 tonnellate. Grazie a queste acquisizioni Bracchi consolida la sua leadership ampliando la propria offerta a nuovi business strategici e aree geografiche, operando nei settori industriale, agricolo, ascensoristico, della cosmesi, fashion, food & beverage, eCommerce e retail. Oggi Bracchi lavora su dodici poli logistici e sette filiali regionali per un totale di 350 mila metri quadrati di magazzini complessivi, gli occupati sono circa 650, presenti nei diversi stabilimenti, il 35% è donna. Nel 2022 il gruppo ha chiuso con vendite sopra i 189 milioni di euro, in crescita del 19% sul 2021.

Metrocarga Italia: nuova partnership con Denegri ad Arquata Scrivia

L'accordo permetterà alle due società di sviluppare opportunità commerciali in maniera congiunta e sinergica, in modo da offrire ai clienti servizi integrati.

Metrocarga Italia, operatore di trasporto intermodale attivo in Italia e in Francia, annuncia la partnership strategica e operativa con Denegri, azienda di autotrasporto fondata nel 1951 e operativa nei servizi di trasporto container, reefer, tank, Adr e pesatura VGM. L'accordo si inserisce nell'ambito delle attività della società Metrocarga ad Arquata Scrivia, Alessandria, dove è in via di completamento la prima parte di un magazzino di complessivi 8 mila metri quadrati, di cui, come annunciato in precedenza, 4 mila saranno disponibili per il mercato entro fine agosto e in grado di ospitare merce sia pallettizzata sia sfusa. L'accordo prevede la condivisione degli uffici e dei mezzi di sollevamento presenti sul sito, nonché l'operatività camionistica che sarà svolta dalla società Denegri per tutti i servizi di trasporto con origine o destinazione Arquata. Il magazzino di Arquata potrà essere impiegato anche come deposito doganale rispondendo così alla richiesta crescente di servizi retroportuali. Inoltre, nel prossimo futuro saranno installate nel piazzale colonnine per l'allaccio dei container reefer. La partnership tra Metrocarga e Denegri permetterà a entrambe le società di sviluppare opportunità commerciali in maniera congiunta e sinergica, con l'obiettivo di offrire clienti servizi integrati di elevate qualità e affidabilità. Il legale rappresentante della società Denegri, Stefano Denegri ha così commentato: "Grazie a questa collaborazione, forte del luogo in cui sorgeranno i nuovi magazzini, si aprirà un crocevia strategico per la movimentazione delle merci da e per il porto di Genova, contribuendo così

a quel processo di modernizzazione infrastrutturale in corso sul territorio. Stiamo, infatti, sviluppando un servizio di logistica che, data la crescente quantità di container prevista in futuro con l'installazione di nuove strutture nel capoluogo ligure, vedrà la creazione della nostra piccola 'città mondo' protagonista". Guido Porta, amministratore delegato di Metrocarga Italia, ha dichiarato: "L'accordo con Denegri rappresenta un ulteriore tassello della nostra strategia, che punta a gestire, oltre a servizi di warehousing e logistica industriale, anche una piattaforma ferroviaria integrata".

Metrocarga Italia è, dal 2012, un operatore di trasporto multimodale attivo in Italia e in Francia in grado di offrire ai clienti servizi "door to door" puntuali, affidabili e flessibili. La società fornisce l'unico servizio intermodale attivo tra Italia e Francia via Ventimiglia, un traffico giornaliero che collega diverse località del nord Italia, tra cui Borgo San Dalmazzo, in provincia di Cuneo, Mortara, in provincia di Pavia, Castelguelfo, Parma, Valdaro, Mantova, e San Giorgio di Nogaro, Udine, e la zona di Marsiglia interamente recuperato dalla modalità camionistica che consente alla merce di giungere alla destinazione finale attra-

verso la modalità più sicura e rispettosa dell'ambiente. Inoltre, grazie alle partnership con diversi operatori francesi, la società è in grado di rilanciare il proprio

Metrocarga Italia gestisce l'unico servizio intermodale attivo tra Italia e Francia via Ventimiglia



servizio per altre destinazioni della Francia come la Bretagna e il nord del paese. Oltre ad assicurare il trasporto camionistico di primo e ultimo miglio, Metrocarga Italia garantisce un'offerta completa per tutte le necessità di trasporto con circa 400 casse mobili 20', 30' e 45' disponibili, un terminal gestito a Borgo San Dalmazzo, un magazzino di oltre 4 mila metri quadrati ad Arquata Scrivia, nonché il supporto di una sala operativa multilingue attiva 24 ore al giorno, 365 giorni all'anno incaricata di organizzare e presidiare il traffico. Metrocarga Italia fa parte di un network di società collegate nella logistica ferroviaria e, in particolare, nei servizi di manovra, trasporto ferroviario, manutenzione e formazione che conta oggi complessivamente circa 450 dipendenti per un volume d'affari complessivo di 90 milioni di euro. ■

Padova: l'interporto italiano più avanzato in termini tecnologici

“Negli ultimi 15 anni abbiamo investito circa 100 milioni in infrastrutture moderne e nell'innovazione, puntando sulla digitalizzazione e sull'automazione”, ha detto il direttore generale Roberto Tosetto.

di **Tiziano Marelli**

Mezzo secolo di vita è temporalmente periodo che può rappresentare plasticamente il raggiungimento di un'età matura, ma nel caso dell'interporto di Padova le sfaccettature che lo contraddistinguono si possono considerare molteplici e diverse. Sì, perché se in questo lasso di tempo il complesso patavino ha saputo svilupparsi al passo con i tempi, c'è da dire che con velocità di gambe e intuizione proprie di un ragazzino è stato in grado di anticiparli, rappresentando un modello da seguire e perseguire per tutti i competitor, se mai se ne possono immaginare di così all'altezza visto che il complesso è considerato l'interporto italiano più avanzato dal punto di vista tecnologico e della sostenibilità ambientale. Collocato nella parte meridionale della zona industriale, ad est della città, e collegato agevolmente sia alla rete ferroviaria principale che alle autostrade A4 Venezia-Milano e A13 Padova-Bologna, l'interporto veneto si sviluppa su una superficie di oltre 1,1 milioni di metri quadrati in proprietà, con 300 mila metri quadrati di magazzini totalmente affittati alle imprese leader della logistica e del trasporto e un'area ferroviaria e terminalistica di circa di 500 mila metri quadrati. Si tratta dell'unico interporto nazionale anche proprietario e gestore del terminal intermodale, il cui fiore all'occhiello sono le cinque gru elettriche a portale per la movimentazione di container e semirimorchi (presto ne verrà installa-



Panoramica dell'interporto padovano. La struttura, che è pubblica, è stata, nel 2022, in utile netto di 2,8 milioni di euro

ta un'altra) e i binari di carico scarico a modulo europeo lunghi 750 metri da dove ogni anno partono e arrivano circa 8.000 treni merci che collegano la struttura ai principali porti italiani ed europei oltre che ad alcuni importanti terminal terrestri nel centro e nord dell'Europa. Particolare non trascurabile, la società è strutturalmente in utile da anni: nel 2022, il fatturato ha raggiunto i 35,7 milioni e un utile netto di 2,8 milioni di euro.

È partendo da questi dati che lunedì 4 luglio, nella splendida aula magna di Palazzo Bo dell'università cittadina si è festeggiato il 50esimo compleanno dell'impianto, alla presenza delle massime autorità istituzionali locali, regionali e nazionali. Fin dalla sua costitu-

zione, nel 1973 - all'epoca la denominazione era quella di Interporto Merci Padova SpA - non ha mai smesso di evolversi, tanto da rappresentare attualmente uno dei principali interporti italiani e, dal 2013, a tutti gli effetti il “nodo core” della rete europea Ten-T del trasporto merci. Un interporto pubblico al servizio di tutte le imprese della logistica e del trasporto, ferroviarie e stradali operanti sul mercato, oltre che impresa pienamente impegnata nella realizzazione della logistica del futuro grazie all'intermodalità ferrovia-strada, alla digitalizzazione delle procedure, all'automazione delle operazioni logistiche del terminal e all'obiettivo dell'autonomia energetica. Nel particolare, come ha voluto sottolineare l'attuale presidente Franco Pasqualet-

ti, gran parte del merito del successo va ascritto all'intuizione di Mario Volpato, che, "da presidente della camera di commercio di Padova, non si occupò solo della struttura interportuale, di cui è stato primo presidente fino al 1982, ma anche della realizzazione della prima banca dati informatizzata. Quando parliamo dei risultati di traffico intermodali e anche di come oggi si

to ha saputo evolvere radicalmente e adattarsi ad ogni cambiamento del mercato". Pasqualetti ha poi fatto un excursus storico-aziendale dell'interporto nei vari decenni, sottolineando come "dal punto di vista economico e strategico, il deciso salto di qualità è avvenuto negli ultimi 15 anni, dopo la fusione con i magazzini generali di Padova, la prima di una serie di accor-

Ora più che mai gli interporti sono uno strumento imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo adottando i più moderni criteri della sostenibilità in quanto sono strutture al servizio dell'intermodalità, metodologia fondamentale per la transizione ecologica richiesta alla logistica. Dobbiamo essere obiettivi e onesti con le esigenze di sostenibilità e sicurezza di tutta la filiera e degli operatori coinvolti. Date le attuali condizioni del sistema infrastrutturale, non possiamo più permetterci di muovere merci su gomma ovunque. L'unica modalità per continuare ad offrire un servizio espresso ad altissimo livello, nel rispetto della sostenibilità e degli obiettivi europei del Green Deal, è supportare l'intermodale con un maggior ricorso alla ferrovia". Santocono ha anche voluto porre l'accento sul "duplice ruolo virtuoso giocato dagli interporti, che effettuano una logistica sostenibile non solo sul lungo raggio, ma anche nel campo altrettanto strategico della distribuzione urbana delle merci i cui volumi sono cresciuti esponenzialmente con la diffusione dell'eCommerce. Dunque, in ottica di progettazione partecipata, con il progetto 'Padova Hub Metropolitano', la camera di commercio è impegnata per ridare al territorio quel respiro di città europea che merita e che storicamente le compete. In questo contesto, particolare attenzione viene data allo sviluppo e al potenziamento infrastrutturale di alcune direttrici, come ad esempio l'investimento sull'interporto con l'obiettivo strategico legato al potenziamento dello sviluppo ferroviario, logistico e viario per far crescere l'economia locale e intermodale in chiave interregionale: una mossa strategica che ha come obiettivo la progettazione, il potenziamento e lo sviluppo dei principali collegamenti ferroviari e delle arterie viarie fra Padova e le direttrici nord-est-sud d'Italia". ➤



Nella splendida cornice dell'Aula Magna dell'Università di Padova, l'intervento del presidente Franco Pasqualetti

ottengono posso affermare che abbiamo contribuito alla piena realizzazione dell'idea del lungimirante professor Volpato che non riguardava solo le merci fisiche, ma anche una particolare attenzione ai dati e alle informazioni. È anche importante ricordare che Interporto Padova è una società a capitale pubblico, con bilanci strutturalmente in utile, a dimostrazione del fatto che se un'impresa pubblica è ben guidata, ha una progettualità, può muoversi sul mercato non solo senza problemi ma diventando anche un punto di riferimento per le altre realtà del settore a livello nazionale. Per questo credo che ben si adatti alla nostra storia la frase 'il tempo non si misura in anni ma in trasformazioni', tanto che possiamo ben dire che l'interpor-

pamenti societari che si sono rivelati fondamentali per lo sviluppo e la modernizzazione di tutta l'area".

A seguire è intervenuto Antonio Santocono, presidente della camera di commercio, che ha sottolineato "come oggi la logistica rivesta sempre più un ruolo chiave all'interno dell'economia e della società. Il settore, sempre più orientato verso la sostenibilità, necessita di politiche e misure specifiche capaci di sviluppare attività aziendali efficaci e al tempo stesso poco impattanti sull'ambiente. Limitare l'energia che viene utilizzata, ottimizzare le tempistiche di trasporto, abbassare le emissioni inquinanti rappresentano le principali sfide che le aziende devono affrontare a livello logistico.

Rispetto alle trasformazioni

che hanno fatto oggi dell'interporto di Padova quello italiano più avanzato da un punto di vista tecnologico e di sostenibilità ambientale, è opportuno sottolineare che la celebrazione dei 50 anni è stata anche l'occasione per presentare l'ultimo innovativo progetto realizzato:

un impianto fotovoltaico ad accumulo di energia - che sarà in funzione a breve - per alimentare le gru elettriche del grande terminal intermodale puntando così all'autonomia energetica, alla protezione contro le perturbazioni del costo dell'energia e alla totale sostenibilità ambientale delle operazioni logistiche svolte all'interno di quell'area. I particolari dell'iniziativa sono stati illustrati dal direttore generale dell'Interporto, Roberto Tosetto: "Grazie a questo investimento ci dotiamo di un impianto della potenza di un MW da energia solare che prevede un sistema di accumulo che ci permette di utilizzare l'energia pulita e autoprodotta per alimentare le gru a portale e le altre strutture del terminal. Elemento di particolare interesse è costituito dal software predittivo che permette di gestire le numerose variabili: l'irraggiamento solare, le curve di consumo delle gru in relazione al traffico e le operazioni da svolgere nel terminal. L'obiettivo è anche quello di raggiungere lo sfruttamento intelligente delle superfici al-



Tra gli interventi programmati c'è anche la totale automazione dell'entrata/uscita dall'interporto

trimenti improduttive dell'area come i tetti, le rotatorie e tutti quegli spazi interclusi di difficile utilizzo. Un modello che si rivelerà proponibile e utile anche a tante aziende presenti nelle zone industriali". Tosetto ha anche voluto sottolineare che "negli ultimi 15 anni abbiamo investito complessivamente circa 100 milioni di euro in infrastrutture avanzate e innovazione gestionale e tecnologica, puntando decisamente su digitalizzazione e automazione e stiamo lavorando per realizzare entro il 2024 anche l'automazione delle operazioni di carico e scarico delle gru elettriche automatiche a portale: la sequenza delle operazioni e le manovre di movimentazione saranno completamente gestite da un apposito software e l'operatore avrà solo il compito di controllare che non ci siano anomalie", per concludere affermando che "questo attivismo rappresenta il modo migliore di 'pensare' alla logistica del futuro e di massimizzare la resa degli investimenti nelle strutture interportuali".

All'evento era presente

il ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, che ha dichiarato come l'interporto di Padova sia da considerare "uno degli esempi migliori di cosa significa per la realtà del nord-est poter disporre di una struttura di queste dimensioni e capace di registrare volumi di enorme grandezza. In Italia, il trasporto merci su ferro è pari al 10-11% del

totale, mentre nel resto d'Europa è al 17%; quindi il primo salto in avanti da compiere è quello di incentivare il trasporto merci su rotaia. Poi dobbiamo anche prestare particolare attenzione alla questione energetica operando ogni sforzo possibile per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050: un impegno prioritario che sto personalmente perseguendo e che ho ribadito recentemente con la presentazione di un piano nazionale interamente volto alla risoluzione del problema". Un momento di particolare emozione è stato quello del 'ricordo' dedicato a tutti i presidenti che si sono succeduti alla guida dell'interporto in 50 anni di attività, e una targa commemorativa ha voluto rendere imperituro lo svolgimento del loro operato: singolarmente votato al successo dell'impianto, reso però possibile solo grazie al collettivo dedicarsi per la riuscita dell'impresa nella continuità. L'aula magna dell'università ha celebrato il riconoscimento con un applauso scrosciante e prolungato. ■

I tedeschi investono sulla ferrovia

I fondi sono però considerati insufficienti per la crescita dei traffici.

“**S**tiamo investendo nella ferrovia con grande attenzione sul futuro del nostro paese. Ciò è possibile anche grazie alle entrate derivanti dall'aumentato pedaggio sui camion. Nel settore dei trasporti, il bilancio è chiaramente impegnato per una ferrovia rispettosa del clima”, ha recentemente affermato Volker Wissing, ministro federale tedesco dei Trasporti. Il piano di bilancio prevede investimenti per 11,6 miliardi di euro entro il 2027. Di questi fondi, 9,4 saranno investiti nella rete ferroviaria per vari progetti mirati alla sua espansione, digitalizzazione e modernizzazione. Questo budget copre anche la nuova ondata di lavori di costruzione, che inizierà nel 2024. Gli investimenti riservati per il 2024 saranno di 2,4 miliardi di euro. I fondi rimanenti del bilancio complessivo saranno assegnati direttamente al trasporto merci ferroviario. Il governo tedesco prevede di utilizzare circa 2,1 miliardi di euro per i prossimi tre anni per sovvenzionare il trasporto merci su rotaia. Ad esempio, il piano prevede di spendere circa 300 milioni di euro all'anno per sostenere il traffico a carro singolo. Questi investimenti dovrebbero essere accompagnati da altri 45 miliardi di euro che la Germania aveva già stanziato con la legge “Fondi destinati alla ferrovia”.

Die Güterbahnen, l'associazione che spinge per aumentare i trasporti per ferrovia, ha commentato che il ministero federale dovrebbe esaminare attentamente se questa è una possibilità realistica, soprattutto perché la legge è “ferocemente contestata” nell'ambiente governativo. Per quanto riguar-

da la VDB, l'associazione delle industrie ferroviarie tedesche, ha affermato che “per la riparazione, la digitalizzazione e l'ampliamento della rete ferroviaria federale nei punti chiave, è urgentemente necessario che il governo federale fornisca il fabbisogno di finanziamento aggiuntivo di 45 miliardi di euro”. Allo stesso tempo, ha criticato il governo per aver stanziato “molto meno denaro di quanto annunciato nella decisione di

dell'inflazione senza fornire più spazio per gli investimenti. Die Güterbahnen sostiene che da tre a sei miliardi di euro dovrebbero essere disponibili per le ferrovie ogni anno “nel corso degli anni 2020 per gestire il crescente traffico”. Il direttore generale di VDB Sarah Stark ha parlato di una “partenza ferroviaria che è stata rinviata”. Allo stesso tempo, l'amministratore delegato di Die Güterbahnen, Neele Wesseln, ha affermato



Secondo la Güterbahnen, da tre a sei miliardi di euro dovrebbero essere disponibili per le ferrovie ogni anno “nel corso degli anni 2020 solo per gestire l'aumento del traffico”

coalizione” di fine marzo. È un dato di fatto che i fondi destinati alle ferrovie aumenteranno in Germania nei prossimi anni. Tuttavia, come dice VDB, meno di tre miliardi di euro l'anno sono lontani dagli undici miliardi di euro necessari ogni anno per mantenere una rete ferroviaria stabile. Inoltre, anche con l'aumento dei bilanci annuali, i fondi extra rischiano di non avere un impatto poiché copriranno solo i costi

che “non c'è posto per festeggiare” e che l'aumento dei fondi è “più un bel gesto che un'azione audace”. L'industria ha avuto, tutto sommato, una reazione “tiepida” quando ha ricevuto il bilancio federale. Il governo tedesco dovrebbe probabilmente dare la priorità all'utilizzo dei fondi derivanti dall'aumento dei pedaggi per i camion in modo che le ferrovie ottengano una giusta quota dei finanziamenti.



Nel panorama mutevole del trasporto pesante, sorge una sfida cruciale: la necessità di decarbonizzare l'industria per abbracciare un futuro più pulito e sostenibile. In questo contesto in rapida evoluzione, LC3 Trasporti si propone come un faro con la sua audace iniziativa "B.E.S.T. Mix" (Best Energy Solutions for Transportation Mix), che definisce un nuovo paradigma per la mobilità sostenibile. L'importanza di affrontare l'emergenza climatica e ridurre le emissioni di carbonio è ormai indiscussa. Il settore dei trasporti, noto per la sua dipendenza dai combustibili fossili, è al centro dell'attenzione globale per la sua incidenza sul cambiamento climatico. In risposta a questa sfida, LC3 Trasporti si è impegnata in un progetto che promette di rivoluzionare il trasporto pesante. La

strada verso un sistema di trasporto eco-compatibile è irrevocabile e complessa.

Con il progetto "B.E.S.T. Mix", LC3 Trasporti intraprende una sfida innovativa per affrontare questa trasformazione epocale. Basato su un'analisi dettagliata che spazia su oltre 100 milioni di chilometri già percorsi con carburanti alternativi, il progetto "B.E.S.T. Mix" segna un passo avanti nella ridefinizione della mobilità sostenibile. Questo studio approfondito fornisce una base solida per prendere decisioni informate in un mondo che richiede cambiamenti rapidi ed efficaci. Al cuore dell'iniziativa "B.E.S.T. Mix" risiede un'analisi ponderata delle opzioni energetiche e delle tecnologie oggi a disposizione del settore dei trasporti pesanti. L'azienda comprende

che la decarbonizzazione richiede un approccio personalizzato seguendo le esigenze dei propri clienti, considerando le diverse sfumature del trasporto merci. La consapevolezza che non esiste una soluzione universale spinge LC3 Trasporti a esplorare diverse alternative in modo sistematico e approfondito. I quattro pilastri fondamentali del "B.E.S.T. Mix" emergono come risposte versatili alla sfida ecologica:

- **HVO (Hydrotreated Vegetable Oil):** questa alternativa diesel, derivata da materie prime rinnovabili, rappresenta un'evoluzione nel mondo dei carburanti tradizionali. riduce le emissioni nocive fino al 30% di particolato e fino al -90% le emissioni di CO2 rispetto al diesel tradizionale. Questo approccio non solo riduce

l'impatto ambientale, ma dimostra che le soluzioni innovative possono coesistere con l'infrastruttura esistente. Non genera però riduzioni significative di emissioni dirette del mezzo;

- **Bio Metano (Bio-LNG e Bio-CNG):** trasformare rifiuti organici in carburante segna un passo significativo verso un'economia circolare. Questa soluzione promette emissioni pressoché nulle e sostiene l'approccio sostenibile. La convergenza di sfide ambientali e problemi di gestione dei rifiuti trova una soluzione sorprendentemente efficace nel campo dei trasporti;
- **Full Electric (BEV - Battery Electric Vehicle):** l'era dell'elettrificazione sta ridefinendo l'idea dei trasporti futuri. Veicoli elettrici a batteria, con emissioni zero e un livello di rumore quasi inesistente, affrontano le sfide urbane in modo eccezionale. La tecnologia elettrica sta raggiungendo una maturità che la rende sempre più pratica per i veicoli pesanti;
- **Idrogeno (H2):** a un passo dall'essere sperimentale, l'idrogeno verde potrebbe rappresentare la svolta nella corsa verso il post-petrolio. Le celle a combustibile promettono emissioni zero durante l'intero ciclo di vita del veicolo, aprendo la strada a una nuova era del trasporto. Questo approccio potrebbe non solo rivoluzionare il trasporto pesante, ma anche influenzare profondamente il modo in cui il mondo produce e utilizza l'energia.

Michele Ambrogì, il Presidente di LC3 Trasporti, sottolinea l'importanza dell'iniziativa: "Il progetto 'B.E.S.T. Mix' rappresenta il nostro impegno in un futuro di trasporto pesante sostenibile verso le 0 emissioni. Siamo consapevoli che la sfida della decarbonizzazione richiede un



Il progetto, basato su un'analisi dettagliata che spazia su oltre 100 milioni di chilometri percorsi con carburanti alternativi, rappresenta un significativo passo avanti sulla ridefinizione della mobilità sostenibile

approccio flessibile e incentrato sull'innovazione. Con il nostro lavoro, intendiamo definire nuovi standard nel settore e ispirare altri a unirsi a noi nel costruire un mondo più pulito e verde". LC3 Trasporti si propone di completare la decarbonizzazione entro il 2040, dieci anni prima degli obiettivi europei. Questo impegno riflette la determinazione dell'azienda nell'essere un catalizzatore di cambiamento nel settore dei trasporti. L'azienda è pronta a superare le sfide tecniche, normative ed economiche che questa sfida comporta. L'approccio di LC3 Trasporti rispecchia la consapevolezza delle sfide in evoluzione del settore. L'azienda è pronta ad abbracciare i cambiamenti imminenti, accogliendo le soluzioni sperimentali che potrebbero diventare la norma di domani. LC3 Trasporti riconosce la fluidità del panorama attuale e l'importanza di un impegno costante nell'innovazione.

Il "B.E.S.T. Mix" è più di un progetto: è una visione. LC3 Trasporti non solo si impegna a ridefinire il panorama del trasporto pesante, ma introduce anche una prospettiva ancora più ampia: la possibilità di creare un mix personalizzato di fuel sostenibili per la trazione e la refrigerazione. LC3 si distingue per la sua leadership nel settore della refrigerazione ecosostenibile, offrendo soluzioni avanzate come l'utilizzo di azoto ed elet-

tricità. Queste opzioni consentono una combinazione unica e potente che contribuisce ad abbattere le emissioni in tutte le fasi del ciclo di esercizio di un veicolo, particolarmente rilevante nel mercato di riferimento di LC3, come il trasporto a temperatura controllata. L'azienda sta dimostrando che non esiste una soluzione unica per la sfida della sostenibilità, ma piuttosto un approccio integrato che sfrutta una vasta gamma di tecnologie e combustibili eco-compatibili. LC3 Trasporti sta tracciando una nuova strada verso un futuro di mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente, mettendo in evidenza il potenziale di un mix intelligente per la trazione e la refrigerazione. Questa combinazione di soluzioni energetiche rappresenta un passo deciso verso la decarbonizzazione, con un'enfasi su consulenza, innovazione e collaborazione. LC3 Trasporti dimostra che il cambiamento è possibile, aprendo la strada a un futuro di trasporto pesante sostenibile allineato agli obiettivi climatici globali. Con una visione più ampia, LC3 Trasporti mira a guidare il cammino verso una mobilità rispettosa dell'ambiente e a contribuire alle sfide ecologiche a livello mondiale. La rivoluzione energetica nel trasporto pesante è iniziata, e LC3 Trasporti è alla guida, pronta a spingersi ai confini del possibile e a modellare un futuro di trasporto sostenibile e innovazione continua.



Ceva Logistics ha acquisito Gefco: un connubio particolarmente felice

Un'acquisizione molto veloce, causata dall'invasione russa in Ucraina, ma la "velocità" dell'operazione è stata una ragione del suo successo.



FABRICE BARTHE

di **Paolo Giordano**

La notizia dell'acquisizione di Gefco, l'azienda di trasporti e di servizi logistici francese leader nel settore automotive, da parte di Ceva Logistics è quasi passata inosservata, forse per la velocità in cui è nata e si è conclusa la vicenda. Invece, è una notizia importante, perché ha creato una nuova grande azienda internazio-

nale sul versante dell'automotive. Ne abbiamo parlato con Fabrice Barthe, precedentemente Managing Director di Gefco Italia, e oggi Managing Director della nuova divisione di Ceva Logistics dedicata alla logistica dei Finished Vehicles (FVL) in Italia.

CI SPIEGA COME È AVVENUTO IL PAS-

Con l'acquisizione di Gefco, Ceva è diventata una grande azienda nel settore automotive, che in precedenza non aveva

SAGGIO DI GEFCO A CEVA, COSA È SUCCESSO CHE HA DETERMINATO TALE ACQUISIZIONE?

■ Facciamo un po' di storia. Gefco, come è noto, è stata costituita anni fa da Peugeot e da PSA con il compito di diventare un'azienda "guida" nel settore automotive. Poi, qualche anno fa, l'azienda per il 75% è stata acquisita dalle Ferrovie russe (restando al 25% di Stellantis). Fino a quando non è arrivata l'invasione dell'Ucraina. Un fatto che ha messo l'azienda in un grave rischio: tante aziende occidentali, in Russia, hanno chiuso o sono state vendute in fretta e furia. Il 24 febbraio 2022 è scattata l'invasione, ad aprile Gefco è stata rilevata da Cma-Cgm, leader mondiale nel settore delle spedizioni e della logistica di cui fa parte anche Ceva Logistics. L'acquisizione è stata finalizzata a luglio 2022 e - ad inizio 2023 - la nuova organizzazione del gruppo, incluso l'ingresso di Gefco in Ceva Logistics, è entrata ufficialmente in funzione. Un'operazione molto veloce, molto rapida che è stata causata dalla guerra, che ha sconvolto il "fronte" occidentale delle aziende in Russia.

COME VALUTA QUESTA OPERAZIONE, ANCHE PER LA SUA VELOCITÀ?

■ Personalmente sono molto favorevole che un'acquisizione sia fatta velocemente. Se passa troppo tempo si inizia a pensare se si farà oppure no, iniziano problematiche di vario genere. È anche molto meglio per i clienti. Penso proprio che la chiave del successo di operazioni di questo genere sia la rapidità. Noi abbiamo fatto veramente il più presto possibile.

QUESTO NON È STATO A DANNO DELL'INTEGRAZIONE FRA LE DUE AZIENDE?

■ Direi proprio di no. Stiamo, ormai da più di un anno, lavorando ad un'integrazione

grazie il più morbida possibile: oltre, infatti, ad uniformare la parte legata alle procedure, o ad alcuni aspetti legali, che stiamo mettendo a punto, sotto l'angolazione del business le cose sono andate nel migliore dei modi. Questo è stato possibile soprattutto perché Gefco è forte in un settore come l'automotive, dove era leader in Europa, che non rappresentava invece il settore di punta di Ceva, mentre quest'ultima era molto competitiva in altri settori, dove Gefco era più debole. Quindi, le due aziende si sono integrate facilmente.

MI FA QUALCHE ESEMPIO IN CONCRETO DI TALE INTEGRAZIONE?

■ Posso dirle che Gefco aveva un network internazionale e Ceva era, ed è, particolarmente forte in Italia, quindi unendo le due reti l'offerta che si è generata è molto interessante: possiamo offrire ai clienti più possibilità. Inoltre, nel settore del magazzinaggio e dello stoccaggio Ceva è molto forte in Italia, mentre Gefco è molto piccola. L'integrazione è stata quindi molto facile. Lo stesso si può dire sul traffico marittimo e su quello aereo, dove Ceva eccelle. Per Gefco è stato quindi naturale entrare in questi business.

PARLIAMO IN PARTICOLARE DELL'AUTOMOTIVE...

■ Anche in questo settore di attività stiamo lavorando in sinergia e bene. Ad esempio stiamo offrendo ai clienti un nuovo prodotto: il trasporto di automo-



bili in container. Prima le vetture erano trasportate direttamente sulla nave, oggi le portiamo anche in container, che carichiamo sulla nave. Un nuovo prodotto che sta vendendo molto. Le faccio un altro esempio: abbiamo iniziato a fare trasporti con camion chiusi, dopo aver fatto molte prove sulla qualità. Questo perché c'è da parte del cliente una forte preoccupazione per l'integrità della vettura. E' un'offerta che è meno sviluppata di quella che le dicevo in precedenza, sul trasporto in container, ma che dimostra che le due aziende oggi lavorano insieme.

IL SETTORE DELL'AUTOMOTIVE COME STA ANDANDO?

■ Sta andando certamente bene: ci sono molte macchine da trasportare. Stiamo facendoci venire idee per aumentare la capacità di trasporto e dare il servizio ai clienti. Ceva sta investendo molto in questo campo perché i tempi di consegna sono lunghi.

QUINDI, IN CONCLUSIONE, AVETE TROVATO LA SOLUZIONE PIÙ GIUSTA NONOSTANTE LA GUERRA?

■ Penso proprio di sì. Uniti, possiamo fare cose molto interessanti. E' stato senza dubbio un bel matrimonio e offriremo ottimi servizi ai clienti. ■

Tre iniziative di Scannel Properties

Si tratta di insediamenti immobiliari situati a San Pietro Mosezzo, Novara, nel polo Logistic Airpark di Bologna e vicino alla Via Tiburtina a Roma.

Se il territorio lombardo - e in particolare quello milanese - comprende nel suo circondario oltre la metà degli impianti logistici nazionali, la zona centrale del capoluogo meneghino "ospita" sempre più spesso gli head quartier delle più importanti realtà del settore. Non fa eccezione all'ormai quasi obbligatoria regola nemmeno Scannell Properties - società Usa che ha avviato più di dieci progetti in Italia da quando nel 2019 è entrata nel nostro mercato nazionale - che ha scelto la centralissima piazzetta Pattari per installarvi la sua nuovissima sede con vista Duomo. L'operatività degli uffici risale allo scorso ottobre, ma l'occasione per una presentazione ufficiale alla stampa di settore è datata martedì 4 luglio e ha coinciso con le comunicazioni relative a tre proprietà immobiliari realizzate nel nostro paese di particolare evidenza e rilevanza, illustrate nel dettaglio dall'expansion director di Scannell Properties

Italia, Francesco Nappo. La prima ha riguardato il completamento del complesso logistico speculativo di primaria importanza che consta in 51.808 metri quadrati a San Pietro Mosezzo, in provincia di Novara, considerato geograficamente parte della macro-area circostante il territorio milanese in una posizione indubbiamente strategica di primaria importanza. Infatti,

il sito si trova a soli 52 chilometri dal capoluogo lombardo, a due chilometri dall'ingresso dell'autostrada Torino-Trieste, a circa 40 minuti dall'aeroporto di Malpensa e a meno di due ore dal porto di Genova. Comprende due

tate tenendo conto degli standard di certificazione "Leed Gold" e includono coperture fotovoltaiche, punti di ricarica per veicoli elettrici, pompe di calore elettriche e sono dotate di uffici e aree ricreative separate.



Particolare del complesso logistico situato a San Pietro Mosezzo, in provincia di Novara

edifici, rispettivamente di 31.154 e 20.654 metri quadrati, progettati con particolare attenzione per soddisfare le esigenze di operatori logistici di grandi dimensioni e ad alto flusso, con connessa possibilità di creare spazi di magazzino più o meno ampi a seconda delle diverse esigenze. Entrambe le costruzioni - realizzate in partnership con l'italiana Techbau - sono state proget-

Seconda novità annunciata è quella relativa, dall'inizio di luglio, all'ingresso di Scannell Properties nel polo Logistic Airpark di Bologna - piazza ritenuta nodo fondamentale e strategico per le esigenze della logistica nazionale nel suo complesso - con l'acquisizione di un sito che si estende su un'area di 160 mila metri quadrati interamente bonificata,

anch'essa in posizione strategica essendo adiacente all'aeroporto del capoluogo felsineo (e a soli otto chilometri dal centro città) e in grado di consentire collegamenti rapidi all'ampia rete autostradale circostante. La struttura è stata sviluppata all'insegna della massima modularità e flessibilità grazie a tre edifici distinti dotati di un elevato numero di baie di carico, ognuna con relativi piazzali e aree di parcheggio per un totale di circa un terzo della superficie complessiva occupata. Infine, è stato annunciato che entro la fine dell'anno prenderanno il via i lavori di costruzione del nuovo polo di Ro-

ma connesso a un mercato particolarmente ambito per una soddisfacente "copertura" logistica dell'area centro-sud del nostro paese. Si è trattato di un'impresa purtroppo rallentata dal non facile superamento degli adempimenti burocratici connessi alle nuove costruzioni nell'area capitolina: un ostacolo che non è semplice assolvere in modalità temporale ridotta, ma che si può ormai considerare in dirittura d'arrivo rispetto a tutti gli adempimenti amministrativi che si sono dovuti ottemperare. In questo caso il futuro Logistic Park romano di Scannel Properties prevede la costruzione di due magaz-

zini di classe A all'interno di un unico insediamento produttivo di circa 11 mila metri quadrati su una superficie complessiva di circa 33 mila destinati alla logistica di nuova concezione, quindi ad elevata automazione e specializzazione, nel rispetto dei più alti standard costruttivi e di sostenibilità ambientale. Anche questo lotto è posizionato in maniera strategica ubicato come sarà nelle adiacenze della via Tiburtina, a soli due chilometri dal grande raccordo anulare e a un quarto d'ora dal centro città, caratteristica assolutamente ideale per la logistica urbana e dell'ultimo miglio. (T.M.) ■

JOINT VENTURE TRA VGP E DEKA IMMOBILIEN

VGP e Deka Immobilien, una delle maggiori società di investimento immobiliare attive a livello globale in Europa, hanno annunciato la costituzione di una joint venture 50:50, destinata ad acquisire nel tempo un portafoglio composto da 5 parchi con 20 immobili semi-industriali e logistici sviluppati da VGP in Germania. Il valore totale della joint venture è di 1,1 miliardi di euro e sarà realizzato attraverso una serie di acquisizioni, la prima prevista per il terzo trimestre del 2023. Malte-Maria Münchow, responsabile delle acquisizioni e delle vendite di Deka, ha dichiarato: "Siamo molto soddisfatti dell'avvio di questa partnership nel mercato logistico tedesco. Si tratta della nostra prima joint venture immobiliare europea e riflette l'ambizione comune dei nostri gruppi di creare un portafoglio stabile e a lungo termine di immobili semi-industriali e logistici di prim'ordine. Questa joint venture rappresenta la più grande transazione logistica europea del 2023 finora, e dovrebbe contribuire in modo sostanziale al nostro portafoglio europeo e rientra nell'obiettivo di continuare la nostra crescita come gestore immobiliare utilizzando un approccio che si concentra sulla qualità e contribuisce alla nostra strategia aziendale sostenibile, in termini economici, ambientali e sociali". Jan Van Geet, CEO di VGP, ha dichiarato: "Con Deka, uno dei principali investitori immobiliari europei, abbiamo trovato un partner con una visione condivisa, incentrata sulla creazione di valore sostenibile. La nostra joint venture segna un importante traguardo nella nostra strategia per diversificare ulteriormente il nostro modello di reimpiego della liquidità e il fatto che siamo riusciti ad arrivare a questa partnership nonostante le condizioni avverse del mercato degli investimenti ci ribadisce la qualità della nostra piattaforma. Condivideremo ulteriori dettagli con il nostro aggiornamento del primo semestre, ma siamo in linea con i nostri obiettivi per il 2023 e oltre". La joint venture si aggiungerà al gruppo di quelle già esistenti di VGP e sarà gestita in modo simile, in quanto la società continuerà a essere il gestore degli asset, delle proprietà e dello sviluppo.



Jan Van Geet, CEO di VGP

Prologis ha pubblicato il rapporto annuale ESG

“Il nostro rapporto 2022-2023 è un chiaro esempio di come siamo impegnati a conseguire l’obiettivo Net Zero 2040”, ha sottolineato il presidente di Prologis Europe Ben Bannatyne.

di **Virginia Sestieri**

Prologis, leader nel mercato immobiliare logistico a livello globale, ha pubblicato l'ultimo rapporto annuale in tema ambientale, sociale e di governance (ESG), che illustra la crescita dell'azienda e i risultati ottenuti per la logistica sostenibile. Inoltre, oltre a illustrare ciò che l'azienda fa per migliorare e creare comunità più resilienti, è stato pubblicato un rebranding di Prologis Essentials che mira ad assicurare un maggior grado di trasparenza e migliorare i servizi, integrandoli con delle novità per i clienti. Il rapporto 2022-2023 analizza gli obiettivi e i progressi

in materia di ESG, zero emissioni nette e utilizzo di energie rinnovabili, capacità di ricarica di veicoli elettrici, investimenti in innovazione, governance e responsabilità sociale. Si tratta della 17a edizione del rapporto dal 2006, ossia molto tempo prima che “ESG” e “sostenibilità” diventassero slogan in ogni settore. Come sempre, la strategia climatica di Prologis si basa sull'attenzione che dedica alla centralità del cliente. I governi e le autorità esercitano pressioni crescenti affinché le imprese includano la sostenibilità

nella loro reportistica. L'azienda aiuta pertanto i clienti a conseguire i loro obiettivi fornendo una serie di soluzioni di sostenibilità, energie rinnovabili e mobilità attraverso la sua piattaforma Prologis Essentials.



Il presidente di Prologis Europe, Ben Bannatyne, ha dichiarato: “Il nostro rapporto ESG 2022-2023 è un chiaro esempio di come siamo impegnati a conseguire il nostro obiettivo Net Zero 2040. Prologis ha ribadito con fermezza che tutto ciò che facciamo è a beneficio dei nostri clienti. Ci prefiggiamo di essere proattivi e innovativi e i nostri indicatori ESG annuali lo dimostrano. Sono orgoglioso che Prologis Europe sia una forza trainante della catena di fornitura globale, consentendo ai nostri clienti di realizzare i loro obiettivi

di sostenibilità e far crescere le loro imprese”. Tra i temi salienti del rapporto figurano: per l’obiettivo “Net Zero”, l’innalzamento della soglia delle ambizioni in materia di clima con l’annuncio dell’obiettivo del conseguimento

di zero emissioni nette nelle operazioni entro il 2030 e nella catena del valore entro il 2040; per l’energia solare, sono stati superati i 400 megawatt di produzione nell’ambito del portafoglio; è stata installata nel 71% degli edifici l’illuminazione a led; sui bonus ai dipendenti, nel 2022, i risultati ESG hanno rappresentato il

10% delle tabelle di valutazione legate ai bonus, la stessa impostazione sarà mantenuta nel 2023; per la forza lavoro, sono state formate 21 mila persone nel settore della logistica attraverso la Community Workforce Initiative a partire dal 2018, è costituita per il 49% da donne, che occupano anche il 44% delle posizioni manageriali; per la governance, il sondaggio sul coinvolgimento dei collaboratori presenta un punteggio dell’88%, oltre a un indice di approvazione del CEO pari al 99%, in base alla classificazione Glassdoor. ■



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

PROGRAMMA SETTEMBRE-OTTOBRE 2023

SETTEMBRE 2023

5 E 8 SETTEMBRE*

GESTIONE E ANALISI DEI RISCHI IN MATERIA DOGANALE - SISTEMI INFORMATICI DOGANALI - SISTEMI E APPLICAZIONI INFORMATICHE DOGANALI DELLE SOCIETÀ, NONCHÉ SISTEMI INFORMATICI GESTITI DAGLI STATI MEMBRI O DALL'UE

12 SETTEMBRE | IN PRESENZA o ONLINE
LE NOVITÀ NORMATIVE E GIURISPRUDENZIALI IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO E LOGISTICA
Avv. Stefano Fadda

A cura di Sc Sviluppo Chimica

15 E 19 SETTEMBRE*

GESTIONE E ANALISI DEI RISCHI IN MATERIA DOGANALE - SISTEMI INFORMATICI DOGANALI - VALUTAZIONE DEL RISCHIO

21 SETTEMBRE | IN PRESENZA o ONLINE
POSIZIONAMENTO E FISSAGGIO DEL CARICO SUI MEZZI: NORME E PROCEDURE DA SEGUIRE
Dr. Piergiorgio Tammaro e Dr. Daniele Guidotti

A cura di SC Sviluppo Chimica

22 SETTEMBRE | VIDEOCORSO

IFS LOGISTICS VERSIONE 2.3

Dr.ssa Santina Modafferri

A cura di Certiquality

22 SETTEMBRE*

GESTIONE E ANALISI DEI RISCHI IN MATERIA DOGANALE - SISTEMI INFORMATICI DOGANALI - GESTIONE E TRATTAMENTO DEL RISCHIO

28 SETTEMBRE | VIDEOCORSO

COME DAR VITA A UN CRUSCOTTO DI KPI NELLA GESTIONE DELLA SUPPLY CHAIN E DELLA LOGISTICA

Dr. Fausto Benzi

In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica

* Corso online parte del programma
IL PERCORSO AEO per RESPONSABILE
delle QUESTIONI DOGANALI

OTTOBRE 2023

3 OTTOBRE | VIDEOCORSO

L'APPALTO DI SERVIZI LOGISTICI ALLA LUCE DELLE RECENTI EVOLUZIONI NORMATIVE E GIURISPRUDENZIALI: POSSIBILI SOLUZIONI GESTIONALI E CONTRATTUALI
Avv. Patrizia D'Ercole

5 OTTOBRE | VIDEOCORSO

LOGISTICA LINEA DI DEMARCAZIONE TRA UTILI E PERDITE NELLE AZIENDE: COME PIANIFICARE E OTTIMIZZARE I COSTI DI TRASPORTO

Dr. Fausto Benzi

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e Certiquality

10 OTTOBRE | VIDEOCORSO

NUOVE ABILITÀ E COMPETENZE PER UNA LOGISTICA E UNA SUPPLY CHAIN TECNOLOGICAMENTE ADEGUATE ED EVOLUTE

Dr. Dario Favaretto

12 OTTOBRE | VIDEOCORSO

CARBON FOOTPRINT: APPLICAZIONE DELLE NORME UNI EN ISO 14064:2019 E UNI EN ISO 14067:2018

A cura di Certiquality

17 OTTOBRE | IN PRESENZA o ONLINE

INCOTERMS: COSA SONO, A COSA SERVONO, COME FUNZIONANO

Avv. Stefano Fadda

A cura di SC Sviluppo Chimica

17 OTTOBRE | VIDEOCORSO

LA FISCALITÀ DI IMPORT ED EXPORT: EFFICIENTAMENTO E RIDUZIONE DEGLI ONERI

Avv. Ettore Sbandi

In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica e Certiquality

20 OTTOBRE | VIDEOCORSO

LOGISTICA, IPER-SERVIZIO MA A QUALE COSTO? PREVISTA LA PRESENTAZIONE DI VARIE CASE HISTORY

Dr. Michele Palumbo e Avv.to Alessio Totaro

In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica e Certiquality

27 OTTOBRE | VIDEOCORSO

OPERATIVITÀ IN DOGANA: TECNICHE DI CLASSIFICAZIONE DELLE VOCI DOGANALI E ORIGINE (CASI PRATICI)

Dr. Marco Sella

In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica e Certiquality



Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it

www.assologisticaculturaeformazione.com

Si prepara l'adesione al Cargo Community System dell'aeroporto di Malpensa



La connessione al sistema sarà obbligatoria alla fine del 2023. Hanno aderito finora 32 imprese di spedizione, che rappresentano il 46% del totale dell'export.

di **Carla Giunti**

Prosegue il lavoro sinergico tra associazioni di categoria della filiera del trasporto aereo merci e il gestore aeroportuale Sea per arrivare all'adesione completa delle aziende che operano nello scalo di Malpensa al "Cargo Community System-CCS", la piattaforma collaborativa elaborata da Sea che permette di velocizzare e rendere più efficienti le operazioni cargo grazie a un sistema di condivisione di dati e informazioni tra imprese di spedizioni, vettori e handlers. La connessione al sistema CCS sarà obbligatoria dal 1° gennaio 2024, come previsto nel regolamento dello scalo di Milano Malpensa. Per questo Anama, l'associazione nazionale agenti merci aeree (aderente a Fedespedi e Confetra),

ha organizzato, in collaborazione con la rappresentanza associativa degli handler aeroportuali, Assohandlers, e Sea un nuovo incontro dedicato alle imprese di spedizioni associate per condividere lo stato di avanzamento della "Smart city delle merci" in termini di adesione degli operatori e di trasmissione dei flussi. Inoltre, l'incontro è stato utile per presentare le caratteristiche principali di "Start City", la soluzione di integrazione con il sistema del Cargo Community System, sviluppata da Cargo Start, e disponibile a condizioni agevolate per le imprese di spedizioni associate ad Anama.

Il sistema sta registrando un incremento significativo di adesioni: a og-

gi, sono 32 le imprese di spedizioni connesse al sistema che inviano flussi sul CCS e che pesano il 46% del totale dell'export in partenza dallo scalo di Malpensa. Paolo Dalla Noce, head of Cargo Management Sea ha sottolineato: "Le adesioni stanno progredendo, segno dell'attenzione da parte degli operatori per poter essere pronti all'inizio del 2024 come stabilito dal regolamento dello scalo di Malpensa. Dall'evento del 19 aprile abbiamo ricevuto molte richieste dagli operatori per la creazione di nuove utenze e la riattivazione di quelle già presenti. Sea come gestore aeroportuale conferma il suo ruolo di facilitatore del processo, garantendo il massimo supporto agli spedizionieri per agevolare l'adesione

all'ecosistema 'Smart City delle merci' e rendere il cargo di Malpensa sempre più efficiente e competitivo". Alessandro Albertini, presidente di Anama, ha tenuto a porre in evidenza il valore della collaborazione con Cargo Start sul lavoro svolto dal network associativo su questo importante dossier:

"La digitalizzazione dei processi è uno strumento utile e imprescindibile per rendere decisamente più efficiente il sistema logistico, dei trasporti e delle spedizioni e per il superamento dei gap che oggi sconta il nostro sistema in termini di attese o inefficienze che si registrano anche presso gli scali aeroportuali. Un passo importante che impatterà positivamente su tempi, efficienza, impatto ambientale delle operazioni e, dunque, sulla competitività dello scalo di Malpensa su cui auspichiamo possano incidere anche nuove strategie di sviluppo in seguito alla bocciatura del Masterplan con riferimento alla parte cargo. Per questo sono lieto di poter presentare la convenzione con il partner tecnologico Cargo Start. La collaborazione si inserisce in un lavoro di approfondimento tecnico e valutazione delle soluzioni IT disponibili di integrazione tra il CCS e i sistemi gestionali in uso dalle imprese di spedizioni svolto in questi mesi da un gruppo di lavoro ad hoc della Federazione che ha potuto contare sulla professionalità e l'esperienza tecnica di rappresentanti di Anama e del Digital

Innovation Advisory Body di Fedespedi. Esito di questo lavoro è la convenzione con Cargo Start che dispone di una soluzione strutturata di connettore al sistema CCS e integrabile con tutti i software gestionali per la trasmissione dei messaggi sul sistema CCS".

Emanuele Vurchio, general manager

più competitivo l'aeroporto di Malpensa e migliorare la connettività delle nostre imprese con il resto del mondo". Alessandro Cappella, cargo deputy di Assohandlers, ha aggiunto: "Drastica riduzione dei tempi di attesa per lo scarico delle merci, accelerazione delle varie fasi della catena logistica aeroportuale, minimizzazione di possibili



Si auspica che con il CCS si possa realizzare un'accelerazione delle varie fasi della catena logistica aeroportuale

di Cargo Start ha sottolineato: "Nel nostro ruolo di acceleratore della digital transformation per il settore del cargo aereo, abbiamo sempre creduto che la piattaforma Smart City MXP fosse una grande occasione per gli attori della filiera per mettere in pratica un approccio di logistica collaborativa. Con la nostra soluzione Start City, facilitiamo le imprese di spedizioni a partecipare alla piattaforma e a 'fare la differenza': anche se il risultato non appare immediato, è un'opportunità davvero da non perdere per rendere

errori, trasparenza delle operazioni, efficientamento delle aree operative disponibili e maggiore tracciabilità delle spedizioni sono le più evidenti conseguenze di una condivisione digitalizzata dei dati, imprescindibile visto l'elevato numero di soggetti che interagiscono nella filiera del cargo aereo; operatori ciascuno dei quali oggi interagisce con taluni ma non con tal altri, e il cui risultato è un gap informativo cui conseguono le lamentate inefficienze del sistema aeroportuale italiano". ■

L'intelligenza artificiale entra in azienda

I vantaggi dell'applicazione dell'Intelligent Document Processing sono molteplici e garantiscono un alto livello di precisione.

di **Ivana Rossetti**

Automatizzare la gestione dei documenti aziendali in un unico ambiente di lavoro, digitalizzando i processi manuali e abilitando l'accesso e la condivisione di nuova conoscenza all'interno dell'azienda. Questo l'impatto di una soluzione di intelligenza artificiale che, secondo gli studi dell'Osservatorio del Politecnico di Milano, è la più promettente per le aziende, ovvero l'Intelligent Document Processing-IDP. L>IDP si basa su un insieme di modelli di intelligenza artificiale allenati su esempi e su "corpora" testuali di varie esten-

presidiati da persone fisiche, garantendo un elevato livello di precisione. Per le aziende i vantaggi dell>IDP sono innumerevoli: maggiore velocità di processo con l'estrazione e la classificazione automatizzata, l'analisi dei documenti non è più un collo di bottiglia; migliore accuratezza: le soluzioni di IDP riducono gli errori umani di lavorazione dai documenti verso i sistemi interni; risparmio delle risorse: il processo di grandi volumi di documenti porta a un immediato risparmio di tempo e di costi associati; automazione dei processi chiave: i

zione digitale dei processi aziendali; integrabilità con i processi e i sistemi esistenti: la piattaforma di IDP permette di centralizzare i documenti provenienti da diverse sorgenti, di organizzarli, estrarre informazioni e poi restituire l'output per i processi aziendali a valle, per aumentare il livello complessivo di automazione.

Ammagamma ha sviluppato una piattaforma di IDP di nome Adoc che pre-processa e classifica documenti di vari formati e tipologie, ne estrae le informazioni più rilevanti per poi salvarle in un modello dati che dialoga con gli altri sistemi aziendali. In particolare, la piattaforma è in grado di trasformare documenti strutturati (web form, template aziendali), parzialmente e/o non strutturati (fatture, ordini, atti notarili), di diversi formati (pdf, email, scansioni, excel, word), in informazioni organizzate e interrogabili, abilitando l'automazione di molteplici processi aziendali. Adoc offre, oltre alle classiche soluzioni di IDP, anche soluzioni basate sull'intelligenza artificiale-AI generativa. Sfruttando le potenzialità dei Large Language Models, che sono alla base dell'AI generativa, Adoc permette di ottenere risultati a partire da un numero limitato di documenti, senza ricorrere a lunghe e intensive attività di allenamento dei modelli di classificazione e riconoscimento delle entità nei documenti. Infatti, l'utilizzo di modelli pre-allenati su un vasto parco documentale garantisce una soluzione di IDP operativa in tempi brevi,

CHI È AMMAGAMMA

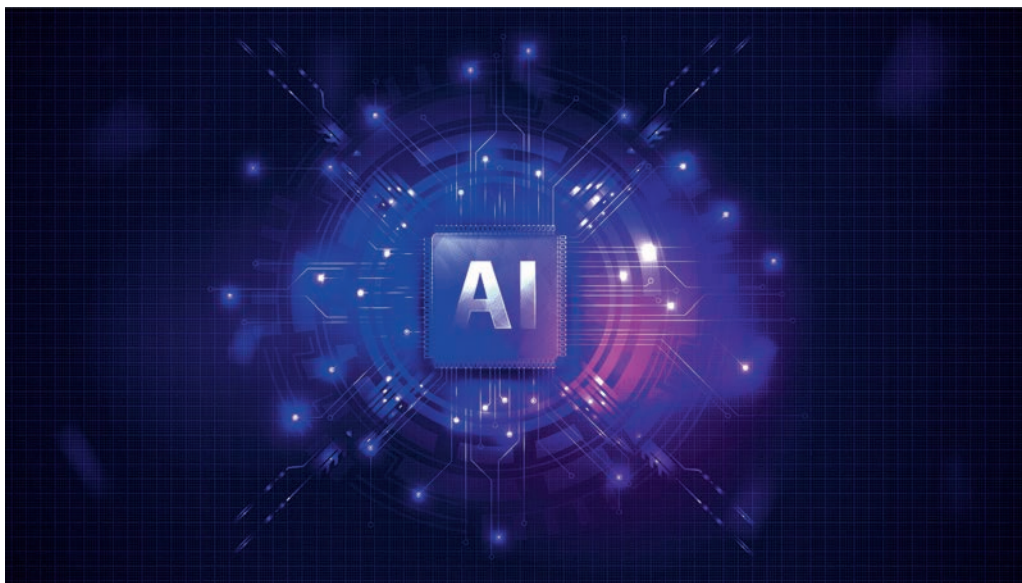
Ammagamma è una società di data science composta da una comunità di oltre 90 professionisti, ha una sede in Italia, a Modena, e una in Israele, ad Haifa. Lo scopo dell'azienda è di contribuire allo sviluppo di una società consapevole delle potenzialità, delle implicazioni e degli impatti della tecnologia, offrendo i migliori strumenti di scelta attraverso lo sviluppo di soluzioni innovative di intelligenza artificiale. Ammagamma è partner ufficiale della Stanford University e membro del Focus Group on AI della European Digital SME Alliance. Nel 2019 l'azienda ha dato vita al Manifesto della Razionalità Sensibile, per una concezione umanistica dell'intelligenza artificiale, e nel 2022 ha pubblicato il "Bestiario di intelligenza artificiale", progetto editoriale che rende accessibile il mondo della tecnologia attraverso otto creature inedite di AI.

sioni e specializzazioni, allo scopo di classificare ed estrarre informazioni da un insieme di documenti, più o meno strutturati, e di aiutare in generale l'automazione dei processi di gestione documentale generalmente

processi che si basano su una grande quantità di documenti diventano più veloci e più affidabili; maggiore digitalizzazione: l'estrazione automatica di informazioni dai documenti aiuta la transizione verso una trasforma-

L'AI SEMPRE PIÙ DIFFUSA

L'agenzia McKinsey, a meno di un anno dal lancio dei servizi di intelligenza artificiale generativa-AI, ha svolto un'indagine per capirne la diffusione. Come riferisce "Affari e Finanza" del quotidiano "La Repubblica", ha interpellato i manager di 1.684 aziende di vari settori, e un terzo degli intervistati (913 manager) ha affermato che sta già utilizzando queste tecnologie in almeno una funzione aziendale. In meno di dodici mesi l'intelligenza artificiale è diventata una realtà e una priorità per tutti: quasi un quarto dei vertici aziendali utilizza strumenti di AI generativa; più di un quarto di quelli che la utilizzano affermano che è un tema all'ordine del giorno dei loro consigli di amministrazione; il 40% di loro ha aumentato gli investimenti nell'AI. "È incredibile quanto velocemente si sia evoluta l'AI generativa - ha spiegato Alex Singla, partner di McKinsey - Un terzo delle aziende la utilizza già in almeno una funzione aziendale. Ciò testimonia che le aziende comprendono e accettano che è uno strumento di business". La vera questione è come si passerà dall'accettarla a sfruttarla per creare valore. "Fare il passo successivo, dove l'AI da esperimento diventa motore aziendale, comporta una vasta gamma di problemi - ha proseguito Singla - tra cui l'identificazione delle opportunità nell'organizzazione aziendale, quale governance e modello operativo adottare, come gestire cloud e fornitori, e come affrontare un'ampia gamma di rischi". Il primo, nel campo dei rischi, è la scarsa accuratezza di questi sistemi, a cui le aziende stanno però già ponendo rimedio. Gli intervistati hanno previsto poi cambiamenti significativi per il personale: tra cui tagli in determinate aree e grandi riqualificazioni. Tuttavia per ora l'AI rimane confinata a un piccolo numero di funzioni aziendali. "Siamo agli inizi dell'AI generativa e le aziende stimano un significativo impatto sui talenti, l'apertura di nuove opportunità di lavoro, un cambio del modo di lavorare e la nascita di nuove figure professionali. Uno dei maggiori pregi dell'AI generativa è che può aiutare quasi tutti nel lavoro", ha spiegato Lareina Yee, senior partner di McKinsey.



Secondo McKinsey, l'intelligenza artificiale generativa è diventata già una realtà in azienda dopo solo un anno dalla sua apparizione

con prestazioni migliori, soprattutto sull'estrazione di informazioni e la sintesi testuali da documenti non strutturati (ovvero quelli che richiedono il maggior sforzo di analisi da parte degli

utenti umani e di allenamento per i modelli di AI).

Inoltre, tutte le aziende possono beneficiare delle funzionalità di Adoc e

plici esigenze di business ed è sviluppato con un approccio basato su API (Application Programming Interface) che garantiscono una migliore esperienza all'utente finale. ■

dell'AI generativa, dalle grandi corporate alle piccole e medie aziende, in qualsiasi settore produttivo, in quanto si tratta di una piattaforma componibile, dove ogni funzionalità può essere "accesa" o "spenta" in base alle specifiche necessità dell'utente. Infatti, Adoc è fornito in modalità SaaS, ovvero è composto da moduli che rispondono a molte

"Patto del Grande Blue" a Gaeta: si pulirà il mare dai rifiuti

La società Garbage Group ha messo a disposizione l'E-Pelikan, la prima imbarcazione al mondo dotata di propulsione elettrica, figlia di anni di ricerca e sviluppo fatta dall'azienda in collaborazione con le università.

È stato presentato presso il comune di Formia il progetto "Patto del Grande Blue", iniziativa con la quale la provincia, a fronte degli obiettivi di qualità dettati dal Piano di tutela acque regionali, insieme ai comuni di Formia, Gaeta e Minturno, ha individuato il Golfo di Gaeta quale area pilota per lo sviluppo di progetti connessi alla blue economy. Il progetto prevede la presenza di un battello spazzamare elettrico che avrà l'obiettivo di raccogliere le plastiche, le schiume e monitorare la presenza sui fondali di cumuli di rifiuti nei mesi di luglio e agosto.

Al progetto, teso alla tutela ambientale e allo sviluppo sostenibile del territorio, hanno aderito tra gli altri, la guardia di finanza, la guardia costiera di Formia e la capitaneria di porto di Gaeta. Alla presentazione del protocollo di intesa che sancisce l'avvio del progetto erano presenti il presidente della provincia di Latina

Gerardo Stefanelli, il sindaco di Gaeta Cristian Leccese, l'assessore all'ambiente di Formia Eleonora Zangrillo, il responsabile dell'Area vasta della provincia Marina Chiota e il comandante della capitaneria di porto di Gaeta Angelo Napolitano.

"Garbage Group sbarca nella provincia di Latina - ha sottolineato Paolo Baldoni, Ceo di Garbage Group - e lo fa con la sua unità navale più nuova e innovativa: l'E-Pelikan. Un battello full electric che per due mesi dal 10 luglio al 10 settembre presterà servizio operativo nelle acque di Minturno, Formia e Gaeta. L'E-Pelikan è la prima imbarcazione nel suo genere al mondo dotata di propulsione elettrica, figlia di anni di ricerca e sviluppo fatta dall'azienda in collaborazione con università e centri di ricerca. Un esempio concreto dei processi di decarbonizzazione nel settore

marittimo e cantieristico. Droni per la sorveglianza e la rilevazione di rifiuti galleggianti in mare, ROV sottomarino per scannerizzare i fondali e geo referenziare i rifiuti e kit antinquinamento per schiume, idrocarburi, sostanze grasse e oleose in superficie e semi sommerse fanno del na-

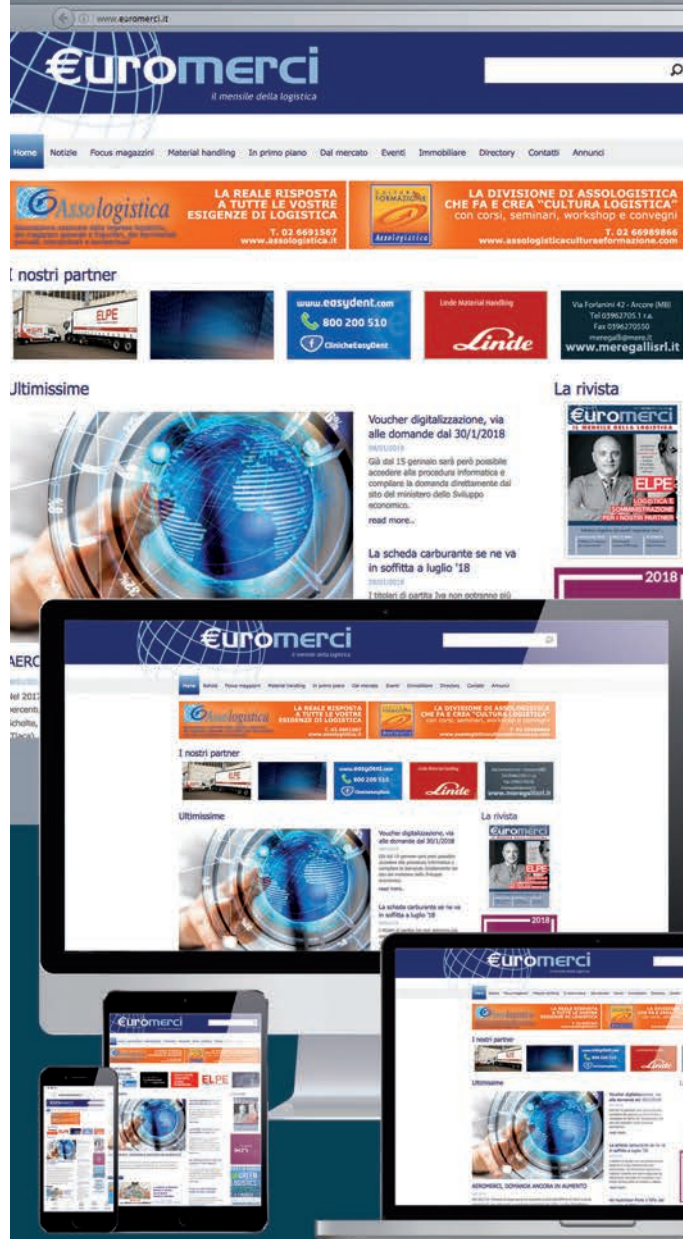


"Sulla tutela del mare e dell'ambiente, abbiamo voluto raccogliere il grido di allarme di cittadini e associazioni e avviare questo progetto in maniera sperimentale", ha detto Gerardo Stefanelli, presidente della provincia di Latina

tante un vero e proprio 'Sistema Pelikan' che permette di raccogliere ogni genere di rifiuti in mare, in particolare la plastica. L'azione messa in campo va nel senso giusto. I risultati dei primi interventi sulle scie sono ottimi. Il tema delle microplastiche è la vera sfida dei prossimi anni".

“Quello di oggi - ha sottolineato il presidente Stefanelli - è il primo passo del ‘Patto del Grande Blu’. Mettiamo in campo un protocollo d’intesa per salvaguardare il mare con alcune azioni in linea con gli obiettivi europei. La prima barca elettrica al mondo è entrata in azione nelle acque del golfo di Gaeta. A questo si aggiunge l’analisi della qualità delle acque in tempo reale. Abbiamo voluto raccogliere il grido di allarme di cittadini e di associazioni e avviare il progetto in maniera sperimentale, progetto che porterà benefici all’intero sistema economico delle aree interessate dall’intervento. Da settembre, faremo partire l’operazione ‘fiumi plastic free’ per intercettare i rifiuti di plastica che dai canali finiscono in mare: tale azione va effettuata su tutti corsi d’acqua in linea con le loro caratteristiche. Quindi, il nostro obiettivo è dotare entro il prossimo settembre con dei filtri tutti i corsi d’acqua”. L’assessora all’ambiente di Formia Zangrillo ha sottolineato l’importanza di questo “nuovo step nel percorso di tutela delle acque del nostro golfo. Il territorio lavorerà in sinergia per questo nuovo e importante obiettivo”. Il sindaco di Gaeta Leccese ha posto in evidenza come la provincia abbia messo in campo un’azione che punta a dare concretezza all’obiettivo della salvaguardia dell’ambiente e alla tutela delle acque in un lavoro che coinvolge l’intero comprensorio. “Grazie alla capitaneria di porto e alla società che mette a disposizione il mezzo spazzamare - ha aggiunto - con questo protocollo mettiamo in campo politiche concrete che intendiamo portare avanti per salvaguardare il nostro patrimonio più importante”.

La responsabile dell’Area vasta della provincia Marina Chiota ha ricordato il percorso intrapreso con la proposta ai sindaci di una serie di azioni sulle coste e per la tutela delle acque attraverso il recupero della plastica. “C’è in itinere anche un progetto che prevede azioni coordinate con il coinvolgimento del Cnr ed è quello del recupero delle cicche di sigarette, rifiuto molto difficile da gestire. L’obiettivo da raggiungere appartiene all’intera comunità”. Il comandante della capitaneria di porto Angelo Napolitano ha ricordato il ruolo svolto soprattutto durante la stagione estiva: “Riceviamo numerose segnalazioni sull’inquinamento delle acque - ha spiegato - visto che tra le nostre competenze c’è anche la tutela ambientale. Per questo motivo abbiamo anche avviato in questi giorni l’operazione ‘Mare sicuro’ a tutela dei bagnanti, diportisti e difesa dell’ambiente marino”.



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

Linde usa l'olio vegetale idrotrattato

Nei carrelli alimentati a diesel potrà sostituire il carburante, riducendo in maniera sostanziale l'impronta ecologica.

Linde Material Handling rivoluziona la propria flotta di carrelli diesel: la casa produttrice di Aschaffenburg ha infatti approvato l'utilizzo dell'olio vegetale idrotrattato (HVO) nei carrelli elevatori alimentati a diesel, una decisione che consentirà di ridurre in modo sostanziale l'impronta ecologica dei carrelli alimentati con questo carburante. Prodotto mediante l'idrotrattamento di vari oli vegetali e/o grassi animali, materiali di scarto e materiali residui (come, ad esempio, gli oli alimentari e i grassi pro-

venienti dai ristoranti e dall'industria alimentare), l'innovativo diesel HVO è realizzato con il 100% di materie prime rinnovabili e di conseguenza non rilascia ulteriore anidride carbonica nell'atmosfera durante il ciclo produttivo. Inoltre, la sua struttura chimica è pressoché identica a quella del diesel convenzionale e può sostituirlo completamente. Grazie all'utilizzo dell'HVO, si può ottenere una riduzione fino al 90% delle emissioni di CO₂; non solo, calano anche le emissioni locali,

come quelle di particolato, di ossido d'azoto (NOX), di idrocarburi (HC) e di monossido di carbonio (CO), influenzando così positivamente sull'ambiente di lavoro dei dipendenti e sul loro benessere. Inoltre, il diesel HVO ha una più elevata propensione all'accensione, che

di rifornimento. Le elevate prestazioni di questo combustibile anche a temperature di -22 gradi Celsius aprono la strada a una vasta gamma di opzioni applicative dell'HVO, che al momento può essere utilizzato su carrelli industriali di nuova generazione, ma



L'olio vegetale idrotrattato è realizzato con il 100% di materie prime rinnovabili

si manifesta in una combustione più efficiente e più pulita, riducendo così la formazione di fuliggine nei motori e negli impianti di scarico.

Oltre ad essere un grande alleato nella lotta contro il cambiamento climatico, l'olio vegetale idrotrattato comporta vantaggi aggiuntivi anche dal punto di vista delle prestazioni del motore, in quanto fornisce la stessa potenza motrice al carrello elevatore, senza la necessità di adattare l'infrastruttura

anche sulla maggior parte delle serie precedenti con portata di carico dalle 1,4 alle 1,8 tonnellate. Da ultimo, ma non per importanza, come sempre, viene garantita un'alta flessibilità anche nella scelta dell'utilizzo dell'HVO, che può esser utilizzato nella sua forma pura, ma anche in un qualsiasi rapporto di miscelazione con il diesel di origine fossile, senza che sia necessario alcun adattamento o modifica del carrello elevatore endotermico tradizionale. ■

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

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

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

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



+ aria pulita

- 2.500 camion
su strada al giorno

Due semplici rotaie? Consorzio ZAI ha visto un'occasione per contribuire al benessere di Verona. Il trasporto ferroviario riduce le emissioni di CO₂, i rischi di ingorghi stradali dovuti al trasporto su gomma, nonché costi e tempi di spedizione.

www.quadranteeuropa.it