

N° 1-2 - GENNAIO-FEBBRAIO 2025 Euro 5.00

# €uromerci

**IL MENSILE DELLA LOGISTICA**

**golia360**

**360PAY**  
COMPANY

## OVERVIEW EFFECT

La visione completa  
sulla tua flotta



Scopri di più

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 7006 - DCB Milano

**Logistica: adottare il "sistema" ESG è un atto "rinascimentale"**

**EDITORIALE**

**DALLA LOMBARDIA**

**UNA LEGGE BATTISTRADA**

**PORTUALITA'**

**LA "GUERRA"**

**DEI PORTI ITALIANI**

**PRIMO PIANO**

**IL PARLAMENTO APPROVA**

**IL REVERSE CHARGE**



IN COLLABORAZIONE CON



ORGANIZZANO IL WEBINAR GRATUITO

# **NUOVA PEM 2025: gestire il decoupling delle regole di origine preferenziale**



Il webinar illustrerà come le nuove norme della Convenzione paneuromediterranea (PEM), suddivise ora in 2 differenti set di regole, influiscono sull'export aziendale e quali sono le misure da adottare per una transizione senza problemi nel 2025. La Convenzione regionale sulle norme di origine preferenziali paneuromediterranee ha subito un cambiamento significativo il 1° gennaio 2025, vedendo una rivoluzione senza precedenti tra nuove opportunità e inedite complessità di navigare tra più regimi. L'aggiornamento segna un mutamento cruciale, con disposizioni transitorie destinate a modernizzare le pratiche commerciali, garantendo al contempo una continuità senza intoppi, ma richiede di saper interpretare le nuove "country-specific matrix" e di sapersi dotare della necessaria documentazione e delle dichiarazioni dei fornitori aggiornate.

**RELATORE:**

dr. MARCO SELLA, Customs & Global Trade Director, Doganalista - Customs Broker

---

**Per iscrizioni inviare email a: [milano@assologistica.it](mailto:milano@assologistica.it)**

indicando nel testo della email nome e cognome del partecipante e sua email  
(dove invieremo il link per partecipare all'evento online)

---

Informazioni: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione - Tel. 02 6691 567

---

# DALLA REGIONE LOMBARDIA UNA LEGGE BATTISTRADA

## per il corretto riutilizzo delle aree dismesse

---

di **Jean François Daher\***

IL PROBLEMA CONNESSO AL RIUSO SOSTENIBILE DELLE AREE DISMESSE, ORMAI COMUNEMENTE DEFINITO CON IL TERMINE DI BRONFIELD, STA OCCUPANDO SEMPRE PIÙ IL DIBATTITO E L'ATTENZIONE DI AMPI SETTORI ECONOMICI IMPEGNATI NELLA RICERCA DI NUOVE POSSIBILITÀ D'INSEDIAMENTO, E QUELLO DELLA LOGISTICA È SENZ'ALTRO IL PIÙ TOCCATO DA UNA SITUAZIONE NON PIÙ ELUDIBILE. IL TERRITORIO ITALIANO È OCCUPATO DAL 3% DA QUESTE COSTRUZIONI ABBANDONATE: UN ULTERIORE DEPAUPERAMENTO DEL SUOLO, SOPRATTUTTO QUELLO A VOCAZIONE AGRICOLA, NON È PIÙ PENSABILE ANCHE PERCHÉ - SECONDO I DATI PIÙ RECENTI FORNITI DA ISPRA NEL RAPPORTO 2024 "IL CONSUMO DEL SUOLO IN ITALIA" - LA CRESCITA SULL'ANNO PRECEDENTE È STATA PARI AL 7,16%, A CONFERMA DI UN TREND DI INCREMENTO PROGRESSIVO ININTERROTTO DAL 2006; IN PIÙ, SE CONFRONTIAMO IL DATO CON QUELLI DELL'UNIONE EUROPEA, EMERGE COME IL NOSTRO SIA IL QUINTO PAESE MEMBRO PER TASSO DI CRESCITA DEL CONSUMO DI SUOLO, CON UNA VELOCITÀ QUASI DOPPIA RISPETTO ALLA MEDIA DELL'UNIONE.

UNA DECISA ACCELERAZIONE PER ANDARE NELLA DIREZIONE DI UNA POSSIBILE RISOLUZIONE DEL PROBLEMA VA INDUBBIAMENTE E POSITIVAMENTE ASCRITTA ALL'AMMINISTRAZIONE DELLA REGIONE LOMBARDIA ALLA QUALE VA RICONOSCIUTO IL MERITO DI AVER APPROVATO, NELLO SCORSO MESE DI AGOSTO, UNA LEGGE CHE FINALMENTE SEMBRA AFFRONTARE DI PETTO LA QUESTIONE. NELLO SPECIFICO SI TRATTA DELLA LEGGE REGIONALE N° 26 SUGLI INSEDIAMENTI LOGISTICI DI RILEVANZA SOVRACOMUNALE, "FINALIZZATA A DETTARE DISPOSIZIONI UNIFORMI SOTTO IL PROFILO URBANISTICO E DI PERSEGUIRE L'ORDINATO ASSETTO DEL TERRITORIO REGIONALE" DISCIPLINANDO "I CRITERI, GLI INDIRIZZI E LE MODALITÀ PER LA LOCALIZZAZIONE DI NUOVI INSEDIAMENTI LOGISTICI". L'ITER PER L'APPROVAZIONE - CHE HA POTUTO CONTARE SULL'ATTENZIONE COSTANTE E LA COLLABORAZIONE FATTIVA DI ASSOLOGISTICA - HA AVUTO IL MERITO DI FUNGERE DA BATTISTRADA A LIVELLO NAZIONALE PER ARRIVARE DECISAMENTE AL CUORE DEL PROBLEMA. LA NUOVA NORMATIVA LO ACCLARA SOPRATTUTTO IN ALCUNI PUNTI DELL'ARTICOLO 3, DOVE È MESSO NERO SU BIANCO CHE DEV'ESSERE ALTA LA "CONSIDERAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI DI LOGISTICA DI RILEVANZA SOVRACOMUNALE NEL TERRITORIO PROVINCIALE E METROPOLITANO, DELLA PRESENZA DI CLUSTER DEDICATI AGLI AMBITI LOGISTICI E DELLA RELATIVA DISTRIBUZIONE SUL TERRITORIO DEL LIVELLO DI OPERATIVITÀ, DEL TRAFFICO INDOTTO E DELLE CRITICITÀ, ANCHE IN COERENZA CON GLI OBIETTIVI, CON LE STRATEGIE E CON LE AZIONI INDIVIDUATE DAL PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI", CON PARTICOLARE ATTENZIONE - E QUESTO È SEGNALE DI GRANDE SENSIBILITÀ VERSO IL NOSTRO SETTORE NEL SUO COMPLESSO - ALLA "PRESENZA DI COLLEGAMENTI CON TERMINAL INTERMODALI E ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE". QUINDI UN PRIMO, GRANDE PASSO È STATO FATTO, E ALTRE AMMINISTRAZIONI SEMBRANO FINALMENTE INTENZIONATE A COMPIERNE DI ULTERIORI. L'IMPRESSIONE È CHE PIÙ DI QUALCOSA SI STIA FINALMENTE MUOVENDO, E ASSOLOGISTICA È NATURALMENTE PRONTA A SUPPORTARE E AFFIANCARE CHIUNQUE DECIDA DI CONTINUARE UN PERCORSO VIRTUOSO IN QUESTA DIREZIONE.

*\*Segretario Generale di Assologistica*

# 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  
Bianca & Volta  
Truccazzano(Mi)

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

**Economia**

**IL CALO DEMOGRAFICO,  
UNA MINACCIA PER I PAESI AVANZATI**

**7**

**Economia**

**2025: CONDIZIONI  
POCO POSITIVE**

**9**

**Attualità**

**IL NUOVO CONTRATTO  
DI LAVORO**

**20**

**Cover: intervista a Claudio Carrano**

**MOBILITA'  
E NUOVE SFIDE**

**36**

**Direttiva europea 2022/2564**

**IL "SISTEMA" ESG, PER LA LOGISTICA,  
E' UN ATTO "RINASCIMENTALE"**

**38**

**Intermodalità**

**IL NUOVO TERMINAL FERROVIARIO DI CEPIM:  
FONDAMENTALE PER COLLEGARSI CON L'EUROPA**

**40**

**Portualità**

**LA "GUERRA" DEI PORTI ITALIANI,  
FRA PROBLEMI STORICI E ATTUALITA' IRRISOLTE**

**44**

**Primo Piano**

**E' STATO APPROVATO DAL PARLAMENTO  
IL REVERSE CHARGE**

**48**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

**4**

**NEWS**

**14**

**DALLE AZIENDE**

**23**



*Il calo demografico rappresenta una minaccia per le economie più avanzate. Per far fronte alla diminuzione della popolazione, le economie sviluppate dovranno raddoppiare o triplicare i propri livelli di produttività (il servizio a pag. 7)*

*Il parlamento ha approvato la legge sul reverse charge, che è stata inserita dal governo nel maxiemendamento alla legge di bilancio. Assologistica ha svolto un grande lavoro per ottenere questo importante risultato (il servizio a pag. 48)*



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

## Programma Marzo-Maggio 2025

### MARZO

#### 4 MARZO

LA DIPENDENZA ECONOMICA DEL FORNITORE: VANTAGGI E RISCHI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO  
*Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro*

#### 6 MARZO

INCOTERMS ED EFFETTI NELLE CRISI DEI TRASPORTI  
*Dr. Marco Sella*

#### 13 MARZO\*\*

GUIDA PRATICA PER UNA GESTIONE EFFICACE DEGLI ACQUISTI

*Dr. Fausto Benzi*

#### 18 MARZO\*\*

IMPORTANZA E RUOLO DEL PACKAGING NELL'EFFICIENTAMENTO DELLA LOGISTICA  
*Dr. Dario Favaretto*

#### 20 MARZO\*\*

ESPORTATORE AUTORIZZATO E REGISTRATO (REX) O AEO (OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO): QUALI LE DIFFERENZE E LE OPPORTUNITÀ DEI DUE STATUS?  
*Dr.ssa Elisabetta Pizzardo*

#### 27 MARZO

GESTIONE DEGLI STOCK TRA QUALITÀ DEL SERVIZIO E LIVELLI SOSTENIBILI DI SCORTE  
*Dr. Fausto Benzi*

### APRILE

#### 9 APRILE

I RISCHI DEI COMMITTENTI E LE RESPONSABILITÀ SOLIDALI NEGLI APPALTI LOGISTICI E DI TRASPORTO  
*Avv. Giacomo Falsetta*

### 10 APRILE

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

#### 16 APRILE\*\*

INTELLIGENZA ARTIFICIALE E LOGISTICA (CASI PRATICI)  
*Marcello Pellacani*

### MAGGIO

#### 7 MAGGIO

TRADE WARS E SANZIONI INTERNAZIONALI: TRUMP TARIFFS E TENSIONI COMMERCIALI  
*Dr. Marco Sella*

#### 13 MAGGIO

IL TRASPORTO DI "PROJECT CARGO": RESPONSABILITÀ VETTORIALI E PROFILI ASSICURATIVI  
*Avv. Alberta Frondoni*

#### 14 MAGGIO\*\*

LA E-CMR: QUADRO LEGALE E PROFILI ASSICURATIVI  
*Avv. Davide Magnolia*

#### 22 MAGGIO\*\*

RIFORMA DOGANALE E COMPLIANCE: LE NUOVE SANZIONI AMMINISTRATIVE E PENALI, RISCHI E PROTEZIONE PER LE IMPRESE  
*Avv. Ettore Sbandi*

#### 26 MAGGIO

L'APPALTO DI SERVIZI LOGISTICI ALLA LUCE DELL'ATTUALE QUADRO NORMATIVO E GIURISPRUDENZIALE  
*Avv. Patrizia D'Ercole*

#### 28 MAGGIO

CONCETTI BASE PER TERZIARIZZARE IN MODO EFFICACE LA PROPRIA LOGISTICA  
*Dr. Fausto Benzi*

\*\*Corsi in versione ibrida: sia online che in presenza



### Assologistica Cultura e Formazione

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

Via E. Cornalia,19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567

e-mail: [culturaformazione@assologistica.it](mailto:culturaformazione@assologistica.it) - <https://culturaeformazione.assologistica.it/>

## Male la manifattura

Le stime dell'Istat valutano che la produzione industriale sia calata in dicembre 2024 del 3,1% rispetto a novembre. Anche il quarto trimestre ha dato un segno negativo: la riduzione è stata dell'1,2% sul trimestre precedente. L'indice è calato nella manifattura in tutti i settori: beni di consumo e beni strumentali (meno 3,3% per entrambi) e beni intermedi (meno

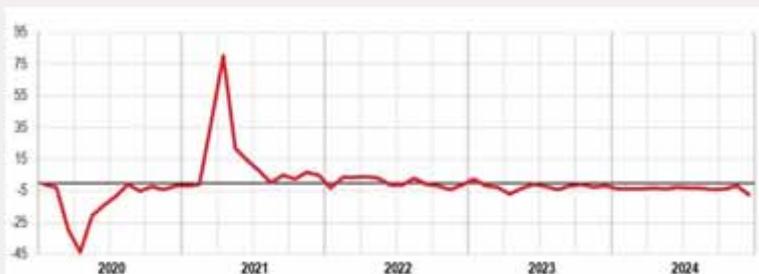


3,6%). In termini tendenziali, ossia rispetto a dicembre 2024, l'indice segna cali marcati per i beni di consumo (meno 7,3%), per i beni intermedi (meno 9,5%) e per i strumentali (meno 10,7). Complessivamente il 2024 si è chiuso con un calo della produzione industriale del 3,5% rispetto al 2023, dando risultati negativi in tutti i mesi dell'anno e con conseguenti diminuzioni congiunturali in tutti i trimestri. Nell'ambito della manifattura, soltanto le industrie alimentari, bevande e tabacco sono in crescita, mentre calano tutti gli altri settori. Sempre a dicembre 2024, i prezzi alla produzione si sono confermati in aumento su base mensile e sono tornati a crescere anche su base annua, interrompendo la tendenza negativa in atto da aprile. Tali dinamiche, dice l'Istat, "sono spiegate soprattutto dai rialzi del comparto energetico (in particolare della fornitura di energia elettrica e gas) sul mercato interno, al netto del quale i

### Produzione industriale

Fonte: ISTAT

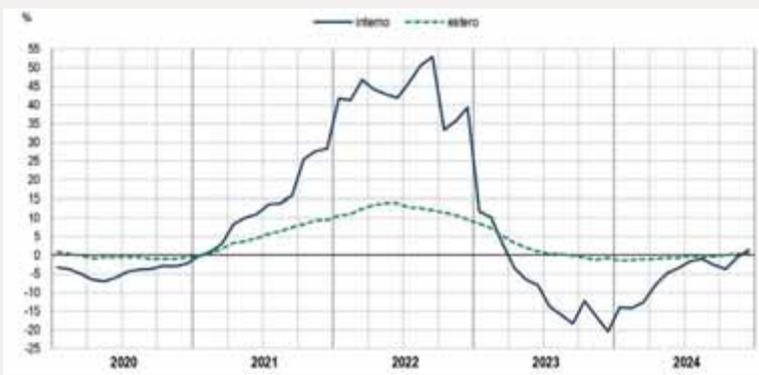
(2020-2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



### Prezzi alla produzione industriale

Fonte: ISTAT

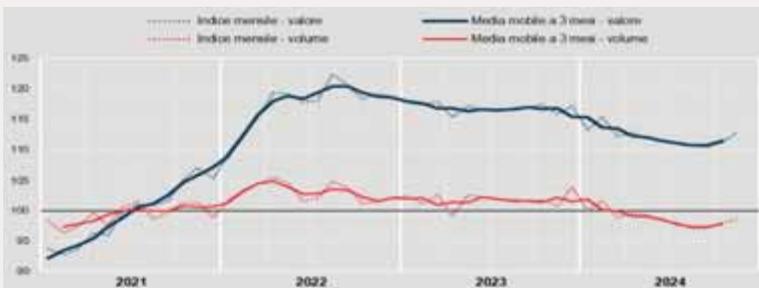
(2019-2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



### Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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





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



E-learning

Assologistica Cultura e Formazione si rinnova  
**NON SOLO CORSI LIVE,  
MA ANCHE IN E-LEARNING:  
IL SAPERE A PORTATA DI CLICK!**



## **RINNOVO CCNL LOGISTICA, TRASPORTO MERCI E SPEDIZIONE - NOVITÀ NORMATIVE ED ECONOMICHE**

*Docente: Dr.ssa Bianca Picciurro*



## **LA RIFORMA DOGANALE: IVA, RAPPRESENTANZA, SANZIONI**

*Docente: Av. Ettore Sbandi*



## **EXPORT COMPLIANCE UE E USA: RESTRIZIONI, EMBARGHI E SOLUZIONI**

*Docente: Dr. Marco Sella*



## **ORIGINE DELLE MERCI E MADE IN, LE REGOLE DOGANALI**

*Docente: Av. Ettore Sbandi*



## **INTELLIGENZA ARTIFICIALE PER IL CONTENT CREATION**

*Docente: Dr. Dennis Comunian*

**Scopri qui i nostri nuovi corsi e impari quando vuoi e dove vuoi, senza confini:**

**<https://culturaeformazione.assologistica.it>**



**Assologistica Cultura e Formazione**

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

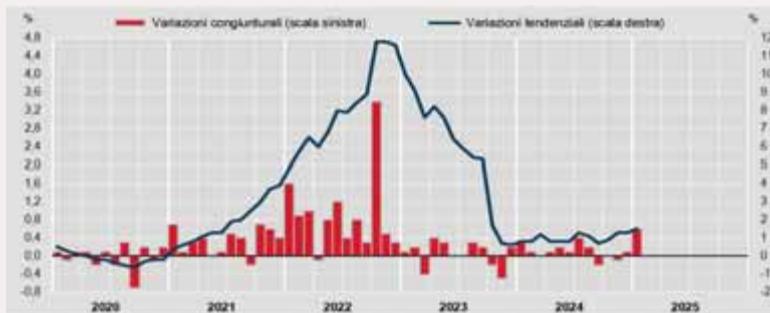
Via E. Cornalia,19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567

e-mail: [culturaformazione@assologistica.it](mailto:culturaformazione@assologistica.it) - <https://culturaeformazione.assologistica.it/>

## Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(indice Nic\*, 2020-2025, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



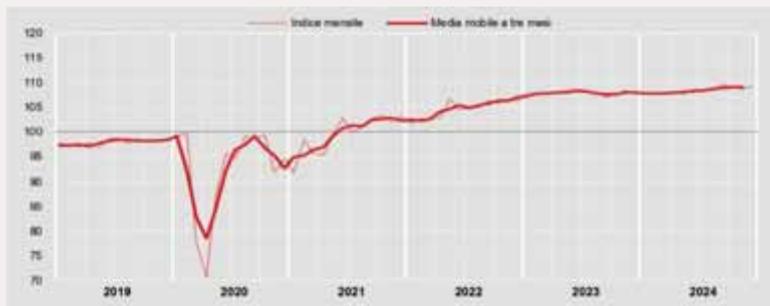
\*Nic: indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo dei tabacchi

prezzi sono pressoché stazionari in termini congiunturali e mostrano una crescita tendenziale molto più contenuta". Anche i prezzi al consumo sono aumentati: secondo le stime preliminari, nel mese di gennaio 2025, l'indice al consumo (esclusi i tabacchi) per l'intera collettività è cresciuto dello 0,6% su dicembre e dell'1,5% su gennaio 2024 (mentre a dicembre era salito dell'1,3%). La crescita è da ascrivere in prevalenza all'aumento dei beni energetici regolamentati (passati da più 12,7% a più 27,8%), all'attenuarsi della flessione di quelli non regolamentati (da meno 4,2% a 3,0%) e, in misura minore, all'aumento dei beni alimentari lavorati (da 1,7% al 2,0%). Nel gennaio 2025 l'"inflazione di fondo", al netto degli energetici e degli

## Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(2019-2024, numeri indici e medie mobili a tre mesi, dati in valore, base 2021=100)

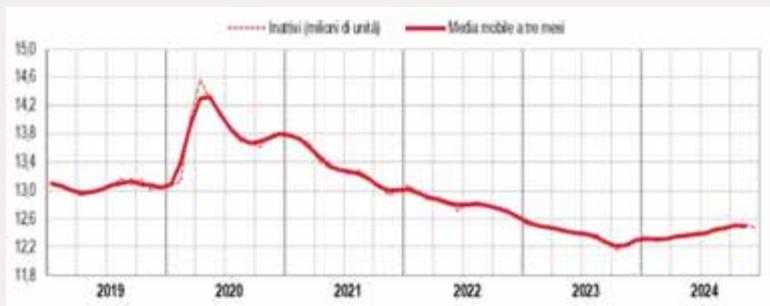


alimentari freschi, resta stabile (a più 1,8%), mentre quella al netto dei soli beni energetici sale lievemente (da più 1,7% a più 1,8%). E' in crescita anche il fatturato dell'industria: a novembre 2024, le stime parlano di un aumento, rispetto al mese precedente, dell'1,5% in valore e dello 0,6% in volume (registrando incrementi dell'1,5% sul mercato interno e dell'1,3% su quello estero) mentre quello dei servizi è in diminuzione dell'1,5% in valore e dello 0,5% in volume, con una dinamica negativa del commercio all'ingrosso (meno 3,0% in valore e meno 3,2% in volume) e lievemente positiva per gli altri servizi.

## Gli inattivi

Fonte: ISTAT

(2019-2024, valori assoluti in milioni, età 15-64 anni)



# Il calo demografico, una minaccia per i paesi avanzati

Per far fronte al calo della popolazione, le economie più sviluppate dovranno raddoppiare o triplicare i propri livelli di produttività.

di **Carlotta Valeri**

Le Nazioni Unite hanno fatto proiezioni sulla popolazione di alcune delle principali economie del mondo. Il risultato è questo: entro il 2100, gli abitanti di tali paesi diminuiranno dal 20 al 50%. Due terzi della popolazione mondiale vivono oggi in paesi con tassi di natalità inferiori al cosiddetto "tasso di sostituzione" (2,1 nati per donna) e la crescita del Pil pro capite potrebbe rallentare in media dello 0,4% all'anno dal 2023 al 2050 e fino allo 0,8% in alcuni paesi. La prima ondata di questo cambiamento demografico sta già colpendo sia le economie avanzate sia la Cina. Quest'ultima è in una situazione ancora più grave: la quota di persone in età lavorativa scenderà al 59% nel 2050 dal 67% di oggi. Un rapporto di McKinsey, recentemen-

te diffuso, sottolinea che tale andamento della natalità sta aumentando il rischio di avere un forte declino degli standard di vita nelle economie avanzate, basti pesare che gli anziani rappresentano circa un quarto del consumo globale entro il 2050, ossia il doppio di quanto era nel 1997. Ciò che pesa maggiormente è il "deficit di giovani".



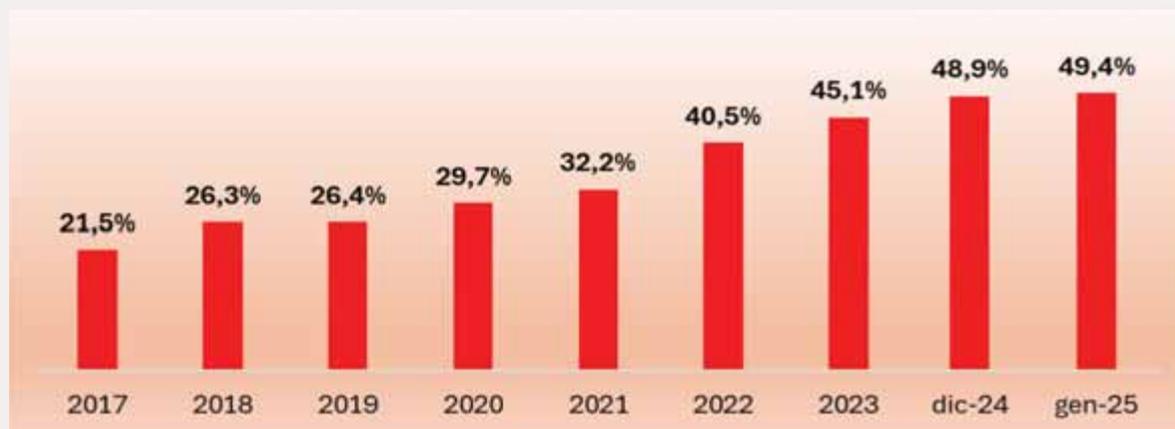
Quello che pesa maggiormente è il "deficit di giovani", dice lo studio McKinsey: nel 1997, il rapporto tra giovani e anziani era di 9,4 che è sceso a oggi a 6,5 e passerà a 3,9 entro il 2050

Lo studio ha rilevato che il rapporto era a livello mondiale di 9,4 nel 1997, >

## Difficoltà nel trovare dipendenti

Fonte: Cgia

(2017- genn. 2025, richieste delle imprese senza risposta)



ovvero più di nove persone in età lavorativa sostenevano una persona anziana. Questo rapporto è sceso a oggi a 6,5 e scenderà a 3,9 entro il 2050. “In assenza di cambiamenti, un numero crescente di anziani causerà un continuo aumento dei deficit e dei debiti pubblici”, dice McKinsey.

**Come rimedio, il rapporto** indica la necessità di aumentare la produttività del lavoro e di prolungare la vita lavorativa per tentare

di colmare la differenza provocata dal calo della popolazione. Lo studio dice che molte delle economie del mondo, oggi più ricche, come quelle del Regno Unito, della Germania, del Giappone e degli Stati Uniti, dovranno almeno “raddoppiare la produttività che è stata registrata nell’ultimo decennio per mantenere i progressi fatti sul fronte degli standard di vita dagli anni ‘90 ad oggi”. Per alcuni paesi la situazione è ancora più grave, la Francia e l’Italia dovranno almeno triplicare la produttività nei prossimi tre decenni se vorranno mantenere la crescita del Pil pro capite che si è avuta tra il 1997 e il 2023, ancora peggio va per la Spagna, che dovrebbe addirittura quadruplicare i suoi livelli di produttività.

**Se non ci saranno interventi** governativi in grado di modificare in qualche modo questo andamento, “i giovani erediteranno una crescita economica inferiore e sosterranno il costo di un maggior numero di pensionati, mentre il tradizionale flusso di ricchezza



*In Italia, ci sarà la necessità, entro pochi anni, di sostituire oltre tre milioni e mezzo di persone che stanno vicino alla pensione*

tra generazioni si eroderà. I nostri attuali sistemi economici e contratti sociali si sono sviluppati nel corso di decenni di crescita della popolazione. Ma questo sistema non regge più. Se con c’è una leva per risolvere questo problema, dovremo avere un mix di immissione di più giovani nel mondo del lavoro, vite lavorative più lunghe e, si spera, un crescente aumento della produttività”, ha affermato Bradley, direttore di McKinsey. Questa affermazione segue quanto detto in uno studio dell’Ocse del 2024 che ha messo in evidenza come i “tassi di natalità in calo mettano a rischio la prosperità delle generazioni future”. Occorre che cambino sia il tradizionale sistema del lavoro sia i rapporti sociali: i paesi, comunque, dovranno aumentare i tassi di fertilità per controllare lo spopolamento. Ciò richiederà un cambiamento sociale senza precedenti nella storia moderna.

**In particolare, il nostro paese** è maggiormente esposto perché ha numeri

superiori a quelli dell’Unione europea sia per il lavoro dei giovani sia per quello delle donne. Alberto Rosina ha scritto sul Sole 24 Ore del 2 gennaio che “La fascia di età 25-34 anni è passata da circa 8,5 milioni di persone nel 2004 ai 6,2 milioni attuali. Si tratta di un crollo inedito rispetto al passato e tra i più accentuati in Europa. La forte riduzione del rinnovo della popolazione attiva va trascinare via via verso il basso la forza lavoro potenziale. In particolare la fascia 35-49 è passata da oltre 14 milioni di residenti nel 2014 a meno di 11,5 milioni nel 2024, con la previsione di scendere a meno 10 milioni entro il 2040”. Come abbiamo scritto nell’editoriale di questo numero il maggiore problema sarà quello di rimpiazzare chi lascia il posto di lavoro per raggiunti limiti di età. L’Italia è un paese “vecchio”, e così è anche nei luoghi di lavoro: si stima che almeno 3,6 milioni di persone lasceranno il proprio posto nei prossimi quattro/cinque anni. La difficoltà, maggiore sarà quella di sostituirli. ■

## 2025: condizioni poco positive

Un'indagine della Banca d'Italia di dicembre 2024 prevede la continuazione della situazione sfavorevole per l'industria dell'ultimo trimestre dell'anno scorso.

di **Stefano Pioli**

La Banca d'Italia, tra il 20 novembre e il 12 dicembre 2024, ha svolto un'indagine sulla situazione economica presso le imprese italiane dell'industria e dei servizi non finanziari con almeno 50 addetti. I risultati non sono favorevoli: in primo luogo, le imprese ritengono che la dinamica si sia indebolita, in particolare quella proveniente dall'estero, e anche le prospettive immediate per il 2025 non sono positive. Ciò a causa delle problematiche che potrebbero sorgere negli scambi commerciali internazionali

e a causa dell'incertezza socio-politica e per il timore sull'andamento dei



Immagine di Pennsylvania Avenue di Washington. Nel 2023, abbiamo realizzato con l'export verso gli Usa 63 miliardi di euro. Un dato messo in pericolo dalla minaccia di un aumento dei dazi

prezzi dell'energia. In particolare, la percentuale delle imprese che hanno

espresso valutazioni negative è salita al 30% dal 21% dell'indagine prece-

### Principali risultati dell'indagine

(2024, saldi tra giudizi di miglioramento e di peggioramento, valori %)

|  | INDUSTRIA |        | SERVIZI |        | COSTRUZIONI |        | TOTALE |        |
|--|-----------|--------|---------|--------|-------------|--------|--------|--------|
|  | 3° TR.    | 4° TR. | 3° TR.  | 4° TR. | 3° TR.      | 4° TR. | 3° TR. | 4° TR. |
| <b>Giudizi sul trimestre precedente</b>        |           |        |         |        |             |        |        |        |
| Situazione economica generale                  | -20,4     | -31,1  | -11,7   | -19,0  | -4,2        | -17,9  | -14,9  | -24,8  |
| Domanda totale                                 | -16,6     | -16,2  | 8,1     | 4,4    | 19,7        | 23,4   | -2,4   | -3,8   |
| Domanda estera                                 | -5,5      | -10,1  | 11,2    | -1,3   | —           | —      | -0,3   | -7,9   |
| Condizioni per investire                       | -12,2     | -18,1  | -3,9    | -5,0   | -3,2        | -5,3   | -7,7   | -11,3  |
| <b>Previsioni a 3 mesi</b>                     |           |        |         |        |             |        |        |        |
| Domanda totale                                 | 9,4       | 9,1    | 20,1    | 15,9   | 35,3        | 35,5   | 16,2   | 14,3   |
| Domanda estera                                 | 15,4      | 11,1   | 21,1    | 12,4   | —           | —      | 17,2   | 11,4   |
| Condizioni economiche delle imprese            | -13,6     | -16,1  | -2,3    | -4,7   | 5,8         | 1,7    | -6,9   | -9,4   |
| Occupazione                                    | 5,5       | 2,1    | 8,2     | 11,4   | 25,6        | 23,2   | 8,0    | 8,1    |
| <b>Previsioni sulla spesa per investimenti</b> |           |        |         |        |             |        |        |        |
| Nel I sem. del 2025 rispetto al II sem. 2024   | —         | 4,     | —       | 20,4   | —           | 21,6   | —      | 13,1   |
| Nel 2025 rispetto al 2024                      | —         | 7,     | —       | 17,1   | —           | 17,7   | —      | 12,9   |

## IL PERICOLO DEI DAZI USA

Il nostro paese è significativamente esposto alle ripercussioni di incrementi dei dazi da parte degli Stati Uniti, che rappresentano la seconda destinazione, dopo la Germania, delle vendite estere di beni dell'Italia. L'incidenza del mercato di sbocco statunitense è pressoché raddoppiata dall'inizio dello scorso decennio, collocandosi all'11% del totale delle esportazioni nel 2023 (63 miliardi di euro). A tale aumento avrebbero contribuito il deprezzamento dell'euro rispetto al dollaro, la robusta espansione della domanda americana e la ricerca da parte delle imprese italiane di mercati alternativi a quelli europei. Gli Stati Uniti sono invece solo il settimo paese per provenienza delle importazioni (4% del totale, per un valore di 20 miliardi di euro). L'Italia riporta pertanto un cospicuo surplus negli scambi di beni con gli Stati Uniti (2,0% del Pil). Per quanto riguarda le merceologie, secondo i dati del commercio estero relativi al 2023, la cantieristica navale e quella aerospaziale sono i comparti più esposti con oltre un quarto delle vendite estere dirette verso tale mercato. Quest'ultimo assorbe una quota rilevante (tra il 10 e il 16 %) del complesso delle esportazioni anche in altri settori, tra cui la farmaceutica, gli "altri prodotti manifatturieri" (come gioielli, occhialeria, mobili), il comparto automobilistico (principalmente prodotti finiti di alta gamma), la meccanica, i prodotti alimentari e i petroliferi raffinati. Gli Stati Uniti costituiscono un mercato di destinazione per quasi un terzo delle aziende esportatrici italiane. Poco più della metà delle vendite verso questo paese è realizzata da grandi imprese (con almeno 250 addetti), con un'esposizione media pari al 5% del fatturato e al 15% delle proprie esportazioni. Per le imprese piccole e medie il mercato americano risulta relativamente più rilevante (in media, circa il 7% del fatturato e il 27% delle esportazioni). In conclusione, un inasprimento dei dazi avrebbe effetti significativi sulle aziende italiane che esportano verso il mercato statunitense, soprattutto le piccole e le medie. In aggiunta agli effetti diretti, le restrizioni commerciali potrebbero colpire anche i produttori che, pur non esportando direttamente, forniscono input intermedi incorporati nei beni destinati agli Stati Uniti. Peraltro, l'elevata incertezza sulle politiche commerciali può costituire di per sé un freno consistente agli investimenti.

dente. Le valutazioni sull'andamento della domanda, che erano già divenute nel complesso lievemente negative in estate, si sono ulteriormente indebolite alla fine dello scorso anno, a causa dei giudizi più cauti delle imprese dei servizi e del diffuso peggioramento di quelli sulla domanda estera. Tra le imprese dell'industria in senso stretto, le indicazioni di una riduzione delle vendite si confermano prevalenti rispetto a quelle di crescita, in misura pressoché analoga alla precedente indagine. Infatti, come dimostra il grafico sui "Principali risultati dell'indagine", il saldo tra le rispettive risposte si attesta a 16,6 punti percentuali, con una flessione significativa delle vendite all'estero.

**Nel quarto trimestre del 2024, quasi**

il 70% delle imprese aveva previsto che non avrebbe modificato il numero dei propri addetti nei primi tre mesi del 2025. La percentuale di chi ne prefigura un'espansione è superiore a quella di chi ne prevede un calo, specialmente nelle costruzioni. Le previsioni sull'occupazione sono più favorevoli per le imprese di maggiore dimensione. La percentuale di aziende che prevedono un aumento delle retribuzioni orarie nominali dei propri dipendenti nei prossimi 12 mesi è rimasta sostanzialmente stabile. Tra le imprese che aumenteranno i salari, gli incrementi saranno superiori al 4% per il 10% delle aziende nell'industria. Dall'indagine emerge anche che, nonostante i giudizi negativi espressi sull'esistenza delle condizioni per investire, è maggiore

la quota di quelle che prevedono un aumento dei propri investimenti nella prima metà del 2025 rispetto a quelle che prevedono un calo. Per quanto riguarda la dinamica dei prezzi di vendita, nei prossimi dodici mesi, dovrebbe rimanere pressoché stabile: l'industria prevede un aumento dell'1,5%, i servizi del 2,1% e le costruzioni del 3,3% (le costruzioni ritengono che la domanda totale sia del 23,4%). In dicembre 2024, l'inflazione armonizzata al consumo era lievemente scesa, all'1,4% dall'1,5% del mese precedente, grazie al calo dei prezzi dei beni alimentari. E' calata anche la componente di fondo (al netto dei beni energetici e alimentari) dal 2,0% all'1,8. Nei prossimi sei mesi, l'indagine prefigura che l'inflazione si attesti all'1,4%. ■

# Un mercato previsto in crescita

Il 47% degli operatori giudica che nel prossimo anno il settore sarà in aumento.

di **Ivana Rossetti**

La logistica si conferma un asset class consolidato: nel biennio 2023-2024 ha ricevuto investimenti pari a 3,4 miliardi di euro. E' quanto afferma la trentottesima edizione del Borsino immobiliare della logistica, il report realizzato dal dipartimento di ricerca di WCG-World Capital Group, in collaborazione con Nomisma. Da un'indagine compiuta dal Borsino risulta che gli operatori logistici hanno definito l'anno scorso per il 41% come "stabile" o come "dinamico" per il 25%. Analogamente, gli stessi operatori prevedono che il futuro sarà in crescita (47%), mentre per il 19% ci sarà una contrazione e il 34% prevede un'ulteriore stabilità. La visione degli sviluppatori immobiliari, invece, ha definito il 2024 come un periodo stabile (75%) e solo per il 25% dinamico. La domanda rimane alta nelle principali location del nord Italia e in Toscana, Lazio e Campania, dove, di conseguenza, si registra una scarsa offerta. Per quanto riguarda la durata delle trattative si è attestata, nel 45% dei casi, entro gli otto mesi, mentre il tasso di sconto, nel 60% dei casi, si è aggirato tra il 10 e il 20%. Il 45% delle richieste ha interessato dimensioni tra i cinquemila e i quindicimila metri quadri.

**Il Borsino include anche** un'analisi condotta da Nomisma sulle imprese del settore logistico nelle primary e nelle secondary location. Milano, Napoli e Roma restano le province con il maggior numero di unità locali, con 10.934, 9.208 e 8.857 imprese rispettivamente. Tuttavia, si osservano variazioni rilevanti: Milano e Roma perdono



*La domanda di magazzini logistici rimane alta nelle principali location del nord Italia, in Toscana, Lazio e Campania*

rispettivamente 370 e 146 unità locali, mentre Napoli ne guadagna 72 rispetto al primo semestre del 2024. Il comparto del "Trasporto di merci su strada" continua a essere il più rilevante in termini numerici, rappresentando quasi il 50% del totale delle imprese. Tra le secondary location, si distinguono le performance positive delle province del Mezzogiorno, con Caserta e Palermo che registrano i miglioramenti più significativi, con un incremento rispettivo di 35 e 46 unità locali nel settore.

**"Il mercato immobiliare logistico** si conferma stabile e orientato a seguire le esigenze degli operatori, sempre più attenti alla sostenibilità declinata nelle sue tre dimensioni: ambientale, sociale ed economica. Questo sta portando gli sviluppatori a progettare non solo semplici spazi per lo stoccaggio

delle merci, ma luoghi di lavoro sempre più evoluti e integrati. Non a caso, nel biennio 2023-2024, la logistica è stata l'asset class che ha raccolto il maggior numero di investimenti", ha commentato Marco Clerici, head of research&advisory di WCG-World Capital Group. "Nel 2024 il settore logistico conferma la sua centralità in grandi città come Milano, Napoli e Roma, ma con dinamiche in evoluzione. Mentre Milano e Roma mostrano segnali di rallentamento, con un calo delle imprese dovuto principalmente a processi di fusione, è il capoluogo campano a emergere, registrando un aumento delle unità locali non indifferente nell'ultimo semestre. Le micro-imprese restano tuttavia il motore del settore, con una spinta particolare nelle aree del Mezzogiorno", ha detto Enrico Marinucci, project manager di Nomisma. ■

THE KOREA HERALD

## Corea del Sud: urgente la riforma costituzionale

Il presidente Yoon Suk Yeol, che è stato arrestato per aver dichiarato la legge marziale e che deve affrontare accuse di insurrezione, una volta si era presentato come un riformatore determinato a smantellare la radicata “presidenza imperiale” della Corea del Sud. Infatti, nel marzo 2022, circa 50 giorni prima del suo insediamento, Yoon si era impegnato a “restituire Cheong Wa Dae, un simbolo del potere imperiale, al popolo”. Tuttavia, la presidenza di Yoon è diventata emblematica dello stesso sistema che si era impegnato a smantellare. La sua dichiarazione del 3 dicembre 2024 sulla legge marziale è stata interpretata come un riflesso della “presidenza imperiale”, un residuo persistente dell’era della costituzione Yushin sotto Park Chung-hee. Tale costituzione, del 1972, permise a Park di consolidare la sua autorità, smantellare i controlli e gli equilibri e istituzionalizzare il governo di un solo uomo, un’eredità autoritaria che persistette fino alla democratizzazione e alla riforma costituzionale del 1987. Questa riforma, che non è stata toccata fino a oggi, ha ripristinato i principi democratici dell’era pre-Yushin, ma ha lasciato in gran parte intatti e molto forti i poteri presidenziali. Leader veterani rispettati – tra cui ex aiutanti che un tempo hanno spinto l’ascesa al potere di Yoon – ed esperti hanno dichiarato all’unisono che la riforma costituzionale per ridurre i poteri presidenziali trincerati nella presidenza imperiale non è più facoltativa: deve avvenire ora. “La questione cruciale che dobbiamo affrontare è come decentralizzare la concentrazione di potere incarnata nella presidenza imperiale. Dobbiamo perseguire attivamente gli sforzi per ridimensionare e ridistribuire l’autorità presidenziale in modo significativo”, ha detto il politico veterano Kim Chong-in, che è stato leader ad interim del partito del Potere Popolare e capo della campagna presidenziale di Yoon, in un recente forum ospitato dal think tank Near Foundation.

**Tre presidenti sudcoreani** sono stati messi sotto accusa e quasi tutti i presidenti hanno affrontato il carcere – Chun Doo-hwan,

Roh Tae-woo, Lee Myung-bak e Park Geun-hye – o indagini legali dopo aver lasciato l’incarico, per abusi di potere, corruzione e scandali che hanno caratterizzato la loro presidenza per decenni. Anche Kim Young-sam e Kim Dae-jung, pur essendo stati risparmiati dalle indagini dirette, hanno visto la loro eredità macchiata dagli scandali che hanno coinvolto i loro figli. Roh Moo-hyun, di fronte alle indagini sulla corruzione familiare, si è tolto la vita. “L’attuale crisi della democrazia in Corea del Sud deriva dalle azioni dei suoi attori, ma la soluzione a questo problema può essere raggiunta solo attraverso una riforma istituzionale”, ha detto Lee Kark-bum, ex presidente del comitato di preparazione del discorso inaugurale presidenziale di Yoon. “La direzione a cui l’emendamento costituzionale dovrebbe mirare in termini di struttura del potere è la riforma fondamentale dell’attuale sistema presidenziale”, ha detto Lee, che è anche professore onorario di gestione aziendale e tecnologica presso il Korea Advanced Institute of Science and Technology. Chang Young-soo, professore presso la Korea University School of Law, gli ha fatto eco: “Se i poteri presidenziali fossero stati più limitati



*L’ultimo emendamento alla costituzione è stato varato nel 1987, che ha lasciato quasi intatti i massimi poteri al presidente. Un “residuo” che oggi deve essere cancellato*

e soggetti a una supervisione razionale, tali incidenti avrebbero potuto essere evitati”. Nonostante decenni di abuso del potere presidenziale, la Corea del Sud deve ancora affrontare la sfida di attuare significative riforme istituzionali.

**La costituzione del 1987**, nata dalla lotta democratica di giugno di quell’anno, introdusse elezioni presidenziali dirette e un

mandato unico di cinque anni per frenare la concentrazione del potere, istituendo al contempo la corte costituzionale per far rispettare i controlli e gli equilibri. Tuttavia, l'eredità della costituzione Yushin che istituzionalizzò la presidenza imperiale persiste, lasciando l'ufficio di oggi con un'autorità smisurata e sottolineando l'urgente necessità di una riforma globale. Kim Chong-in ha dichiarato che "la questione della redistribuzione dei poteri presidenziali enormemente ampliati ai sensi della costituzione Yushin è stata in gran parte trascurata nel provvedimento del 1987. Anche se sono stati apportati piccoli aggiustamenti, come l'istituzione della corte costituzionale e la revisione di alcune disposizioni, la struttura di potere fondamentale della costituzione Yushin rimane effettivamente intatta", ha detto Kim. Kang Won-taek, professore presso il dipartimento di scienze politiche e relazioni internazionali dell'Università Nazionale di Seul, ha sottolineato: "La costituzione del 1987 non è un documento lungimirante, ma uno che considera un ritorno all'era pre-Yushin come democratizzazione. Fondamentalmente, le disposizioni relative alla presidenza non sono state modificate".



*Immagine del parco di divertimenti pubblico di Cheonggyecheon, nel sud della capitale Seul*

**Il presidente della Corea del Sud** esercita un ampio potere non solo all'interno del ramo esecutivo, ma anche su quello legislativo e giudiziario. Nel ramo legislativo, l'influenza del presidente si esercita principalmente attraverso il controllo sul partito al potere. Nella magistratura, il presidente detiene un'autorità significativa sulle nomine dei vertici. Ciò include la nomina del presidente della corte suprema con il consenso dell'assemblea,

nonché degli altri 13 giudici della corte sulla base della raccomandazione del presidente senza richiedere l'approvazione legislativa. La corte costituzionale, composta da nove giudici, è anch'essa influenzata dalle nomine presidenziali, con tre giudici nominati direttamente dal presidente, tre raccomandati dall'assemblea e tre dal presidente della corte suprema. Il presidente sceglie anche il presidente della corte costituzionale, previo consenso dell'assemblea. Inoltre, il presidente nomina direttamente il procuratore generale, che sovrintende alle indagini critiche, estendendo ulteriormente l'influenza sulla magistratura. "La dolorosa realtà che tutti abbiamo sperimentato questa volta è che un singolo leader mal scelto può far precipitare l'intero paese nella crisi", ha detto il professor Kang. "Pertanto, la direzione della riforma deve concentrarsi sulla redistribuzione del potere concentrato detenuto da un solo individuo". Un approccio ampiamente discusso è quello di eliminare l'autorità del presidente sulle nomine giudiziarie e della corte costituzionale. "La mia proposta suggerisce che la nomina dei giudici della corte suprema e del presidente della corte costituzionale dovrebbe

richiedere l'approvazione di almeno due terzi dell'assemblea nazionale", ha detto Kim Chong-in. "Questo, si sostiene, garantirebbe che solo i candidati più qualificati siano selezionati per queste posizioni".

**Un gruppo di studiosi di diritto e politica**, sotto l'egida della Korea Dialogue Academy della Kang Won Yong Foundation, ha anche presentato di recente una proposta di "Nuova costituzione" volta a decentralizzare il potere presidenziale. La bozza mantiene la presidenza di cinque anni per un solo mandato, ma limita l'autorità del presidente sulle nomine richiedendo una maggioranza di due terzi nell'assemblea nazionale per approvare tutti i giudici della corte costituzionale nominati da una commissione indipendente. Alcuni sostengono la limitazione dell'immunità presidenziale concessa ai sensi dell'articolo 84 della costituzione, che

protegge il presidente da procedimenti giudiziari tranne in caso di insurrezione o tradimento. Chang Young-kuen, professore presso l'Hongik University College of Law, ha sottolineato che "l'attuale struttura della costituzione della Corea del Sud è altamente frammentata e imperfetta, con la questione più critica che è la mancanza di responsabilità per coloro che sono al potere". ■

## Servono incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli

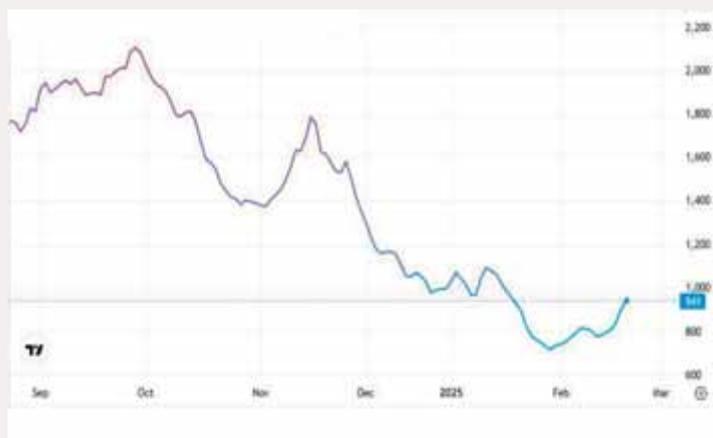
“L'esaurimento nel giro di pochi secondi dei 25 milioni di euro a disposizione delle imprese di autotrasporto con il fondo investimenti attivato con il decreto ministeriale del 6 agosto dimostra l'assoluta necessità di accompagnare le imprese nel fare fronte ai processi di transizione tecnologica”, ha affermato il presidente della Federauto Massimo Artusi, che ha aggiunto: “Le richieste dell'incentivo per l'acquisto di veicoli commerciali euro VI a gasolio, con rottamazione obbligato-



ria, hanno oltrepassato la capienza disponibile per oltre il 60%, con un evidente interessamento soprattutto da parte delle piccole e medie aziende che hanno rottamato vecchi veicoli euro IV o anche inferiori, che si sono giovate di un'inedita corsia preferenziale, mentre le prenotazioni per i veicoli ad alimentazione alternativa - prevalentemente GNL - hanno superato la capienza per oltre il 50%. Questo significa solo una cosa: il mercato risponde positivamente alle politiche per la sostenibilità ambientale e per la sicurezza dei mezzi, seguendo una linea pluri-tecnologica e chiedendo con sempre maggiore forza un aiuto pubblico. Nell'ultima legge di bilancio siamo arrivati a un passo da uno stanziamento di 100 milioni all'anno per il rinnovo del parco dei mezzi utilizzati dalle aziende in conto terzi, utilizzando fondi non spesi già in dotazione del ministero dei Trasporti, ma l'emendamento ministeriale che lo avrebbe attivato non è andato a buon fine, nonostante non vi fossero formalmente aspetti ostativi di natura finanziaria. Adesso, resta in vita solo il fondo investimenti ordinario, dotato di pochi milioni di euro, che dovrà essere messo comunque a disposizione del mercato prima possibile”. Artusi ha concluso dicendo che “Si tratta di un pannicello caldo del tutto insufficiente, addirittura risibile se si pensa agli irrealistici target europei che imporrebbero di immatricolare solo camion elettrici tra 15 anni. Quello che serve è un deciso rafforzamento del sistema degli incentivi a supporto degli investimenti per le imprese di autotrasporto,

### Dry Baltic Index: in forte calo

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime “dry”, quindi, non liquide, e “bulk”, ossia sfuse. È considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. L'indice è salito, a dicembre 2023, fino a oltre 3.400 punti a causa degli attacchi degli Houti sul Mar Rosso. Poi, nel 2024, è sceso abbastanza rapidamente mantenendosi intorno ai 2.000 punti, per arrivare fino a poco più di 900 punti a febbraio 2025.

da attivare nella prima metà di quest'anno, utilizzando un apposito strumento normativo che recuperi almeno lo stanziamento accantonato nella legge di bilancio.

## I corridoi marittimi verdi hanno bisogno di aiuti

I "corridoi marittimi verdi" sono rotte commerciali specifiche sui mari a emissioni zero. Sono saliti alla ribalta per la prima volta a Glasgow in occasione della COP26 del 2021, il principale vertice internazionale sul clima, quando 19 paesi hanno aderito al primo quadro in assoluto per la creazione di corridoi marittimi oceanici a emissioni zero, con la firma della dichiarazione di Clydebank. Secondo il Global Maritime Forum, il numero di queste iniziative è cresciuto del 40% lo scorso anno, raggiungendo le 62 unità a livello globale. Splash ne ha raccontati molti altri nel 2024, tra cui quello che sarebbe il cor-



ridoio verde più lungo del mondo per portare i kiwi in Europa. Accanto a questa notevole espansione, un terzo dei corridoi esistenti è passato a una nuova fase di esplorazione, compresi studi di fattibilità, roadmap di sviluppo e valutazioni dei costi. Quindi, i "corridoi verdi" si fanno strada sempre più intorno agli oceani e ai mari del mondo, ma si scontrano con un "muro di fattibilità", secondo un nuovo rapporto di 36 pagine della Getting to Zero Coalition e del Global Maritime Forum. "L'alto costo della transizione verso combustibili a emissioni zero e la mancanza di incentivi politici nazionali per colmare questo divario di costo rappresentano una minaccia significativa per ulteriori progressi. Senza un'azione urgente dei governi, lo sviluppo di queste iniziative potrebbe bloccarsi", sostiene il rapporto. Lo stesso studio, che suddivide anche i corridoi per tipo di combustibile, chiarisce che lo sviluppo di corridoi verdi può aiutare i governi a raggiungere le loro ambizioni in materia di idrogeno, fornendo una considerevole fonte di domanda.

"I corridoi marittimi verdi hanno un ruolo essenziale da svolgere nell'accelerare il trasporto marittimo a emissioni zero. Quest'anno ci sono stati una manciata di corridoi avanzati a dettare il ritmo, ma i progressi continui non sono inevitabili. Se l'industria e i governi nazionali faranno uno sforzo concertato per condividere i costi e i rischi associati ai nuovi carburanti, questi corridoi leader potrebbero insieme generare una svolta per il trasporto marittimo a emissioni zero prima del 2030", ha dichiarato Jesse Fahnestock, direttore della decarbonizzazione presso il Global Maritime Forum.

## 2024: LOS ANGELES SFIORA IL RECORD DI TRAFFICO



Nel 2024, il porto di Los Angeles ha movimentato un traffico di container pari a 10,30 milioni di Teu, volume che rappresenta un sensibile incremento del 19,3% sul 2023 ed è inferiore solo al record storico di 10,67 milioni di Teu stabilito nel 2021. Lo scorso anno i contenitori pieni allo sbarco e all'imbarco sono cresciuti rispettivamente del più 20,6% e più 15,7% salendo a 5,36 milioni e 1,49 milioni di Teu. Nel solo quarto trimestre del 2024 lo scalo portuale californiano ha movimentato complessivamente 2,71 milioni di Teu, con una progressione del 21,5% sul periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente. Nel solo mese di dicembre dello scorso anno il traffico totale è stato di 922 mila Teu, volume che rappresenta il nuovo record per questo mese dell'anno e un rialzo del 24,1% sul dicembre 2023. I container pieni allo sbarco si sono attestati a 461 mila Teu (più 26,4%), i container pieni all'imbarco a 110 mila Teu (meno 9,1%) e i container vuoti, con 350 mila Teu (più 36,7%), hanno segnato il nuovo record per il mese di dicembre.

## Green Deal: intervista di Domenico De Rosa

Domenico De Rosa, Ceo del gruppo Smet, in un'intervista è tornato a parlare del Green Deal europeo, il progetto di "transizione ecologica". De Rosa ha esordito dicendo che "la transizione ecologica è necessaria, su questo siamo tutti d'accordo. Tuttavia, il Green Deal, per come è stato concepito, mi sembra più un progetto ideologico che una strategia concreta e inclusiva. La visione di Timmermans è affascinante sulla carta, ma manca di pragmatismo. Non si può pensare di trasformare l'Europa in un continente 'carbon neutral' senza considerare le conseguenze sulle imprese, sui lavoratori e, soprattutto, sui cittadini più vulnerabili". De Rosa, quindi, si è soffermato sulle imprese, che sono "già



sotto pressione per competere in un mercato globale in cui le economie di Cina, India e Stati Uniti non affrontano gli stessi vincoli ambientali. Le misure proposte rischiano di indebolire ulteriormente l'industria europea, spingendola a delocalizzare o a ridurre la produzione. Questo significa perdita di posti di lavoro, calo dell'innovazione e un arretramento generale della competitività del nostro continente. E nel frattempo, il resto del mondo continua a crescere indisturbato". Per rendere il Green Deal più equo e sostenibile, "bisogna partire da un principio fondamentale: non si può chiedere alle imprese e ai cittadini di sostenere i costi della transizione ecologica senza un piano chiaro di supporto. Servono incentivi, investimenti in infrastrutture e tecnologie verdi, e un approccio graduale. Inoltre, le politiche ambientali devono essere accompagnate da misure sociali che proteggano le fasce più deboli della popolazione. Non si può lasciare indietro nessuno, né i cittadini né le imprese". Alla domanda se il Green Deal sia "un'utopia", De Rosa ha così risposto: "Non credo che sia un'utopia, ma così com'è rischia di diventare un progetto elitario, accessibile solo a chi ha i mezzi economici per

adattarsi. Perché la transizione ecologica sia un successo, deve essere sostenibile per tutti, non solo dal punto di vista ambientale, ma anche da quello economico e sociale. Serve più pragmatismo e meno ideologia".

## Quattro tendenze per rafforzare la supply chain

L'espansione del commercio internazionale ha fatto crescere ulteriormente l'importanza della gestione della supply chain. Nell'ultimo decennio, il mercato del software di gestione della supply chain e degli approvvigionamenti si è espanso più del doppio e si stima che quello della supply chain raggiungerà quasi 31 miliardi di dollari entro il 2026. La gestione della catena di fornitura è ormai diventata un servizio necessario per fabbricare, produrre e distribuire i beni ai clienti sulla base di una solida rete tra un'azienda e i suoi fornitori. Per fronteggiare e coordinare questa rete complessa e dinamica di domanda e offerta che mette in collegamento una moltitudine di operatori, Remira Italia, azienda specializzata nell'offerta di soluzioni software avanzate per la gestione della supply chain, identifica quattro tendenze che la sup-



ply chain dovrà considerare nel corso dell'anno: aumentare gli investimenti nella connettività digitale; spingere verso la tracciabilità e la trasparenza: le recenti normative continuano a richiedere una maggiore capacità di tracciare le merci attraverso la catena di fornitura; trovare nuove strategie per rendere le supply chain più resilienti: l'integrazione di dati in tempo reale può consentire operazioni più dinamiche e reattive; garantire l'integrità e la coerenza dei dati. ■

# Il fallimento della Northvolt, un segnale per la commissione europea

E' in preparazione un documento per la politica continentale sulla "politica green": la debacle dell'azienda svedese dovrebbe insegnare ad avere più cautela.

di **Ingrid Woller**

La commissione dell'Unione europea si è impegnata a preparare, nel mese di febbraio 2025, un documento, il Clean Industrial Deal, con il quale impostare la politica industriale per la decarbonizzazione. Tale documento dovrà combinare misure politiche volte a creare un ambiente favorevole per la produzione di tecnologie pulite con interventi mirati allo sviluppo di specifici settori ritenuti strategici. Nella preparazione di tale documento dovrà tener conto del fallimento dell'azienda svedese Northvolt avvenuto alla fine del 2024. Questa azienda, ritenuta il fiore all'occhiello dell'industria continentale nella produzione di batterie per le automobili, è, infatti, fallita non riuscendo più a far fronte ai propri impegni. Nata nel 2017, divenuta partner dell'European Battery Alliance, l'iniziativa di punta della politica industriale europea, era diventata un simbolo delle ambizioni continentali sulla tecnologia pulita e sull'obiettivo di creare una filiera competitiva per le batterie. Mirava a conquistare il 25% del mercato europeo delle batterie entro il 2030 e, per raggiungere tale obiettivo, ha raccolto importati finanziamenti, di circa cinque miliardi di euro, in primo luogo dalla Banca europea per gli investimenti e dalla Germania. Un prestito che è stato il più grande in Europa mai registrato per la "politica green". Sulla scia di tale finanziamento pubblico, ha anche ricevuto aiuti dai privati: la Volkswagen ha acquistato il 21% del



*La commissione dovrebbe cercare di stabilire partnership, all'interno di un solido quadro normativo, con le aziende asiatiche che sono notoriamente più forti nella realizzazione di batterie sia per i costi sia per l'innovazione*

capitale, seguita da Goldman Sachs con il 19%. I problemi sono iniziati a emergere quando l'impianto di Skelleftea, in Svezia, ha accusato difficoltà non riuscendo a portare a termine i propri obiettivi di produzione, realizzando solo l'1% della sua capacità. Poi sono emerse le carenze di know-how: l'azienda ha dovuto ricorrere all'aiuto dei cinesi sia per i macchinari sia per il personale. Così l'azienda ha perso gli ordini che aveva e non è riuscita a ottenere ulteriori finanziamenti, quindi ha dovuto dichiarare il fallimento.

**Dicevamo che la commissione europea** sta preparando il documento sulla politica industriale per la decarbonizzazione e che dovrà tener conto del fallimento della Northvolt, che oltretutto ha avuto un vasto eco in Europa. In primo luogo, dovrà ricordare che l'intervento dello Stato porta molto

spesso a risultati negativi, lo insegna la storia. Poi dovrebbe evitare di puntare su "campioni" con obiettivi massimi per favorire una rete di iniziative imprenditoriali in maniera che eventuali fallimenti non facciano "deragliare" l'intero progetto. Dovrebbe anche evitare di accendere competizioni con le aziende asiatiche in campi, come le batterie, dove è noto che sono più forti sia per i costi sia per l'innovazione: dovrebbe invece cercare di costruire partnership con la Cina, sfruttando sia la loro conoscenza sia l'efficienza produttiva all'interno di un solido quadro normativo. Non va dimenticato infine che il fallimento della Northvolt insegna che sovvenzionare imprese senza solide basi quadro per farle prosperare è una via verso il fallimento: occorre che l'Unione fissi obiettivi chiari e "misurabili" nel tempo prima di "lanciarli" in investimenti rischiosi. ■

## DKV Mobility **acquista Smartlab**

La società ha acquisito una quota di maggioranza di una delle start-up tecnologiche di maggiore successo nel campo della mobilità elettrica.

di **Carla Buongiorno**

**D**KV Mobility è la piattaforma B2B leader per le soluzioni di pagamento on the road, con una storia orientata alla crescita da circa 90 anni. Serve circa 385 mila clienti in 50 paesi e ha 2.500 dipendenti. Offre l'accesso alla più grande rete di accettazione energetica in Europa, che comprende circa 68 mila stazioni di rifornimento per carburanti tradizionali, circa 853 mila punti di ricarica pubblici e semipubblici per veicoli elettrici e 23 mila stazioni di servizio per carburanti alternativi. Oggi ha acquisito una quota di maggioranza di Smartlab, una delle start-up tecnologiche di maggior successo nel campo della mobilità elettrica degli ultimi anni, leader nell'integrazione, amministrazione e gestione dei sistemi di ricarica per la mobilità elettrica. Questa unione consentirà a DKV Mobility di ampliare ulteriormente il proprio ruolo di leader come gestore di piattaforme SaaS per la mobilità elettrica. Smartlab, con attualmente oltre 24.300 punti di ricarica pubblica accessibili dalla rete in Germania e 365 mila punti di ricarica in tutta Europa grazie agli accordi di roaming, è stata leader di mercato nel campo della ricarica pubblica per molti anni. Inoltre, come fornitore di servizi IT, offre prodotti completi per il funzionamento e la fatturazione dell'infrastruttura di ricarica. Fondata nel 2010, l'azienda gestisce, tra gli altri, le piattaforme ladenetz.de e ladebusiness, che comprendono una vasta rete di partner con oltre 275 fornitori di energia municipali e più di 190 aziende di vari settori. Con-



*“Investendo in Smartlab, rafforziamo il nostro impegno di promuovere ulteriormente la mobilità elettrica in Europa”, ha affermato Marco van Kalleveen, Ceo di DKV Mobility*

te, inoltre, il funzionamento regolare dell'infrastruttura di ricarica fino alla fatturazione agli utenti finali. L'azienda gestisce anche la piattaforma internazionale e-clearing.net, una delle piattaforme di roaming leader in Germania e in Europa.

**“Smartlab è una delle aziende** più dinamiche e di successo nel campo delle infrastrutture di ricarica municipali in Germania e vanta uno sviluppo impressionante. Completa la nostra attuale offerta di piattaforme con soluzioni eccellenti e ci consentirà di fornire servizi ancora più personalizzati ai clienti della piattaforma. Investendo in Smartlab, DKV rafforza l'impegno per promuovere ulteriormente la mobilità elettrica in Europa”, ha affermato Marco van Kalleveen, Ceo di DKV Mobility. “Siamo

molto lieti di aver trovato in DKV Mobility un partner impegnato da sempre nel campo della mobilità elettrica e che ora ricopre un ruolo significativo nel comparto. Questo vale soprattutto per i clienti del pubblico settore, in cui siamo leader di mercato, e per il quale DKV Mobility insieme a Smartlab è il partner ideale per il futuro”, ha aggiunto Mark Steffen Walcher, direttore generale di Smartlab. Christoph Ullmer, rappresentante degli azionisti di Smartlab e responsabile delle innovazioni presso Thüga, ha così concluso: “Con DKV Mobility, possiamo ora contare su un partner di grande esperienza. Insieme, possiamo sviluppare con successo il business di Smartlab e le circa 100 utility municipali, e i fornitori regionali del Gruppo Thüga beneficeranno di un'offerta ampliata e scalabile”.

# Logista: venti anni di innovazione nella distribuzione in Italia

L'azienda, leader nella distribuzione di prodotti da fumo e inalazione, ha concluso il 2024 con un fatturato di 4,4 miliardi di euro.

di **Silvana Bonomini**

Logista si occupa, principalmente, della distribuzione dei prodotti da fumo e da inalazione a 60 mila rivendite sul territorio nazionale, grazie a una rete di distribuzione composta da tre hub (situati a Tortona, Anagni e Catania) e 89 transit point, che sono piattaforme di servizio locali. La società, che è presente, oltre che nel nostro paese, in Francia, Spagna, Portogallo, Polonia, Paesi Bassi e Belgio, è il principale operatore di distribuzione integrata in Europa, servendo oltre 200 mila punti vendita. In questi giorni, ha compiuto vent'anni di attività in Italia, un traguardo che ha segnato un percorso di crescita e di trasformazione continua. È nata, infatti, nel 2005 con l'acquisizione di Etinera, la divisione logistica dell'Ente Tabacchi Italiani-ETI, e ha continuato a investire in efficienza operativa, digitalizzazione e sostenibilità, realizzando una delle più grandi reti logistiche e commerciali nel nostro paese, in grado di gestire quattro milioni di ordini l'anno. Ha, inoltre, affiancato al core business, che è rappresentato dai prodotti da fumo e inalazione, un'efficace strategia di diversificazione attraverso la sua subsidiary Logista Retail che, attraverso un catalogo che comprende oltre duemila prodotti - tra elettronica, alimentari e articoli per la persona - collabora con i principali marchi per offrire soluzioni innovative. Nel 2023, è nata anche Logista Pharma Italia. Con questa iniziativa nel settore farmaceutico, la società rafforza il suo ruolo di leader nel commercio di prossimità.



*Logista è il principale operatore in Europa per la distribuzione degli articoli da fumo e inalazione servendo oltre 200 mila punti vendita*

**Logista Italia ha chiuso** l'anno fiscale 2024 a 402 milioni di euro e con un fatturato di 4,4 miliardi di euro ed è impegnata a crescere e sviluppare servizi che rispondano alle sfide di domani. Ne è un esempio il circuito Recycle-Gig, organizzato per la raccolta, il recupero e il riciclo delle sigarette elettroniche esauste lanciato come pilota nel 2023 e ora attivo su scala nazionale in oltre 30 mila tabaccherie dove i consumatori possono trovare gli speciali contenitori per conferire questi piccoli rifiuti indipendentemente dall'acquisto di nuovi prodotti. Ha dichiarato Maria Pilar Colàs Castellet, Ceo di Logista Italia: "Negli ultimi vent'anni, Logista è stata protagonista in Italia di un percorso di trasformazione oltre i confini della logistica tradizionale per offrire servizi a valore aggiunto che rispondono alle esigenze in evoluzione del mercato. La nostra dedizione all'in-

novazione ci ha permesso di integrare tecnologie all'avanguardia, migliorando ogni aspetto del nostro servizio, sempre in ottica human centric". Federico Rella, vicepresidente e direttore generale, ha aggiunto: "Ogni nuova sfida è stata un'opportunità per crescere, innovare e diversificare, sempre facendoci guidare dall'impegno a contribuire positivamente al futuro delle comunità in cui operiamo. Siamo orgogliosi di essere partner affidabili e innovativi, sempre al fianco dei nostri clienti". Per celebrare il ventesimo anniversario in Italia, Logista ha organizzato il 12 febbraio a Roma un evento presso "La Lanterna" dove è stata presentata in anteprima la campagna di comunicazione "Logistica di un'emozione", che unisce il concetto di efficienza logistica con la capacità di suscitare interazioni e risposte emotive, a beneficio di tutta la filiera. ■

# Il nuovo contratto di lavoro

Sono state introdotte importanti novità nella parte normativa.

*Questo articolo è stato ripreso e sintetizzato dalla redazione da un commento svolto sul contratto di lavoro da Giada Benincasa, coordinatrice della commissione di certificazione Deal dell'Università di Modena e Reggio Emilia*

**E'** stato sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro della logistica, trasporto merci e spedizioni, che interessa oltre un milione di lavoratori. Un accordo che ha visto la luce dopo nove mesi di trattative tra i protagonisti del complesso sistema di relazioni industriali che caratterizza il settore. L'accordo, che si divide in una parte economica e una parte normativa, scadrà il 31 dicembre 2027.

**Per la parte economica** è previsto un aumento contrattuale complessivo di 260 euro per il personale viaggiante (livello B3) e di 230 euro per il personale non viaggiante (livello 3s). Entrambi gli aumenti sono composti da 140 euro di minimo tabellare e la restante parte di EPA (Elemento Professionale d'Area), il quale avrà effetto su tutti gli istituti contrattuali e di legge. L'aumento verrà erogato attraverso la seguente scansione temporale: per il personale viaggiante, 1° gennaio 2025 (90 euro minimo tabellare e 40 euro EPA), 1° gennaio 2026 (40 euro minimo tabellare), 1° gennaio 2027 (40 euro EPA), 1° giugno 2027 (10 euro minimo tabellare e 40 euro EPA); per il personale non viaggiante, 1° gennaio 2025 (90 euro minimo tabellare e 30 euro EPA), 1° genna-



*Tra le misure adottate nel nuovo contratto di lavoro ve ne sono alcune che prevedono la salvaguardia delle pari opportunità, l'introduzione di nuove figure professionali e una maggiore flessibilità*

io 2026 (40 euro minimo tabellare), 1° gennaio 2027 (30 euro EPA), 1° giugno 2027 (10 euro minimo tabellare e 30 euro EPA). A decorrere dal 1° gennaio 2025, cesserà di essere corrisposta l'indennità di copertura economica-ICE prevista dall'accordo del 19 marzo 2024. Contestualmente le parti, con l'obiettivo di salvaguardare il potere delle retribuzioni dei lavoratori del settore riferito al periodo di vigenza contrattuale del rinnovo, si danno atto che, ai fini del prossimo rinnovo della parte economica la nuova base di computo su cui calcolare gli aumenti sarà pari a euro 2.207,00 mensili riferita al 3° livello super e a euro 2.237,00 mensili riferiti alla qualifica 3 parametro B per il personale viaggiante.

**La parte normativa del rinnovo** disciplina alcuni e diversi importanti a-

spetti. Innanzitutto, nel capitolo dedicato alle "relazioni industriali", prima della già prevista "Commissione nazionale per le pari opportunità" viene introdotto un paragrafo intitolato "Pari opportunità" in cui, riconoscendo la necessità di un cambiamento culturale, si promuovono misure, anche tramite gli enti bilaterali previsti dal contratto, finalizzate a riconoscere pari opportunità e tutele. Tra queste si rilevano: forme di flessibilità degli orari e organizzazione del lavoro, part-time reversibile; progetti di formazione per reinsediamento di lavoratrici madri o lavoratori padri; costituzione dei comitati pari opportunità territoriali. Emblematica, rispetto all'evoluzione tecnologica che sta subendo da anni il settore, è la revisione dei profili professionali, contenuti nell'art. 6 del contratto intitolato "Classificazione del personale". A tal proposito, infatti, i

principali interventi di modifica sono diretti all'introduzione di figure con competenze informatiche e tecnologiche, dai responsabili all'operaio addetto alla risoluzione di problematiche relative ai mezzi di movimentazione e ai sistemi tecnologici. Tra i nuovi profili professionali di particolare interesse risultano il cosiddetto "Logistic manager" e la figura del "Mediatore culturale" al fine di favorire la comprensione e la comunicazione tra individui e gruppi, spesso appartenenti a diverse culture, lingue e religioni.

**Particolare spazio viene dato** all'introduzione delle misure dirette ad una maggiore flessibilità, con l'obiettivo di affrontare le complesse sfide operative cui il settore è quotidianamente esposto. In questa prospettiva non mancano interventi sull'orario di lavoro sia per il personale non viaggiante (art. 9) che viaggiante, per il quale viene rivista la procedura di applicazione del regime orario di 47 ore di lavoro ordinario settimanale nel caso di impiego in mansioni discontinue (artt. 11bis e 11 quinquies). Interventi volti a una maggiore flessibilità e inclusione possono essere rintracciati anche nella disposizione inerente alle assenze, permessi e congedo matrimoniale. Ancora in una prospettiva di maggiore flessibilità, nella sezione dedicata al "Mercato del lavoro", fin dalle premesse viene disciplinata, in aumento, la percentuale del 41% come soglia massima di lavoratori assunti con contratti atipici rispetto ai lavoratori assunti con contratto a tempo indeterminato al livello aziendale (resta invece ferma la soglia massima del 47% al livello di ogni unità produttiva).

**Nel nuovo contratto sono presenti** interventi tesi a migliorare il sistema

- tanto complesso quanto discusso - in merito alla gestione degli appalti e, più in generale, delle esternalizzazioni. A tal proposito viene modificato l'art. 42 intitolato ora "Appalto di lavori di logistica, facchinaggio, movimentazione - cambi appalto - clausola sociale - qualificazione della filiera". Oltre ad aggiungere la locuzione "qualificazione della filiera" in virtù dei frequenti processi di esternalizzazione cui è esposto il settore in parola, viene modificata la disposizione, contenuta nel comma 2, inerente agli affidamenti tra consorzio e consorziata. Nel caso di specie la previsione per cui l'affidamento tra i due soggetti appena richiamati non costituisce subappalto viene estesa anche alle imprese facenti parte dello stesso gruppo societario ai sensi degli artt. 2359 e 2497 c.c. purché l'impresa controllata venga indicata in modo esplicito e stabile al momento della stipula del contratto di appalto e che la stessa possieda tutti i requisiti previsti dal contratto per i soggetti economici affidatari, fermo restando la responsabilità solidale ex art. 29, d.lgs. n. 276/2003. A tal proposito, con l'obiettivo di aumentare il livello di qualificazione dei soggetti coinvolti, gli appaltatori dovranno possedere determinati requisiti, tra cui vi sono: idoneità tecnica e professionale, capacità finanziaria-economica e adeguati assetti organizzativi e amministrativi.

**Altri importanti interventi** contenuti nel contratto riguardano la sicurezza (è stato introdotta una nuova figura professionale, il cosiddetto "Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza"), temi innovativi legati all'ambiente e al benessere dei lavoratori (è stato previsto all'interno del "Documento di valutazione dei rischi" l'inserimento delle temperature elevate

a fronte del cambiamento climatico e dello stress conseguente), molestie sessuali sul luogo di lavoro-violenza di genere (è stato rivisto l'articolo 48, ad esempio con l'adozione di campagne di formazione mirate a prevenire e contrastare comportamenti indesiderabili, connotabili come discriminazioni, violenze e molestie sessuali, psicologiche e morali). È stato, inoltre, razionalizzato l'assenteismo: dal quarto giorno di malattia (salvi "specifici eventi morbosi", che vanno certificati da un medico o da un ente sanitario) è prevista una riduzione progressiva dell'integrazione cui è tenuta l'azienda. Infine, è stato introdotto un articolo dedicato al "lavoro agile", precedentemente non disciplinato dal precedente contratto.

**Una valutazione generale è stata posta** alla fine dalla Benincasa: "Le modifiche introdotte alla parte normativa sembrano rispondere - almeno in parte - a molte delle esigenze segnalate da tempo nel settore logistica, trasporto merci e spedizioni. Se, infatti, il settore è caratterizzato da un alto tasso di complessità ed eterogeneità a partire dall'ampia gamma di soggetti coinvolti appare ormai innegabile il ruolo strategico che tale settore, ormai da molti anni, riveste nell'economia italiana e che, sempre più frequentemente, necessita di maggiore flessibilità al fine di gestire le quotidiane sfide operative. Rimangono, tuttavia, degli aspetti che, pur essendo notoriamente percepiti come critici dagli addetti ai lavori, sembrano non trovare una ferma risposta nell'ambito del rinnovo: sarà ora compito della contrattazione collettiva aziendale - nonostante la complessità delle relazioni industriali - rispondere a tali sfide, come nel caso del contratto all'assenteismo". ■

# Futureberry rileva che i giovani hanno familiarità con l'intelligenza artificiale

Un'indagine pone in evidenza che l'83% del campione riconosce tra i tanti punti di forza dell'AI quello di abilitare nuove modalità di apprendimento.

di **Valerio di Velo**

**F**utureberry è una società di consulenza che aiuta le aziende a realizzare nuove modalità di lavoro, relazione e comunicazione e sviluppare cambiamenti culturali organizzativi, facendo leva sul potere della creatività delle persone e dell'innovazione. Dal 2008 lavora a fianco delle società, so-

ai concetti di innovazione, futuro e progresso. Tra questi, il 27% ritiene di possedere una buona comprensione delle dinamiche e degli strumenti di AI, mentre il 55% dichiara una conoscenza più superficiale. In generale, il campione intervistato riconosce il potenziale e le opportunità future legate all'AI,

evidenziando un'ottica prevalentemente favorevole alla rivoluzione tecnologica. A livello di percezione, le opinioni dei giovani mostrano un predominio di sentimenti positivi: quasi due intervistati su tre parlano di potenzialità (61%), più della metà di sviluppo (57%) e cambiamento (56%), altri ancora di

te alla possibilità di scegliere i requisiti ideali di uno strumento innovativo basato su AI per la formazione in azienda, gli intervistati indicano una preferenza per tool caratterizzati da una marcata personalizzazione dei percorsi formativi in grado di sostenere i diversi stili soggettivi di apprendimento con tutor a disposizione del singolo utente. Molto apprezzati sono la presenza di quiz, mappe e sintesi e soprattutto l'aggiornamento automatico dei contenuti messi a disposizione e dei corsi offerti, nonché il monitoraggio costante del percorso di crescita individuale. Sono visti come un plus la disponibilità di giochi interattivi per l'apprendimento e il supporto di una community con la quale condividere le informazioni. Sulla base di tali informazioni, Futureberry ha lavorato allo sviluppo di Cosmo, un tool di corporate education on demand (già disponibile sul mercato), capace di integrare le più recenti scoperte in campo di AI per offrire un approccio altamente personalizzato e interattivo alla formazione aziendale. "Il lancio di Cosmo segna un passo importante nella missione di Futureberry di innovare nel settore della formazione. Questo strumento è il culmine del nostro ambizioso progetto di essere al fianco di chi vive le grandi rivoluzioni del mondo del lavoro giorno dopo giorno, offrendo un supporto concreto per affrontare un futuro caratterizzato da rapidissimi cambiamenti tecnologici", ha detto Michele Bianchi, responsabile AI e tech di Futureberry e chief operating officer di Cosmo. ■



*Quasi due intervistati su tre parlano di potenzialità dell'AI, più della metà di sviluppo e cambiamento, altri ancora di utilità e opportunità*

stenendo i team di innovazione, risorse umane e marketing con percorsi su misura, costruiti fondendo modelli di change management con nuove tecnologie. La società ha condotto un sondaggio, tra i giovani, sull'intelligenza artificiale (AI) e, in particolare, sul suo impatto sul futuro lavorativo. L'indagine ha messo in evidenza una forte familiarità nei confronti dell'AI, con l'82% del campione che si è dichiarato "empatico", associandola principalmente

utilità (50%) e opportunità (47%). Tra coloro che hanno avuto esperienza diretta con gli strumenti di AI (il 79% sul totale del campione) a destare maggiore preoccupazione è la sicurezza dei dati (38%).

**L'impatto dell'AI nel campo** della formazione. L'83% del campione riconosce tra i tanti punti di forza dell'AI quello di abilitare nuove modalità di apprendimento. In particolare, di fron-

## Una ricerca di Adecco sui “future-ready workers”

In un mondo del lavoro caratterizzato da continue trasformazioni, nel 2025 le aziende italiane dovranno affrontare con maggiore reattività le evoluzioni del mercato, adattandosi a dinamiche e processi sempre più complessi. Secondo l'indagine Global Workforce of the Future di The Adecco Group, in questo contesto i “future-ready workers” sono destinati a diventare la forza lavoro del futuro. Questo gruppo, compo-



sto da lavoratori che possiedono le competenze, la mentalità e la flessibilità necessarie per fronteggiare le sfide dei prossimi anni, rappresenta tuttavia un segmento di piccole dimensioni: rispetto a una media globale dell'11%, in Italia solo il 5% dei lavoratori possiede le abilità per rispondere ai rapidi cambiamenti tecnologici e alle richieste del mercato del lavoro. Un numero ancora molto basso se rapportato a paesi come India (35%) e Cina (25%), che dominano la classifica dei paesi più preparati ad affrontare le sfide di domani. I “future-ready workers” rappresentano il motore del cambiamento e della crescita nelle organizzazioni moderne, sottolinea Adecco. In particolare, questi professionisti mostrano tre qualità fondamentali: adattabilità, cioè la capacità di adattarsi rapidamente a nuovi strumenti, processi e responsabilità; competenza tecnologica, caratterizzata da un approccio proattivo nell'utilizzo di strumenti digitali e dell'intelligenza artificiale per massimizzare la produttività; proattività, ossia quella naturale propensione a perseguire la crescita professionale attraverso l'acquisizione di nuove competenze e il costante aggiornamento sulle tendenze del settore. Per garantire la crescita di questi talenti del futuro, le aziende sono chiamate a investire nello sviluppo delle competenze dei propri dipendenti, attraverso lo sviluppo di per-

corsi di formazione costantemente aggiornati. Secondo la ricerca di The Adecco Group, infatti, il 91% dei “future-ready workers” dichiara di avere ricevuto dalla propria azienda un piano di sviluppo professionale personalizzato, rispetto a una media globale del 51% dei lavoratori che non rientrano in questa categoria. Inoltre, il 99% dichiara di partecipare regolarmente a corsi di formazione sulla leadership, rispetto al 57% della media globale tra coloro che non rientrano in questa categoria. La chiave di volta per favorire una crescita professionale risiede nell'integrazione di strategie di upskilling e reskilling, oltre alla pianificazione di opportunità di crescita e attività in grado di rispondere alle esigenze individuali, con una particolare attenzione alla trasformazione digitale e all'etica nell'uso dell'intelligenza artificiale. “Con il giusto supporto e investimenti mirati, le aziende possono coltivare un ecosistema di talenti resilienti e preparati all'evoluzione”, ha commentato Angelo Lo Vecchio, amministratore delegato di Adecco e presidente di The Adecco Group in Italia. “In un momento in cui due terzi dei leader aziendali a livello globale pianificano di reclutare talenti per competenze legate all'intelligenza artificiale, piuttosto che formare i team esistenti per fornire loro le giuste competenze, è sempre più necessario un approccio proattivo da parte delle aziende. Sostenere la crescita delle competenze internamente, non solo permette di migliorare la competitività aziendale, ma contribuisce a colmare il divario di competenze, riducendo i costi e aumentando la fedeltà dei dipendenti”.

## Manhattan mette sul mercato Postgame Spotlight

Manhattan Associates, azienda tecnologica leader nel settore della supply chain e nel commercio omnicanale, ha annunciato la disponibilità di Postgame Spotlight, una soluzione che, attraverso una real time dashboard, è in grado



di identificare le strategie di allocazione e posizionamento delle scorte che limitano un order fulfillment efficiente. La funzione offre analytics in tempo reale e suggerimenti utili da condividere con i responsabili dello stock, in modo da ridurre gli errori di allocazione e i costi relativi all'evasione degli ordini. I recenti sviluppi nel settore dell'eCommerce e l'introduzione di nuove modalità di fulfillment omnicanale stanno mettendo in discussione le supply chain tradizionali. I moderni sistemi di gestione degli ordini cercano di superare la crescente complessità e di ottimizzare queste operazioni con una logica di sourcing avanzata; ma i vincoli fisici, come un inadeguato posizionamento iniziale dello stock, spesso comportano scelte inadeguate e un aumento dei costi legati alle operazioni di fulfillment. Postgame Spotlight calcola la percentuale di ordini evasi dalle sedi più idonee e identifica i fattori che hanno portato il sistema a deviare gli ordini verso destinazioni alternative. La soluzione esamina i fattori che influenzano negativamente l'efficacia dell'evasione degli ordini, tra cui il posizionamento e i livelli di stock richiesti, la capacità degli store e le discrepanze nei livelli di servizio dei punti vendita, al fine di individuare le opportunità di miglioramento. "Postgame Spotlight è un eccellente supporto alla funzionalità Fulfillment Insights introdotta da Manhattan Associates l'anno scorso. Mentre quest'ultimo permette ai retailer di confrontare le loro prestazioni con quelle di altri operatori, Postgame Spotlight aiuta ad analizzare e individuare rapidamente le opportunità di migliorare le proprie prestazioni e la redditività dello stock", ha dichiarato Amy Tennent, senior director of product management di Manhattan Associates.

## Akno Livraga Business Park si ingrandisce

Akno ha realizzato un nuovo immobile. Con una superficie di circa 26 mila mq totalmente personalizzabili, situato nel comune di Livraga, Lodi, nelle immediate vicinanze del casello autostradale A1 di Casalpuusterlengo, il nuovo immobile è stato progettato per rispondere alle esigenze specifiche del settore pharma, grazie a soluzioni all'avanguardia per la logistica a temperatura controllata. Gli ambienti, realizzati con tecnologie a taglio termico e un impianto di climatizzazione di ultima generazione, garantiscono il mantenimento di una temperatura controllata e costante, preservando l'integrità dei prodotti stoccati. Tra le caratteristiche tecniche del-

## BASSI GLI STIPENDI DEI NEO LAUREATI IN ITALIA



La retribuzione d'ingresso dei giovani al loro primo impiego in Italia è, in media, di circa 30.500 euro, con un aumento del 5,4% rispetto al 2021. È quanto rileva lo studio Total remuneration survey 2024 realizzato da Mercer sull'Europa. Tra i settori più remunerativi al primo impiego figurano life science (33.000 euro nel 2024, più 8% rispetto alla media italiana) ed energy (32.167 euro nel 2024, più 5% rispetto alla media italiana), mentre manifatturiero, high tech e servizi non finanziari presentano valori inferiori (rispettivamente meno 1% per i primi due e meno 8% per il terzo rispetto alla media italiana). I neolaureati italiani si collocano sempre nella parte bassa della classifica degli stipendi, sopra solo ai colleghi spagnoli (28.500 euro) e polacchi (16.675 euro). In cima alla classifica Svizzera (86.722 euro), Germania (53.300 euro) e Austria (51.100 euro).



la struttura vi sono: la certificazione Leed, a testimonianza dell'impegno del Gruppo per l'ecosostenibilità; 28 baie di carico e 35 metri di spazio manovra, ideali per ottimizzare le operazioni di carico/scarico; 265 parcheggi auto per una gestione efficiente dei flussi. In linea con la filosofia green di Akno Group, il Business Park è dotato di tecnologie innovative per il risparmio energetico e la minimizzazione dell'impatto ambientale, tra cui un sistema di approvvigionamento idrico canalizzato e un impianto fotovoltaico che garantisce l'autosufficienza energetica dell'edificio. A questo si aggiunge un impianto antincendio dotato di sprinkler Esfr-Nfpa per garantire il massimo della sicurezza su tutti gli aspetti.

## GrosMarket continua nel 2025 il piano di modernizzazione

GrosMarket consolida il suo impegno verso il settore Horeca, puntando su innovazione e qualità per rispondere alle esigenze della clientela. Il percorso di riqualificazione dei cash&carry del gruppo Sogegross prosegue con l'obiettivo di offrire strutture sempre più moderne e funzionali. Grazie a un costante confronto con i clienti e a solide relazioni di fiducia costruite nel corso degli anni, il gruppo ha da sempre una particolare capacità di cogliere le evoluzioni del mercato. Per questo motivo, l'azienda investe continuamente nell'aggiornamento e nell'ottimizzazione della propria rete vendita, ren-



dendola sempre più in grado di adattarsi alle peculiarità dei territori e alle nuove esigenze del settore Horeca. Dopo aver completato lo scorso autunno il rinnovamento completo dei cash&carry di Bologna e Dalmine, Bergamo, anche nel 2025 GrosMarket continuerà a rafforzare la propria presenza sul territorio stanziando un investimento complessivo di 10 milioni di euro, destinato a migliorare l'esperienza d'acquisto e a fornire ai professionisti del food&beverage servizi ad alto

## RHENUS RICEVE UN PREMIO PER LA NAVIGAZIONE ECOLOGICA



Rhenus celebra un importante traguardo nel campo del trasporto sostenibile: la prima delle sue tre chiatte con propulsione a idrogeno e batteria elettrica ha ricevuto l'Etichetta Platino, un riconoscimento esclusivo per la navigazione ecologica. La nave è stata inoltre insignita del "Premio Innovazione per la navigazione Interna" da Allianz ESA 2024 lo scorso settembre, per i principi relativi alla sostenibilità. La "Mannheim I+II" ha completato con successo i vari test di collaudo, tra cui manovre a zig-zag e frenate d'emergenza, per verificarne stabilità e sicurezza. Sono stati inoltre trainati diversi moduli di chiatte per determinare il tonnellaggio massimo che l'imbarcazione può trasportare. I test, condotti in stretta collaborazione con gli esperti del Lloyd's Register presso l'ufficio di Rotterdam, hanno permesso di ottenere anche la certificazione per il trasporto di merci pericolose su container. La nave ha prima ricevuto un certificato di registrazione provvisorio e, verso la fine del 2024, ha completato il suo primo viaggio trasportando diversi container.

valore aggiunto. "Il piano di rinnovamento 2025 di GrosMarket conferma la focalizzazione verso un settore, Horeca, in continua evoluzione e importante per il gruppo Sogegross. Attraverso l'ammodernamento dei punti vendita e gli investimenti in servizi e logistica, vogliamo offrire un approccio full service efficiente e vicino alle esigenze dei professionisti del food&beverage, come bar, ristoranti, pizzerie, attività ricettive e commerciali", ha commentato Flavio Zago, direttore canale GrosMarket. Proprio in questa direzione si collocano gli interventi in programma in alcune sedi in Piemonte e Liguria volti a migliorare l'efficienza operativa, la qualità, la funzionalità degli spazi e i servizi per la clientela dell'area. >

## Fercam acquista Shado Forwarding

L'operatore logistico altoatesino Fercam consolida il suo posizionamento nel settore Air&Ocean con l'acquisizione della maggioranza di Shado Forwarding, azienda veneta specializzata nelle spedizioni internazionali e nella logistica portuale, con sede a Mirano, Venezia. La recente acquisizione rafforza la presenza dell'azienda in Veneto, una regione chiave per l'economia italiana, avvicinandosi ancora di più alle esigenze delle imprese locali. L'operazione punta a potenziare i servizi personalizzati offerti a livello globale e a migliorare la capacità di rispondere con soluzioni logistiche flessibili e innovative. Shado, acronimo di shipping and delivery overseas, fondata nel 2004, si è rapidamente affermata come realtà di riferimento nel settore delle spedizioni internazionali, con una forte specializzazione nella logistica della carta e del cartone. La



combinazione delle competenze di Shado con la rete globale e l'esperienza di Fercam consentirà ai clienti di entrambe le aziende di beneficiare di un accesso più rapido a una gamma ancora più ampia di servizi logistici integrati. Inoltre, la sinergia operativa consentirà di ottimizzare i processi e migliorare l'efficienza nella gestione delle catene di approvvigionamento. Shado beneficerà delle risorse e della rete globale di Fercam, continuando a garantire i più alti standard di servizio per i propri clienti e ampliando ulteriormente la propria capacità operativa in sinergia con il gruppo altoatesino. "Questa operazione rafforza significativamente il posizionamento di Fercam e rappresenta un'importante evoluzione per le nostre attività di logistica e spedizione internazionali, mettendo in evidenza come l'integrazione di competenze possa creare valore aggiunto e contribuire a rispondere con efficacia alle sfide di un mercato in continua trasformazione", ha commentato Jury Michelozzi, division director Air&Ocean di Fercam.

## FARVIMA STA UTILIZZANDO ROADNET ANYWHERE DI SOLERA



Farvima, una delle maggiori aziende farmaceutiche italiane, sta usando Roadnet Anywhere di Solera per aumentare l'efficienza delle operazioni logistiche. Secondo uno studio Solera, i gestori di flotte europee devono affrontare sfide senza precedenti. Due terzi (65%) dei responsabili delle flotte dicono che i clienti si aspettano consegne più rapide e il 79% sente la pressione di consegnare le merci in modo più rapido ed efficace. Roadnet Anywhere di Solera è stato progettato per affrontare queste sfide. L'intelligenza artificiale viene utilizzata per consentire alle flotte di ottimizzare i costi e le risorse delle operazioni logistiche dell'ultimo miglio. Farvima è una delle prime aziende in Europa a utilizzare questa soluzione.

## Chep riceve la certificazione Top Employer Global 2025

Chep, società leader specializzata in soluzioni per la logistica e la supply chain, è tra le 17 organizzazioni che hanno ricevuto la certificazione Top Employer Global 2025, assegnata alle aziende che dimostrano eccellenti politiche e pratiche per le risorse umane in tutto il mondo. Si tratta dell'ottavo anno consecutivo di riconoscimento per Chep, che si conferma Top Employer anche in quattro regioni (Africa, Asia-Pacifico, Europa e America



Latina) e 26 paesi. Il riconoscimento viene assegnato alle aziende che raggiungono e soddisfano gli elevati standard richiesti dalla HR Best Practices Survey che ricopre sei macro aree e 20 tematiche, tra cui: people strategy, work environment, talent acquisition, learning, diversity, equity&inclusion, wellbeing e molti altri. I risultati conseguiti da Chep nelle diverse categorie riflettono l'ampia portata e l'efficacia delle iniziative messe in campo attraverso il suo programma dedicato al benessere lavorativo. Tra i punti di forza emersi spiccano un'organizzazione del lavoro ben strutturata e un ambiente di lavoro stimolante, oltre alla capacità di creare coesione tra le persone grazie a un purpose chiaro, valori condivisi, un forte impegno verso la sostenibilità, l'etica e l'integrità. "Un business realmente sostenibile nasce dall'equilibrio tra innovazione e attenzione al benessere di chi contribuisce al suo successo. L'essenza del nostro lavoro risiede proprio nella capacità di integrare questi aspetti per generare valore lungo tutta la filiera. Attraverso una logistica circolare, diamo vita a reti che ottimizzano processi e riducono gli impatti ambientali. Allo stesso modo lavoriamo internamente ogni giorno per creare legami significativi tra le persone promuovendo un ambiente di lavoro basato sulla collaborazione, sull'ascolto e sulla crescita condivisa. Formazione continua, flessibilità e inclusione sono al centro del nostro impegno. Continueremo a promuovere politiche che incoraggiano il talento e la leadership femminile, che già oggi vedono Chep Italia in prima linea con il 52% di donne in posizioni manageriali", ha dichiarato Giulia Villa, HR manager Chep Italy, Portugal&Greece.

## Carlo Borgomeo in visita all'hub DHL dell'aeroporto di Malpensa

DHL è il brand leader mondiale nel settore della logistica. Le sue divisioni offrono un portafoglio di servizi logistici che vanno dalla consegna di pacchi nazionali e internazionali, spedizione di eCommerce, espresso internazionale, trasporto stradale, aereo e marittimo alla gestione della catena di approvvigionamento industriale. Con circa 395 mila dipendenti in più di 220 paesi in tutto il mondo, DHL collega persone e aziende in modo affidabile, consentendo flussi commerciali globali sostenibili. Un punto di forza è in Europa l'hub dell'aeroporto di Malpensa, che è stato visitato dal presidente di Assaeroporti Carlo Borgomeo, accompagnato dalla Ceo di DHL Italy Nazzarena Franco. Durante la visita, il presidente Borgomeo ha avuto l'opportunità di vedere l'intera infrastruttura, dal sorter, un



avanzato sistema di smistamento in grado di gestire fino a 38.500 colli all'ora, alle sale operative e alla rampa, dove l'89% dei mezzi operativi è elettrico. "Questa struttura dimostra chiaramente come l'innovazione tecnologica possa diventare un motore strategico per potenziare l'intero settore della logistica", ha detto Borgomeo al termine della visita. "Da Malpensa, le imprese che ambiscono ad espandersi oltre confine, hanno accesso a tutto il mercato globale mediante un servizio espresso, grazie al nostro network di 220 paesi nel mondo. La nostra presenza a Malpensa e negli aeroporti italiani è e rimane strategica e la visita di oggi ne è testimonianza: le infrastrutture e i servizi che offriamo sono fondamentali per garantire la fluidità dei flussi logistici e la competitività del nostro sistema nell'internazionalizzazione, accelerando i processi di spedizione e consegna e riducendo tempi e costi per le imprese", ha commentato la Franco. ■



**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.

# Una nuova “portualità estesa”

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

**N**egli ultimi anni, lo sviluppo dei retroporti e l'espansione delle attività di trasporto e magazzino hanno portato a un profondo cambiamento nel settore della logistica e della portualità. Questo fenomeno sta determinando una trasformazione radicale delle competenze richieste alle figure professionali, con una crescente domanda di lavoratori polifunzionali in grado di adattarsi

**L'espansione delle attività** di retroporto e la trasformazione dei processi logistici stanno generando la domanda di nuove figure professionali, con competenze che vanno oltre il livello operativo tradizionale. Se da un lato aumenterà la richiesta di operatori polifunzionali in grado di gestire diversi aspetti della logistica e della movimentazione delle merci, dall'altro emergerà la necessità di specialisti con competenze avan-



*Immagine del porto antico di Genova. Oggi, i retroporti, per problemi connessi allo stoccaggio, alla movimentazione delle merci e alle operazioni doganali, rappresentano sempre più “un'estensione funzionale” dei porti*

a processi operativi sempre più complessi. I retroporti rappresentano un'estensione funzionale delle aree portuali, offrendo spazi dedicati allo stoccaggio, alla movimentazione delle merci e alla gestione delle operazioni doganali. La loro crescita è spinta dalla necessità di decongestionare i porti, migliorare l'efficienza della catena logistica e rispondere all'incremento del traffico commerciale globale. Questo sviluppo non solo sta ridefinendo i processi di gestione logistica, ma sta anche cambiando il ruolo degli operatori, che devono acquisire una gamma più ampia di competenze, dalla movimentazione tradizionale alla gestione digitale dei flussi di merci.

zate in innovazione tecnologica, automazione e gestione strategica. Saranno fondamentali professionisti capaci di ottimizzare le operazioni attraverso l'uso di software per la gestione dei flussi, esperti di sicurezza e compliance, nonché manager specializzati in logistica integrata che sappiano coniugare efficienza operativa e sostenibilità ambientale. Inoltre, la crescente automazione e digitalizzazione dei processi richiederà prevedibilmente l'inserimento di esperti in intelligenza artificiale applicata alla logistica, analisti di dati capaci di monitorare e prevedere i flussi di merci, nonché ingegneri specializzati nella progettazione di infrastrutture intermodali. L'importanza della sostenibilità ambientale e



*L'estensione dei porti configura un cambiamento dei ruoli del personale degli operatori logistici, che devono assumere nuove competenze in campo tecnologico*

della riduzione dell'impatto ecologico delle attività retroportuali porterà anche alla necessità di professionisti dedicati alla gestione delle risorse energetiche e all'ottimizzazione dell'impatto ambientale delle operazioni. La crescita dei retroporti comporterà quindi un ampliamento delle professionalità coinvolte, rendendo indispensabile una formazione mirata e continua.

**Di fronte a questa trasformazione**, la formazione diventa certamente un fattore chiave. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, che da 35 anni si occupa della formazione di settore e ne ha accompagnato sin dall'inizio i cambiamenti, sta analizzando attentamente quali saranno le nuove competenze richieste in un sistema di "portualità estesa". E' certo che non si possa più prescindere da un accompagnamento ai servizi di formazione dato da un'intensa e sempre più strutturata attività di analisi e ricerca. Per questo motivo, la Scuola prevede di affiancare sempre di più alle attività di erogazione della formazione anche attività di studio e ricerca sui fabbisogni formativi e occupazionali, ad esempio quelli collegati allo sviluppo delle aree retroportuali. L'obiettivo è garantire che i professionisti del settore possano acquisire le competenze necessarie per affrontare le sfide future e migliorare la competitività del nostro sistema logistico. Inoltre,

con l'attivazione di collaborazioni con aziende, associazioni, enti e università, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica intende promuovere percorsi formativi innovativi, che includano anche esperienze pratiche, tirocini e l'uso di tecnologie avanzate.

**L'evoluzione dei retroporti** e delle attività logistiche ad essi connesse sta trasformando profondamente il settore portuale, creando nuove opportunità lavorative e imponendo un aggiornamento delle competenze professionali. Nei prossimi anni, la sinergia tra infrastrutture, tecnologie e nuove professionalità richiederà un cambio di paradigma nella gestione della logistica. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica continuerà a essere un punto di riferimento in questo percorso, investendo nella formazione e nella ricerca per garantire uno sviluppo sostenibile e competitivo. Sarà fondamentale non solo aggiornare i percorsi formativi, ma anche creare un ecosistema in cui imprese, istituzioni e centri di ricerca possano collaborare per affrontare in modo sinergico i nuovi paradigmi di un settore in continua evoluzione. ■

[catani@scuolatrasporti.com](mailto:catani@scuolatrasporti.com)

# Appalto o contratto di trasporto?

a cura dello **Studio Legale Mordiglia\***

**C**on la sentenza n. 998 del 18 novembre 2024, la corte d'appello di Milano, sezione lavoro, torna ad affrontare il tema cruciale della distinzione tra contratto di trasporto e contratto di appalto di servizi di trasporto. La pronuncia trae origine dall'impugnazione di una sentenza di primo grado che aveva condannato in solido il committente e il trasportatore a pagare ai dipendenti di quest'ultimo delle differenze retributive, assumendo che il contratto tra committente e trasportatore dovesse qualificarsi come appalto di servizi. Il committente contestava tale qualificazione, sostenendo che si trattasse di un contratto di trasporto. La corte d'appello ha confermato la decisione del tribunale di Milano, ribadendo i principi distintivi tra le due fattispecie contrattuali. Secondo la corte, la qualificazione di un contratto come appalto di servizi di trasporto ovvero di trasporto puro dipende dalla continuità e sistematicità delle prestazioni, nonché dall'organizzazione imprenditoriale e dal rischio economico assunto dall'appaltatore. Richiamando un orientamento consolidato della corte di cassazione, la corte d'appello ha affermato che, quando l'attività di trasporto è svolta in modo continuativo e duraturo per un unico committente, il rapporto che tra questi insorge si configura come appalto di servizi. In tali casi, non si è in presenza di singoli contratti di trasporto reiterati, ma di un unico rapporto contrattuale che ricade appunto nell'ambito dell'appalto.

**L'elemento qualificante dell'appalto** risiederebbe dunque nella pianificazione unitaria del servizio, che comprende una serie di trasporti eseguiti con carattere di continuità da un soggetto dotato di un'ideale organizzazione imprenditoriale e che si assume il rischio economico dell'attività. Diversamente, secondo la corte e la giurisprudenza su cui la sentenza si poggia, il contratto di trasporto si caratterizzerebbe per l'impegno del trasportatore a effettuare singoli trasferimenti di persone o cose, con una propria organizzazione di mezzi e attività e con l'assunzione del rischio relativo al singolo trasporto. La sentenza affronta anche il tema delle differenze retributive spettanti ai lavoratori. Il tribunale di Milano aveva condannato il committente a pagare ai dipendenti del trasportatore diverse indennità previste dal contratto della logistica, tra cui l'indennità di

cassa e maneggio denaro, l'indennità di trasferta e i ratei di retribuzioni differite. La corte d'appello ha confermato quanto stabilito dalla sentenza di primo grado, evidenziando che le indennità di trasferta e di maneggio denaro, erogate in



*La sentenza è importante perché sottolinea la necessità di fare un'accurata analisi sulle modalità esecutive dei contratti e delle relative implicazioni giuridiche*

modo continuativo, assumono natura retributiva e rientrano dunque nell'ambito di responsabilità solidale del committente. Un ulteriore aspetto di rilievo riguarda l'eccezione di decadenza sollevata dal committente appellante. La corte ha confermato l'applicabilità del termine biennale di decadenza previsto per i contratti di appalto, escludendo così l'applicazione del termine annuale previsto nella disciplina applicabile ai contratti di trasporto, reclamata dal committente. Inoltre, la corte ha ritenuto idonea a interrompere la decadenza la diffida stragiudiziale inviata dai lavoratori entro il termine biennale, anche se priva delle loro sottoscrizioni, perché trasmessa dal loro difensore munito di mandato. La sentenza n. 998 del 18 novembre 2024 rappresenta un'importante conferma dei principi giurisprudenziali in materia di qualificazione dei rapporti contrattuali, retribuzione e responsabilità solidale del committente. Sottolinea la necessità di un'accurata analisi delle modalità esecutive dei contratti e delle relative implicazioni giuridiche, offrendo spunti di rilievo per gli operatori della logistica. ■

**\* 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

# La centralità dell'AEO

di **Lorenzo Ugolini**  
LCA Studio Legale

**N**egli ultimi anni è diventato sempre più rilevante lo status AEO (operatore economico autorizzato), che stabilisce, per le imprese logistiche e, più in generale, per tutti gli operatori economici, un rapporto di fiducia e un dialogo con le autorità pubbliche. In tale contesto, l'AEO impone la creazione - o una più efficace implementazione - di assetti adeguati in ambito organizzativo, amministrativo e

- l'operatore economico autorizzato nel settore della semplificazione doganale (AEO Customs - AEOC), che consente al titolare di beneficiare di alcune semplificazioni previste ai sensi della normativa doganale;
- l'operatore economico autorizzato nel settore della sicurezza (AEO Security - AEOS), che conferisce al titolare il diritto di ottenere agevolazioni attinenti alla sicurezza.



*Lo status di "Operatore Economico Autorizzato-AEO" permette di avere accesso, in maniera più agevolata, a tutte le semplificazioni doganali*

contabile, volti a guidare l'impresa verso scelte compatibili con i rischi identificati, attribuendo un ruolo strategico alla governance aziendale nei confronti (e nel rispetto) della compliance. Assonime, con la corposa circolare n. 2/2025, ha illustrato i principali aspetti relativi all'ottenimento e alla gestione dell'autorizzazione doganale AEO, che, a seguito di un'accurata procedura di audit, è rilasciata dall'agenzia delle dogane.

**L'AEO (operatore economico autorizzato)**, come noto, è un operatore economico considerato sicuro e affidabile per quanto riguarda le operazioni doganali svolte ed è, pertanto, autorizzato a usufruire di determinati benefici in tutto il territorio dell'Unione europea. L'articolo 38, paragrafo 2, regolamento dell'Unione europea 952/2013 (CDU), prevede due tipi di autorizzazione:

I due tipi di autorizzazione, AEOC e AEOS, sono cumulabili: in questo caso la società è tenuta a soddisfare i rispettivi criteri e fruisce dei vantaggi relativi a entrambi (AEO Full - AEOF). I requisiti per diventare AEO sono individuati nel "questionario di autovalutazione"

(QAV), che fornisce, insieme alle note esplicative (Taxud/B2/047/2011-Rev. 6), non soltanto la prima guida all'analisi interna per la verifica dell'adeguatezza della struttura e operatività aziendale, ma anche il successivo riferimento per eventuali aggiustamenti e azioni correttive, nonché per il flusso informativo all'autorità doganale. In particolare, al fine di presentare l'istanza, l'operatore economico deve anzitutto soddisfare i seguenti requisiti, comuni sia all'AEOC che all'AEOS: la comprovata conformità alla normativa doganale e fiscale, compresa l'assenza di precedenti di reati gravi in relazione all'attività economica del richiedente (art. 39, par. 1, lett. a) CDU); la dimostrazione della presenza di un alto livello di controllo sulle operazioni e sul flusso di merci (art. 39, par. 1, lett. b), CDU); una comprovata solvibilità finanziaria (art. 39, par.1, lett. c) CDU).



*Per ottenere il riconoscimento a diventare AEO, un operatore deve avere alcune caratteristiche, fra cui quella di essere affidabile in termini finanziari*

**A tali criteri, a seconda della tipologia** di autorizzazione che si intende ottenere, si deve aggiungere, alternativamente: il possesso di standard pratici di competenza o di qualifiche professionali detenute da personale interno o esterno all'operatore, che si traduca in una consolidata e comprovata competenza in materia doganale (per la domanda AEOC, art. 39, par. 1, lett. d), CDU); il possesso di specifici e adeguati standard applicati ai sistemi di sicurezza, fisica e informatica (per l'AEO, art. 39, par. 1, lett. e), CDU). Con riferimento all'adeguato sistema di controllo, l'agenzia delle dogane ha chiarito l'importanza del possesso, da parte dell'operatore, di un'organizzazione amministrativa interna che corrisponde al tipo e alla dimensione dell'impresa e che sia adatta alla gestione dei flussi di merci, capace di prevenire o individuare transazioni illegali o fraudolente (circ. 9/2024). Per quanto riguarda, invece, la dimostrazione degli standard pratici di competenza professionale, l'amministrazione ha introdotto, a partire dal 2024, l'obbligo di effettuare percorsi formativi di aggiornamento, con cadenza biennale e della durata di almeno trenta ore (circ. 6 del 2024 e circ. 27 del 2023).

**Sotto il profilo procedurale**, l'operatore economico che vuole ottenere lo status di AEO deve presentare

all'ufficio doganale competente un'istanza in formato elettronico tramite il portale "EU Generic Trader Portal (GTP)", allegando, obbligatoriamente, il QAV, debitamente compilato. Nel complesso, il processo decisionale per concedere l'autorizzazione dovrebbe, salvo eventuali proroghe, concludersi nell'arco di centoventi giorni dalla data di accettazione a sistema della richiesta (art. 22, par. 3, CDU). Una volta ottenuto lo status AEO, lo stesso è sottoposto a monitoraggio e auto-

monitoraggio. Quest'ultimo deve essere effettuato dall'azienda, entro e non oltre il 31 luglio di ogni anno. Molti sono i benefici riconosciuti a un soggetto AEO, il quale, a titolo esemplificativo, potrà avere accesso, in maniera più agevolata, a tutte le semplificazioni doganali (ad esempio, determinazione forfettaria del valore), evitando, tutte le volte, di produrre documenti già in possesso della dogana. Infine, occorre rilevare le prospettive di sviluppo di tale istituto, che, alla luce della proposta di riforma del codice doganale dell'Unione europea, sarà sostituito dalla figura del Trust & Check Trader.

**Tale percorso evolutivo** è destinato a consolidare la rilevanza dell'AEO, confermandone il ruolo di protagonista nell'ambito del commercio internazionale, come via privilegiata di accesso a benefici e semplificazioni previste per lo sviluppo commerciale delle imprese. Le aziende, da ultimo, devono essere consapevoli che l'istituto dell'AEO presenta numerosi punti di contatto con altri e diversi sistemi di organizzazione e di gestione del rischio, magari già esistenti, quali, a titolo esemplificativo, il modello organizzativo ex decreto legislativo 231/01. In tal contesto, pertanto, l'autorizzazione doganale può incidere positivamente sul riconoscimento dell'affidabilità dell'operatore economico, il quale, ottenendola, rafforza le aree dedicate agli scambi internazionali. ■

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

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

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

# Mobilità e nuove sfide

Intervista a Claudio Carrano, Founder e Ceo di Infogestweb-Golia360:  
 “Così garantiamo la visione d’insieme sul mondo dei trasporti”.



CLAUDIO CARRANO

Oltre ad essere storicamente il primo custode italiano dei dati tachigrafici, Infogestweb-Golia360 si occupa da anni della mobilità di merci e passeggeri e fornisce soluzioni avanzate per il fleet management di aziende di bus e veicoli pesanti. L’azienda veronese, con oltre 40 anni di esperienza nel settore IT, sta vivendo oggi un’importante evoluzione, che l’ha portata a stringere un’alleanza con 360PAY, il Gruppo societario che riunisce alcune tra le principali aziende nel settore dei servizi alle flotte in Italia e in Europa. È nato così il nuovo polo dell’innovazione tecnologica del mondo dei trasporti. Obiettivo? “Consolidare la presenza nel mercato, acquisendo un respiro sempre più internazionale portando all’estero l’eccellenza italiana che ci contraddistingue anche nel settore delle soluzioni tecnologiche per la mobilità. L’integrazione dei nostri servizi rappresenta un valore aggiunto determinante per i nostri rispettivi clienti e partner. Siamo entusiasti di entrare a far parte di 360PAY, c’è un’importante condivisione di obiettivi e ambizioni”, afferma il Founder & Ceo di Infogestweb-Golia360 Claudio Carrano, che abbiamo intervistato.

## QUALE FASE STA ATTRAVERSANDO IL MONDO DEI TRASPORTI?

■ Oggi le aziende sono più mature e consapevoli, ma devono scontrarsi con i costi operativi e la complessità normativa. Serve inoltre una maggiore cultura e conoscenza nel mondo della modalità, su cui porre le basi di un processo di digitalizzazione che possa anche avvicinare sempre di più i giovani a questo settore. Noi di Golia360 siamo impegnati a supportare le imprese di trasporto, ponendo allo stesso tempo le basi per una crescita economica e sociale del settore. Poi c’è l’elemento umano, con la mancanza ormai sempre più cronica di autisti. L’evoluzione tecnologica nei trasporti permetterà di ovviare a questi ostacoli. Siamo al lavoro per sviluppare soluzioni sempre più

## GOLIA È L’ACRONIMO DI GESTIONALE ORGANIZZAZIONE LAVORO IMPRESE AUTOTRASPORTO...

■ Nell’universo di Golia360 è stata sviluppata la soluzione Golia Fleet, che è molto più di un semplice applicativo: nell’ecosistema digitale Golia Fleet confluiscono infatti software, hardware e servizi per connettere tra loro, in modo naturale, organizzazioni aziendali, persone e mezzi. Dalla gestione dei dati del tachigrafo digitale, alla geolocalizzazione e telemetria dei veicoli in tempo reale, fino al supporto legale, ai corsi di formazione per conducenti e per il management: tutti i servizi sono accessibili ai clienti tramite Golia 360, un portale web semplice, completo e intuitivo, in grado di interfacciarsi e integrarsi con le piattaforme TMS.



*Golia Academy ha avviato corsi formativi certificati dal ministero dei Trasporti con l’obiettivo di alzare il know-how di tutte le figure professionali coinvolte nella supply chain anche con l’ausilio di importanti innovazioni tecnologiche, come il simulatore di guida*

avanzate nella nostra piattaforma Golia Fleet, per ottimizzare i flussi aziendali e migliorare la gestione di tutte le attività di trasporto.

## NEL SETTORE DELLA MOBILITÀ TUTTO RUOTA ATTORNO ALLA QUALITÀ DELLE INFORMAZIONI?

■ I dati sono la base per lo sviluppo a-

ziendale. La nostra società IT si rivolge a una platea variegata di interlocutori, dalle aziende di trasporto fino alle istituzioni, alle scuole e agli organi di controllo. Con Golia Fleet e un'assistenza puntuale ad oltre 60 mila veicoli connessi alla soluzione mettiamo ogni giorno gli operatori del settore nelle condizioni di pianificare, monitorare e rendicontare ogni attività, prendendo così scelte strategiche puntuali e precise. Un ecosistema è qualcosa di vivo, che si alimenta giorno dopo giorno in base ai cambiamenti normativi, alla trasformazione del mercato, all'introduzione di nuove tecnologie. Il motore di questa continua evoluzione è Infogestweb Srl, società IT con un'esperienza di oltre 40 anni.

**GOLIA360 HA PORTATO L'OVERVIEW EFFECT NEL MONDO DEI TRASPORTI. IN COSA CONSISTE QUESTO CAMBIO DI PROSPETTIVA?**

Da piccoli molti di noi hanno sognato di diventare degli astronauti. I primi cosmonauti che osservarono il nostro Pianeta dallo spazio ebbero un'esperienza unica, che cambiò per sempre la loro prospettiva. Vissero per la prima volta la potenza di quello che definirono Overview Effect, ovvero l'effetto della veduta d'insieme del pianeta. Scegliere le soluzioni di Golia360 per la mobilità ed il trasporto di merci e persone, è come guardare la Terra dallo spazio perché consente di avere una visione completa sull'impresa di trasporto, in un mondo sempre più interconnesso e tecnologico, in costante trasformazione.

**QUALI SONO GLI SVILUPPI FUTURI DELL'ALLEANZA INFOGESTWEB-GOLIA360 E IL GRUPPO 360PAY?**

Entrare a far parte del Gruppo 360PAY consente alla nostra società IT di consolidare ulteriormente la presenza nel mercato, acquisendo un re-

spiro sempre più internazionale. Infogestweb-Golia360 è da sempre aperta a nuove sinergie e partnership, per contribuire alla creazione di nuove opportunità di crescita e di sviluppo. Insieme a 360PAY puntiamo a diventare un pilastro digitale per il settore a livello europeo. Protagonista di questa alleanza è l'ecosistema digitale Golia Fleet di Golia360. Possiamo fare molto per contribuire a dare un nuovo impulso al settore dei trasporti e della logistica.

**SE SI PARLA DI SVILUPPO E CRESCITA AZIENDALE LA FORMAZIONE È UN ELEMENTO DETERMINANTE?**

È una questione prima di tutto culturale, per garantire l'efficacia, la sostenibilità e la sicurezza delle attività che vengono svolte nelle aziende. A partire prima di tutto dal coinvolgimento delle scuole e degli ITS, con cui abbiamo avviato collaborazioni importanti. Con Golia Academy abbiamo inoltre strutturato un'offerta formativa, con corsi certificati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ausilio di importanti innovazioni tecnologiche, come il simulatore di guida. I percorsi formativi hanno l'obiettivo di innalzare il know-how di tutte le figure professionali coinvolte nella catena della supply chain: dall'autista, che deve essere considerato a tutti gli effetti un Bus o Truck Manager, passando per altre figure come il disponente e operativo, fino ad arrivare al manager e all'imprenditore.

**IN QUESTO CONTESTO CHE RUOLO AS-**



*Un'altra innovazione tecnologica è l'analisi dei percorsi. "Il futuro del trasporto sarà guidato da ambiti della sostenibilità, digitalizzazione e automazione", ha detto Carrano*

**SUME L'INTERMODALITÀ?**

Sarà un settore sempre più efficiente e centrale, in cui il trasferimento delle merci tra diversi mezzi di trasporto avverrà in modo fluido e integrato. Un ambito destinato a crescere e noi di Infogestweb-Golia360 siamo al lavoro per fornire il nostro contributo, con il recente sviluppo della piattaforma software EMMA (European Multi-Modal App), il marketplace dell'intermodalità in grado di interfacciare direttamente tra loro le aziende di trasporto di tutte le modalità (gomma, mare, aereo e ferro) con gli operatori MTO e le infrastrutture come terminal portuali e interportuali.

**QUALE FUTURO IMMAGINA PER IL MONDO DELLA MOBILITÀ?**

Il futuro del trasporto sarà guidato sempre di più da ambiti sostenibilità, digitalizzazione e automazione. La mobilità a emissioni zero diventerà la prassi, così come l'impiego di intelligenza artificiale e machine learning, per ottimizzare ogni fase della logistica. In questo scenario, Infogestweb-Golia360 continuerà a crescere con una visione sempre più internazionale, mantenendo la passione e l'impegno che da sempre ci contraddistinguono, al fianco dei nostri clienti nell'affrontare le sfide di domani.

# Il "sistema" ESG, per la logistica, è un atto "rinascimentale"

Per adottare tale sistema, la logistica deve ripensare il suo ruolo, rivoluzionando il modo di pensare, di essere e di fare delle imprese.

di **Paolo Giordano**



MASSIMO MARCIANI

La direttiva europea 2022/2564, nota come Corporate Sustainability Reporting Directive, ha il compito di avviare le imprese di logistica verso modelli aziendali sostenibili. La direttiva è stata recepita dal governo italiano nel settembre del 2024. Ciò comporta che, dal prossimo gennaio 2026, ci sarà l'obbligo per le imprese con più di 500 dipendenti di presentare un report CSR, che sarà esteso anche alle piccole e medie imprese quotate in borsa. Il problema è che le grandi imprese, secondo la normativa, dovranno raccogliere dati sull'impatto ambientale lungo tutta la filiera, quindi anche le altre aziende, a prescindere dalla loro dimensione, dovranno partecipare, monitorando gli effetti del loro lavoro sull'ambiente. Un meccanismo che rende di fatto la rendicontazione ESG un problema per tutti. Non è cosa di poco conto. Sulle conseguenze che ciò può comportare abbiamo intervistato Massimo Mariani, presidente del Freight Leaders Council, che ha appena pubbli-

cato un "Quaderno", il numero 32 della collana, proprio sull'argomento.

## LEI HA CHIAMATO QUELLO CHE CI ASPETTANDO COME UNA "RIVOLUZIONE SILENZIOSA". COSA INTENDE?

In primo luogo va detto che l'impatto ambientale, sociale e di governance, l'ESG, deve oggi essere affrontato: se dobbiamo passare da un'economia dello sfruttamento a un'economia circolare, ottimizzando l'uso delle risorse, questa è la via. Penso a un momento quasi "rinascimentale". Quindi, non siamo davanti a una semplice "regolamentazione", ma siamo alle prese con qualcosa che cambierà la vita, il modo di essere e di fare delle imprese. Anche la finanza si è accorta dell'importanza dell'ESG, tanto è vero che, a seguito dell'accordo di Basilea III, dal giugno del 2021, le banche sono tenute a fornire informazioni in merito alla sostenibilità dei loro investimenti e finanziamenti. Il settore bancario svolge un ruolo chiave nel sostenere la transizione ecologica e lo fa anche controllando il comportamento delle imprese. Ciò mostra l'importanza e la portata dei valori ESG, che rappresentano un insieme di criteri e standard per valutare la sostenibilità e l'impatto sociale di un'organizzazione. Questo aiuta gli investitori a cono-

scere come un'impresa, ad esempio, gestisce rischi e opportunità legati ai fattori ambientali, sociali e di governance. E' chiaro che se le imprese vengono meno su questo aspetto difficilmente avranno un credito bancario. Passo alla sua domanda. Mi chiedeva perché l'ho definita "una rivoluzione silenziosa": perché sono pochi coloro che si sono impegnati in questa operazione. Infatti, solo il 20% delle imprese, principalmente grandi aziende e società quotate, è già in regola. Il 50% ha avviato un percorso di adeguamento, ma il 30%, circa 8 mila aziende, che sono nel circuito della logistica, è in grave ritardo



*"Bisogna capire che un'integrazione dei principi ESG trasforma la sostenibilità in un motore di crescita", dice Mariani*

e rischia di rimanere fuori dal mercato se non corregge subito il suo modo di agire. Anche i fornitori di logistica delle grandi imprese, che sono spesso aziende piccole o medie a gestione familiare, sono in grave ritardo.

**IL QUADERNO CHE AVETE APPENA PUBBLICATO CONTIENE DIECI, CHIAMAMOLE COSÌ, "RACCOMANDAZIONI" AL FINE DI AGEVOLARE, PENSO, LE MEDIE**

## E PICCOLE AZIENDE, A FARE QUESTO PERCORSO...

Abbiamo sintetizzato una sorta di decalogo, proprio per agevolare le imprese a incamminarsi sulla strada dell'ESG. Sono tutte "raccomandazioni", uso il suo stesso termine, fra loro collegate. Ripensare il business, rispettando l'ambiente, eliminare lo sfruttamento sia delle persone, sia dei beni e sia quello fiscale, gli investimenti in innovazioni tecnologiche, il riciclo e il riutilizzo di materiali, sono tutte situazioni che rientrano nel percorso. Completarlo non sarà una cosa semplice, ma bisogna capire che un'integrazione dei principi ESG trasforma la sostenibilità in un motore di crescita. Le aziende che sapranno trasformare la propria supply chain secondo questi principi saranno più competitive e attireranno investitori sempre più attenti ai valori etici. Ma c'è un'altra condizione fondamentale perché l'ESG diventi un "sistema"...

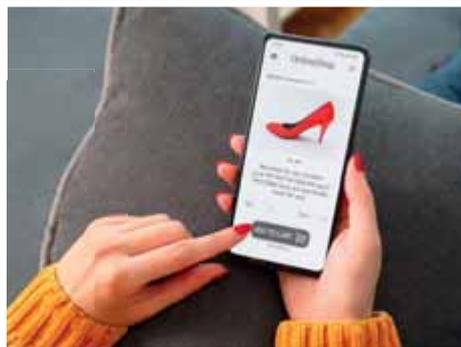
## QUALE SAREBBE?

Ho detto in precedenza che se dobbiamo costruire un'economia circolare ottimizzando tutte le risorse, la via dell'ESG è quella che dobbiamo percorrere. Non ci sono state dettate soltanto delle nuove "regole", ma ci è

stata data la chance di cambiare il nostro modo di essere e di lavorare. Per farlo occorre però la collaborazione di tutti. Infatti, un grande sistema si costruisce solo se tutti collaborano. All'interno della logistica, se c'è chi "sposta" i suoi costi fuori, farà bene per la gestione della sua azienda, che magari guadagnerà, ma metterà in crisi in primo luogo l'anello più debole della catena. Ciò metterà in crisi il sistema che ci è stato chiesto di realizzare, che è più forte quando l'anello più debole della filiera smette di essere tale per diventare più solido. Se continua a essere debole, a subire, non si cambia. Il sistema che vogliamo costruire salta.

## E' QUANTO INTENDEVA DIRE QUANDO HA PARLATO DI "UN MOMENTO QUASI RINASCIMENTALE"?

In primo luogo, dobbiamo cambiare la sensibilità di coloro che usano la logistica, come i committenti quando si dimenticano che la logistica è una leva di marketing. Amazon con la logistica ha costruito un impero. Altro discorso sta nell'eCommerce, che è in continuo aumento: anche qui si attiva un servizio, ma non è di tipo industriale.



*"L'eCommerce è in continuo aumento, ma ci sono tanti che lo attivano in un modo che risponde più ai propri interessi che a quelli della collettività. Un metodo che deve cambiare", sottolinea Marciani*

Generalmente lo si attiva in una maniera che risponde più all'interesse delle persone. Viene chiesto che la merce venga portata a casa o in qualche altro posto, senza considerare che questo ha un costo. La logistica diventa così un "capriccio", non ha nulla di razionale e i logistici subiscono passivamente la domanda. Questo è, più o meno, lo scenario attuale. Uno scenario che deve essere cambiato. Va ricercato un equilibrio del sistema. Per farlo, è necessario che ognuno rispetti ciò che fa l'altro. Il Rinascimento è l'epoca in cui si è vissuta una nuova consapevolezza dell'uomo e del suo pensiero. Credo che ci dobbiamo ispirare a questo se vogliamo realizzare quanto ci ha chiesto l'Unione europea introducendo la "guida" ESG. ■

## IL FREIGHT LEADERS COUNCIL

E' stato fondato, a Roma, nel 1991, dal compianto Giuseppe Pinna, direttore del settore FS Cargo. Allora, si chiamava Freight Leaders Club ed era una libera associazione privata. Pinna, con la sua visione nettamente in anticipo sui tempi, era convinto della necessità di promuovere la logistica e l'intermodalità anche nella sfera dell'industria, che, a quei tempi, era lontana da quest'idea. Pinna lavorò molto su questa intuizione e puntò su una politica di alleanze, favorita anche dai dibattiti che si svolgevano nell'ambito del Freight Leaders Club, che portò a un notevole sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità. Con la scomparsa di Pinna, avvenuta in agosto del 2012, il Club ha avuto un momento di flessione finché non ha assunto la presidenza Massimo Marciani, nel dicembre del 2018, che lo ha fatto ripartire, anche con un nuovo nome, Freight Leaders Council. Oggi, Marciani è stato appena nominato, all'unanimità, per la terza volta, presidente della struttura. Il programma è ora consolidare il ruolo dell'associazione come punto di riferimento tecnico, contribuendo a promuovere politiche che coniughino competitività e tutela ambientale. Il presidente ha ribadito l'importanza del confronto con altre associazioni e realtà del settore: "La logistica è trasversale e solo favorendo lo scambio di idee e di approcci possiamo davvero innovare. Dialogheremo con decisori politici e istituzioni per promuovere una visione condivisa e di lungo periodo all'insegna di sostenibilità, etica e inclusione".

# Il nuovo terminal ferroviario di Cepim: fondamentale per collegarsi con l'Europa

L'interporto di Parma con questa nuova struttura compie un passo importante nella direzione strategica che si è prefisso: creare un network articolato e diversificato che lo colleghi a diverse direttrici nazionali e internazionali.

**L**'11 febbraio, Cepim-Interporto Parma ha inaugurato, dal suo nuovo terminal ferroviario intermodale, una nuova relazione verso la Polonia con destino il terminal di Brwinov, nei pressi di Varsavia. Una novità questa, perché i treni internazionali attestati all'interporto erano diretti essenzialmente verso il nord Europa o verso la Francia. Precisa Matteo Crema, logistic & intermodal terminal manager: "Il terminal è diventato operativo già dai primi giorni di luglio 2024, quando abbiamo iniziato a testare l'armamento, l'asfalto, l'IT e l'asset in generale. Questo periodo di test è continuato fino al termine dell'anno scorso. Le relazioni intermodali sono cresciute rapidamente con collegamenti verso Bari ed il nord Europa con destinazione Zeebrugge; senza dimenticare le recenti relazioni tra Parma e Nola. Adesso, dopo un intenso lavoro commerciale e di pianificazione logistica abbiamo inaugurato questa relazione intermodale verso la Polonia. L'apertura verso l'est dell'Europa è un passo importante nella direzione strategica che ci siamo prefissi di creare un network articolato e diversificato che colleghi l'interporto a diverse direttrici europee e nazionali; e nello specifico la nuova attivazione ferroviaria è una novità per il nostro territorio. Stiamo già lavorando per avviare, entro il primo semestre del 2025, un servizio che collegherà Stoccarda con Cepim con prosecuzione a Bari e su altre direttrici che consentano alle aziende del territorio e non solo di

essere collegate con i nodi nevralgici della filiera logistica europea, nazionale e con i porti. Il terminal concepito in modo moderno e ad alta capacità operativa contribuirà a migliorare di molto l'efficienza del traffico intermodale, fornendo un grande impulso al traffico dei trasporti su ferro". Un obiettivo ambizioso che sta a giustificare lo sforzo fatto da Cepim anche in termini finanziari: il terminal, che è costato circa 20 milioni, ha visto la partecipazione dell'interporto di Parma con risorse proprie per circa il 50%. Il terminal è stato realizzato anche con un intervento del Piano nazionale di ripresa e resilienza che ha finanziato per il 50% la parte tecnologica.

**Una spesa giustificata** anche dall'importanza dell'innovazione tecnologica. Su questo punto è intervenuto Mirko Guareschi, responsabile della tecnologia, sottolineando le novità introdotte: "Il terminal di Parma presenta molte innovazioni rilevanti dal punto di vista tecnologico. È gestito da un software all'avanguardia, il TOS di DBA Spa, che permette di monitorare in tempo reale l'intera operatività, dagli arrivi alle partenze, fino ai tempi di attesa e all'eventuale formazione di code di camion. Fiore all'occhiello è il Digital Twin, una tecnologia ancora inedita in Europa, che entrerà presto in funzione. Il sistema sarà una replica digitale dell'infrastruttura fisica, basata su sensoristica IoT e analisi predittiva, per simulare e ottimizzare i flussi operativi in tempo reale. Grazie

al finanziamento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il terminal è dotato di un sistema di scansione automatizzata dei mezzi in ingresso e in uscita, che rileva e registra le targhe dei mezzi, la loro conformazione e lo stato dei container. Questo riduce sensibilmente i tempi di attesa, un problema ancora critico per molti porti e interporti, e ottimizza sia i costi che l'efficienza operativa del sistema intermodale". Un'integrazione di soluzioni tecnologiche avanzate che rende il terminal di Parma un punto di riferimento per l'innovazione nel settore della logistica intermodale.

**Quindi, si tratta di un terminal** assolutamente "moderno", che si estende complessivamente su una superficie di 140 mila metri quadrati, con tre binari singoli da 900 metri, che va oltre la dimensione standard dei binari europei che arrivano a 750. Questi due chilometri e settecento metri di binari permettono di ottenere un'estrema ottimizzazione del lavoro e consentire la migliore gestione dei binari di presa e consegna per la regolamentazione del traffico ferroviario sulla linea. Già oggi, ha una capacità di accogliere otto coppie di treni al giorno. È anche in costruzione un quarto binario che servirà sia per le merci pericolose sia per le riparazioni. In calendario c'è anche la realizzazione di un'officina per riparazione di materiale rotabile e loco. Inoltre, Rfi, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, è ormai alle fasi finali per l'elettrificazione di



*Immagine notturna dell'interporto di Parma*

collegamento con Castelguelfo in maniera da consentire che i treni entrino direttamente nell'interporto, che così diventerà una stazione ferroviaria. I lavori stanno per volgere al termine, si pensa che entro ottobre di quest'anno saranno finiti.

**La realizzazione del nuovo terminal** pone Cepim in una nuova luce nel panorama degli interporti italiani. Innanzitutto è collegato con le aree che sono comprese nelle zone di logistica semplificata sia dell'Emilia Romagna sia di La Spezia, cosa che amplia notevolmente il suo campo di azione, offrendo collegamenti con l'Europa. Intermodalità che resta in stretta collaborazione con l'autotrasporto e non in antitesi. "E' da tempo che si dice che la ferrovia non è in contrasto con il camion, ma che sono in stretta sinergia. Si dice molto spesso, ma le cose non sono molto cambiate. Questo è un aspetto che noi poniamo fuori dalle 'parole', per farlo divenire un fatto reale. Il modello di trasporto deve adeguarsi

alle nuove sfide e necessità prendendo in esame diversi parametri prima derubricati o semplicemente ignorati ancorché conosciuti". Congestione del traffico, costi di trasferta, rischio di sinistri e fermo dei mezzi. Un danno intrinseco per l'autotrasporto e per la comunità in generale che ha un fortissimo impatto economico e un costo importante che ricade sull'intera socialità. La "capillarità" è fondamentale nell'intermodalità ed è assicurata dal camion, che è si occupa dei collegamenti di primo e ultimo miglio. Questo vuol dire che l'autotrasporto è "ridisegnato" e posto nel ruolo che gli spetta in termini di velocità, capillarità, flessibilità e ovviamente professionalità. Questo può essere uno stimolo ed un incentivo a ripensare al mezzo che più gli conviene utilizzare, elettrico o con altro carburante alternativo che ancora oggi stenta a decollare per diversi motivi; tragitti più brevi, ancorché in una logistica complessa, significano anche migliore qualità della vita del personale di autotrasporto sottopo-

sto ogni giorno a stress. "Adesso è il momento di fare davvero un'autentica sinergia tra il treno e il camion, tra i nodi, i sistemi e valorizzare, in tutte le accezioni, i rispettivi punti di forza", ci dice Matteo Crema. Ciò ha anche riflessi sull'ambiente: "E' un momento decisivo per la difesa ambientale, per la sostenibilità ma soprattutto per ridisegnare in maniera sinergica e tecnologicamente avanzata il trasporto creando network e linguaggi condivisi. Tutta la tecnologia che abbiamo messo sul nuovo terminal mira anche a questo, che non è un aspetto secondario. Abbiamo fatto un passo in più, eliminando le attese nella gestione degli arrivi, delle partenze, dello stoccaggio: attese che costano sull'ambiente e sulla qualità del servizio", aggiunge Crema. In definitiva, il nuovo terminal che si caratterizza per rappresentare uno snodo fondamentale per il traffico merci nazionale e internazionale si presenta come uno dei principali punti di riferimento della logistica europea. ■

# Il contratto per i dirigenti

E' stato pubblicato il testo ufficiale, valido per i dirigenti della logistica.

**E'** stato pubblicato il testo ufficiale del contratto nazionale di lavoro per i dirigenti delle imprese di logistica, dei magazzini generali, dei terminal operators portuali, interportuali e aeroportuali, che è stato stipulato da Assologistica - rappresentata dal presidente Umberto Ruggerone e dal segretario generale Jean Francois Daher - e da Manageritalia, Federazione nazionale dei dirigenti, quadri e professional del commercio, trasporti, servizi e terziario avanzato - rappresentata dal presidente Mario Mantovani, con la partecipazione della delegazione sindacale guidata da Daniele Testolin. Il contratto si divide in sette parti: qualifica e suo riconoscimento; trattamento economico; ferie, aspettativa, trasporti e missioni; previdenza complementare e previdenza integrativa individuale; controversie; risoluzione del rapporto e trattamento conseguente; rappresentanza sindacale. In questo articolo riprendiamo dal testo alcuni brani che riteniamo di maggiore interesse, ricordando che il testo integrale è consultabile sul sito di Assologistica.

**La prima parte, come detto, è dedicata alla qualifica.** L'articolo 1 stabilisce che "sono dirigenti i prestatori di lavoro per i quali sussistano le condizioni di subordinazione di cui all'art. 2094 del codice civile e che abbiano nell'azienda un ruolo caratterizzato da un elevato grado di professionalità, autonomia e potere decisionale ed esplicino le loro funzioni al fine di promuovere, coordinare e gestire la realizzazione degli obiettivi della impresa". L'articolo 2 definisce chi rientra in tale definizione: "i direttori, condirettori, coloro che sono posti con ampi poteri direttivi a capo



*Il contratto afferma che sono dirigenti coloro che hanno un "elevato grado di professionalità" e sono impegnati affinché l'impresa "raggiunga i propri obiettivi"*

di importanti servizi o uffici, gli institori e i procuratori ai quali la procura conferisca in modo continuativo poteri di rappresentanza e di decisione per tutta o per una notevole parte dell'azienda". All'articolo 3, le parti hanno sottolineato l'importanza che ha "l'etica del servizio" per i dirigenti e le imprese, "soprattutto nell'ambito dell'Unione Europea, dove la centralità dell'utenza e le indicazioni sulla trasparenza dei comportamenti aziendali costituiscono linee guida di riferimento". In quest'ottica le parti "si impegnano a promuovere all'interno delle imprese l'adozione di comportamenti e di atteggiamenti dei fornitori di servizio nei confronti degli utenti, coerenti con i valori etici di comune ispirazione, anche tramite la valorizzazione dell'impegno deontologico del dirigente, con riferimento alle funzioni attribuitegli e alle responsabilità e autonomie delegategli, avuto riguardo alle nuove realtà produttive e alle

sempre maggiori esigenze di efficienza e di competitività cui le aziende devono fare riferimento".

**Il trattamento economico** (parte seconda) non è stabilito dal contratto, ma sarà, per 14 mensilità, concordato con un "separato accordo da stipularsi tra le organizzazioni firmatarie del presente contratto". La retribuzione globale del dirigente dovrà comunque "essere superiore a quella dell'impiegato o quadro meglio retribuito appartenente alla stessa azienda". All'articolo 8, dopo aver trattato gli "scatti di anzianità", il contratto parla della "retribuzione variabile", affermando che "nell'ambito degli obiettivi assegnati al dirigente potranno essere concordate quote di retribuzione variabile da correlarsi al raggiungimento degli obiettivi stessi, previa verifica dei risultati ottenuti, e anche ai risultati conseguiti nella realizzazione di programmi aventi come



*Il contratto sottolinea l'importanza che ha "l'etica" per i dirigenti e per le imprese*

obiettivi incrementi di produttività, di qualità e altri elementi di competitività". La terza parte tratta delle ferie e dell'aspettativa, stabilendo che il dirigente ha diritto a un periodo di ferie di trenta giorni lavorativi esclusi i sabati, le domeniche e i giorni festivi infrasettimanali. Al dirigente che ne faccia richiesta per giustificati motivi, sarà concesso un periodo di aspettativa non superiore a mesi sei, con facoltà da parte dell'azienda di trattenere in tutto o in parte la retribuzione. Durante tale periodo decorre comunque la anzianità agli effetti del preavviso e del TFR. Le parti, inoltre, concordano che i dirigenti compresi nel contratto aderiscano alle attività del Centro di formazione management del terziario, a titolo gratuito, per sfruttare le opportunità di formazione e aggiornamento mirate alle peculiari problematiche del settore. Passando alle politiche di welfare, il contratto stabilisce all'articolo 15 che "nei confronti dei dirigenti ammalati la conservazione del posto, fissata nel periodo massimo di 8 mesi, sarà prolungata in caso di patologia grave e continuativa che comporti terapie salvavita, periodicamente documentata dal servizio sanitario nazionale, a richiesta del

dirigente, per un ulteriore periodo non superiore a complessivi 6 mesi". In materia del trasferimento del dirigente, il contratto stabilisce che "può avvenire solo per comprovate ragioni tecniche, organizzative e produttive dell'azienda". Il trasferimento dovrà essere comunicato per iscritto al dirigente con un preavviso di almeno tre mesi, ovvero quattro mesi per coloro che abbiano familiari a carico.

**La parte quarta tratta della previdenza complementare**, in cui, all'articolo 22, si stabilisce che a favore dei dirigenti è previsto un trattamento di "previdenza complementare, integrativo dell'assicurazione obbligatoria invalidità, vecchiaia e superstiti dell'Inps e/o di Fondi obbligatori sostitutivi, gestito dal Fondo Mario Negri". Per quanto riguarda la soluzione delle controversie individuali di lavoro, l'articolo 29, della parte quinta del contratto, stabilisce che un tentativo di conciliazione deve essere richiesto dall'organizzazione sindacale a cui è iscritto il dirigente alla commissione paritetica territoriale (che può avere sede anche a livello regionale e che è composta, per i datori di lavoro, da un rappresentante dell'associazio-

ne competente per territorio e, per i dirigenti, da un rappresentante di Manageritalia). Ricevuta la comunicazione la commissione provvederà entro 20 giorni alla convocazione delle parti fissando il giorno e l'ora in cui sarà discusso il tentativo di conciliazione, che deve essere concluso entro il termine di 60 giorni. Comunque, e decisioni assunte dalla commissione non costituiscono interpretazione autentica del contratto, che pertanto resta demandata alla commissione paritetica nazionale.

**Il contratto si conclude facendo riferimento al collegio di conciliazione e arbitrato**, istituito a cura delle associazioni che hanno sottoscritto il contratto, "a cui è demandato il compito di pronunciarsi sui ricorsi previsti dallo stesso contratto"; sul "mobbing", in considerazione della rilevanza sociale assunta da tali problematiche è stato concordato dalle parti di "istituire una commissione che avrà l'incarico di monitorare il clima nelle aziende e porre in atto iniziative utili a prevenire la sussistenza delle condizioni di mobbing"; sulla risoluzione del rapporto di lavoro, dove è stabilito che "in caso di risoluzione ad iniziativa dell'azienda quest'ultima è tenuta a specificarne contestualmente la motivazione, per i dirigenti che non abbiano raggiunto l'anzianità massima contributiva"; il preavviso e indennità sostitutiva; trattamento di fine rapporto; durata del contratto, che "decorre dal 1° gennaio 2022, salve le decorrenze particolari previste per singoli istituti, ed avrà vigore fino a tutto il 31 dicembre 2025. Il contratto si rinnoverà tacitamente di anno in anno, salvo disdetta da comunicarsi almeno un mese prima della scadenza a mezzo lettera raccomandata da una delle parti contraenti". ■

# La “guerra” dei porti italiani, fra problemi storici e attualità irrisolte

di **Roberto Rubboli\***



Le criticità che incombono sul nostro sistema terminalistico sono endemiche e insopportabili per un settore che ormai da troppo tempo richiede una governance più efficiente, puntuale e coerente.

**D**iverse - anche se di natura differente - sono le problematiche che interessano attualmente i terminalisti italiani in relazione alle tipologie merceologiche trattate, alla posizione geografica riguardante il mare di competenza (Adriatico e Tirreno, soprattutto) e alla posizione geografica, se le strutture

sono basate a nord piuttosto che a sud del nostro paese. È comunque indubbio che sui diversi traffici portuali nazionali abbiano inciso pesantemente - e continuano a farlo, chissà ancora quanto a lungo - le situazioni di conflitto in Medio Oriente e fra Russia e Ucraina. L'insicurezza delle rotte, l'incertezza dei trasporti e i

cambiamenti del mercato sono stati e sono, tuttora, oggetto di continua analisi, aggiornate giorno per giorno, e indubbiamente le difficoltà maggiori sono state finora a carico dei porti adriatici, cioè quelli che maggiormente si rapportano economicamente con le aree interessate dai due scenari di guerra. A questa situazione, che



si può definire eccezionale ancorché ormai diventata realtà quotidiana, sono da aggiungere alcuni problemi storici. Anzitutto l'evidenza che il sistema infrastrutturale è ormai compromesso da inefficienze che riguardano soprattutto le connessioni ferroviarie, ma a essere penalizzate sono anche quelle stradali, con pesanti ripercussioni a cascata su tutta la filiera logistica capaci di creare un forte gap a livello internazionale. Ancora, le semplificazioni burocratiche necessarie in situazioni d'emergen-

za come quelle imposte da conflitti di questa portata sono tuttora una chimera che difficilmente diverrà a soluzione visto che si è registrata la proliferazione di enti di controllo con sovrapposizione di competenze ed incertezze di ruoli: fattori che indeboliscono viepiù l'attività delle autorità del sistema portuale.

**A questo si aggiunge la complessità** e la quantità degli enti di vigilanza e controllo della operatività quotidiana, che continuano ad avere visioni normative ed orari fra loro diversi, avendo in comune solo l'ormai endemica "carenza di organico" che riduce le prestazioni e allunga i tempi. A rendere il tutto ancora più complesso si aggiungono i ritardi della cosiddetta riforma portuale (con i pregi e difetti ad essa connessi), gap che evidenzia quanto sia aleatorio operare e - soprattutto - investire in questo settore anche perché non esistono una visione ed una interpretazione omogenea delle disposizioni e persistono difformità anche nell'applicazione dei canoni concessori e nella interpretazione delle normative sul lavoro.

**Importante novità è stata** quella connessa al recente rinnovo del contratto nazionale di lavoro, intesa che ha comportato una grande responsabilità delle parti datoriali, ma che ha lasciato comunque inevase le richieste delle diverse rappresentanze riguardanti l'attivazione del fondo di pensionamento e l'inserimento di alcune figure professionali nei "lavori usuranti". Inoltre, i percorsi di informatizzazione e digitalizzazione sono stati avviati solo in parte, e si sconta in maniera decisa la difficoltà di reperire personale qualificato e motivato per tutte le mansioni portuali: grosso e costante problema, questo, che

nonostante le pur ingenti risorse fin qui stanziare per la formazione è lungi dall'essere risolto. A tutto questo va aggiunta l'urgenza derivante dalla transizione ecologica che interessa i porti, sia direttamente con i processi di elettrificazione delle banchine che indirettamente per i costi e le incertezze sulle scelte future in materia di regole da adottare nei confronti dei vettori marittimi.

**In estrema sintesi appare** assolutamente evidente la necessità di una governance dei porti più efficiente, puntuale e coerente, oltre che la necessità di interventi volti a potenziare le strutture con investimenti adeguati, così come sono auspicabili ulteriori risorse per rendere costanti e permanenti ambiti di primaria importanza come la formazione professionale e la sicurezza nel suo complesso. Tutto questo nella ferma convinzione che, pur nelle diverse formulazioni e ripartizioni dei ruoli di programmazione e gestione tra governo centrale e periferia, i porti debbano mantenere la loro funzione strategica di garanzia per l'interesse nazionale sotto il controllo e la proprietà del pubblico e la pluralità delle gestioni imprenditoriali private, pur osservando quanto stia destando preoccupazione la proliferazione del "gigantismo navale", situazione che può provocare forti squilibri tra i porti e i paesi. Così come dev'essere motivo di seria riflessione anche il fenomeno della concentrazione della gestione dei diversi servizi portuali e terminalistici che finiscono sotto il controllo di pochi ed enormi gruppi imprenditoriali: una tendenza che può destare allarme e comportare ripercussioni negative in termini di concorrenza e di mercato. ■

*\*Vicepresidente di Assologistica*

# Prologis ha superato i 900 milioni di investimenti in un lustro

La società ha raggiunto un tasso di occupazione di quasi il 100%.

di **Tiziano Marelli**

**P**rologis, società leader nel settore immobiliare logistico, ha presentato a Milano i risultati operativi ottenuti nel 2024 dalla filiale italiana, con un focus sulle prospettive per l'anno in corso. Dopo molto tempo stavolta non è toccato a Sandro Innocenti - che nel settembre scorso è stato nominato vicepresidente e responsabile regionale per il sud Europa della società - illustrare i dati, ma è stato lui stesso a lasciare l'incombenza ai suoi più stretti collaboratori nel nostro paese, prima fra tutti Sabine Hutter, vicepresidente della divisione capital deployment. La manager ha esordito affermando che "Prologis continua a giocare un ruolo chiave nello sviluppo del settore logistico in Italia, sviluppando infrastrutture moderne che rispondono non solo alle esigenze operative dei nostri clienti, ma anche a criteri ambientali e sociali di alto valore. Questo perché i nostri progetti non rappresentano solamente investimenti immobiliari, ma forniscono un contributo concreto e di lungo termine alla transizione ecologica e alla crescita economica dei territori che ospitano le nostre piattaforme logistiche. Anche per tutto questo il 2025 si preannuncia come un anno pieno di sfide: continueremo a perseguire la nostra strategia di investimento e crescita con nuovi progetti immobiliari a Milano, Piacenza e Roma Nord,



*Immagine del polo logistico di Castelnuovo di Porto, Roma*

consolidando così ulteriormente la posizione di leadership in mercati che consideriamo strategici".

**Entrando nel merito, è importante sapere** che nei dodici mesi dell'anno passato Prologis ha investito nel nostro paese 102 milioni di euro tra nuovi sviluppi e acquisizioni, raggiungendo nell'ultimo lustro un totale complessivo di 901 milioni. Nel particolare sono stati consegnate e sono iniziati sviluppi per oltre 75 mila metri quadri di nuove piattaforme logistiche moderne, sostenibili e tecnologicamente avanzate; tutto questo mentre i tassi di occupazione degli immobili in Italia si attestano praticamente al 100%, a dimostrazione di un'indubbia attrattività degli immobili proposti in una logica di logistica avanzata. Gli ottimi risultati conseguiti

sono dovuti a una strategia basata sulla relazione con i clienti, sullo sviluppo di una solida pipeline di progetti build-to-suit cogliendo opportunità di acquisizione di terreni e immobili e infine perseguendo l'obiettivo di trasformarsi da società immobiliare per la logistica a fornitore di soluzioni end-to-end per la logistica avanzata. La società ha ampliato il portafoglio con nuovi sviluppi a Lodi, Piacenza, Pescara e Roma Nord, oltre ad aver completato l'acquisizione strategica di una struttura a Peschiera Borromeo (alle porte di Milano) destinata alla logistica urbana.

**Alla fine dello scorso anno** Prologis era proprietaria e gestiva in Italia circa 1,8 milioni di metri quadrati di strutture di distribuzione dislocate in 115 edifici nei seguenti principa-



SANDRO INNOCENTI

li mercati strategici a Milano e area metropolitana, Bologna e Roma, oltre che essere presente in mercati secondari (Parma, Treviso, Napoli, Lecce e Caltanissetta), detenendo in portafoglio anche 55 ettari di terreni edificabili. Nello stesso periodo sono stati completati e consegnati 28 mila metri quadri di edifici build-to-suit e speculativi a Lodi (13 mila), Piacenza

(7.900) Castelnuovo di Porto (8 mila), avviando nello stesso comune alle porte di Roma un nuovo insediamento (di 38 mila metri quadri) per conto di Marr e un altro a Pescara (7 mila) per un corriere espresso. Parallelamente è proseguito a ritmo serrato l'impegno per la piena sostenibilità degli edifici e parchi logistici, in linea con gli obiettivi ESG, perseguendo un programma di aumento di efficienza energetica chiamato SolarSmart che prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici su tutti gli edifici: a fine 2024, la potenza installata da fonti rinnovabili ha toccato 12 megawatt. L'intenzione è di arrivare a operare 1 gigawatt (GW) da energia solare fotovoltaica e da stoccaggio a livello globale entro la fine di quest'anno. Complessivamente, attraverso gli impianti SolarSmart finora installati

nel nostro paese sono state ridotte le emissioni di CO2 di oltre 8 mila tonnellate all'anno.

**Oltre a tutto questo è proseguito** l'impegno per la sostenibilità sociale con lo sviluppo di nuove iniziative PARKlife: lo scorso ottobre è stato annunciato l'ampliamento del Museo di Arte Urbana realizzato da Prologis all'interporto di Bologna con l'aggiunta di 17 nuove opere. Sempre nell'area dell'interporto felsineo il Prologis Sports Center è destinato a diventare un punto di riferimento per eventi, tornei sportivi anche professionistici e appuntamenti periodici e annuali aperti a tutti. Inoltre, a Piacenza è stato inaugurato un secondo Prologis Sports Center a disposizione di tutti i frequentatori del polo logistico e dei cittadini dei comuni limitrofi. ■

## A PROPOSITO DEL BROWNFIELD

A margine dell'evento abbiamo chiesto a Sandro Innocenti come si pone Prologis rispetto al Brownfield, ossia a costruire o riedificare su siti dismessi. Questa, in sintesi, la sua risposta: "Risulta indubbiamente evidente che l'immobiliare logistico è il settore che ha costruito di più negli ultimi anni. Gli sviluppatori immobiliari come Prologis sono molto interessati a sviluppare e rigenerare il Brownfield perché molto spesso si tratta di insediamenti che si trovano molto vicini a zone urbane di grande importanza come Milano e Roma, che sono proprio i due mercati che noi - e non solo noi - guardiamo con più attenzione. Quindi cerchiamo di fare più sviluppi possibili di questo tipo. Per esempio, alcuni interventi che abbiamo portato a termine nella cerchia milanese sono assolutamente votati al Brownfield: all'interno dell'Ortomercato, nel caso dell'Esselunga di via Leone Cassio o dell'insediamento Sda che abbiamo realizzato vicino al Camm. Ma occorre sottolineare che spesso si tratta di aree gravemente compromesse e palesano serie incertezze dal punto di vista della bonifica ambientale, quindi rappresentano un grosso punto interrogativo e in alcuni casi lo sviluppatore - e non parlo solo di Prologis, ma mi riferisco anche ad altri nostri competitor - è costretto a doverle scartare a causa dell'incertezza che ne consegue. All'interno di Assoimmobiliare - associazione di cui sono presidente per quanto riguarda la parte logistica - stiamo cercando di fare squadra per sensibilizzare la pubblica amministrazione rispetto al fatto di quanto sia necessario come queste incertezze vengano bilanciate da una riduzione degli oneri di urbanizzazione, altrimenti il business plan che avevamo elaborato non consente di portare a termine le operazioni. Io posso accettare di ridurre i margini, ma certo non mi è possibile andare a rendere conto alla casa madre e dire che porteremo a termine un'operazione addirittura dal rendimento negativo. Comunque, nella veste di rappresentante di tutta la categoria, sento di poter affermare che per noi la rigenerazione urbana riveste un'importanza fondamentale perché ci permette di utilizzare aree che sono praticamente già pronte e che si trovano in posizioni ottimali per servire il territorio circostante nella maniera migliore possibile, secondo i bisogni dei nostri clienti. Nel complesso si tratta di un argomento che tutto il settore deve approfondire in tempi brevi e perseguire con tenacia".

# E' stato approvato dal parlamento il reverse charge



di **Tiziano Marelli**

Assologistica è riuscita a far portare a buon fine il provvedimento.

Il percorso che ha portato alla recente approvazione da parte del parlamento italiano del reverse charge nei contratti di appalto della logistica ha origine datata nel tempo; per l'esattezza prende l'avvio al mese di aprile di quasi due anni fa, quando il responsabile dei rapporti istituzionali di Assologistica, Giovanni De Ponti, incontra Andrea Paroli-

ni - dottore commercialista, ex consigliere giuridico economico della presidenza del consiglio e membro dell'organo consultivo della commissione europea VAT Expert Group e partner di FerrianiPartners - per chiedere al luminare esperto in materia fiscale di studiare le modalità occorrenti affinché il progetto potesse svilupparsi e andare a buon fine.

In considerazione della valenza per il settore, l'iniziativa viene da subito condivisa anche con altri interessati ma la proposta non viene sostenuta, mentre altre iniziative riferite alla reverse charge esternate al ministero competente risultano vane. L'iniziativa riprende invece vita e vigore nel giugno scorso, quando l'associazione presieduta da Umberto Rugge-



rone e dal segretario Jean François Daher decide di agire unicamente in proprio nell'ambito di un sistema più ampio di proposte per regolarizzare il settore avvalendosi ancora della grande esperienza più volte mostrata sul campo da De Ponti. Così, dopo alcune riunioni preparatorie approfondite viene conferito un nuovo incarico specifico proprio a Parolini, ed è la svolta.

**Anzitutto, grazie alla spinta** del vicepresidente di Assologistica Renzo Sartori, che nell'occasione ha svolto le funzioni di coordinatore, si è costi-

tuito un gruppo di lavoro - composto da dieci aziende associate finanziatrici - che ha redatto un documento con lo scopo di stabilire i punti essenziali dell'iniziativa sviscerandone le peculiarità, poi Parolini stesso si è mosso sul piano istituzionale incontrando il direttore generale del dipartimento delle Finanze del ministero dell'Economia e delle Finanze Giovanni Spalletta; successivamente è volato a Bruxelles dove illustra il progetto ai direttori competenti in tema Iva della commissione dell'Unione europea: in entrambi i casi riscuotendo evidenti apprezzamenti da parte degli interlocutori, ottenendo di conseguenza il via libera dal ministero per la predisposizione di una proposta di un testo normativo. Il risultato definitivo è stato presentato - il 20 novembre - al ministero di Economia e Finanza, che lo ha approvato e quindi è stato inserito, al fotofinish,

damento alla legge di bilancio, approvata definitivamente il 29 dicembre.

**Quali sono i tratti principali** di questa nuova normativa? Come si sa, normalmente l'Iva la paga chi emette una fattura, e soltanto in casi particolari avviene il contrario, cioè un'inversione contabile che fa ricadere l'applicazione dell'imposta su chi riceve un bene o una prestazione, e questo si chiama appunto reverse charge. Dunque, ora anche l'autotrasporto e la logistica entrano tra i settori interessati da que-

sto meccanismo, potendo godere dell'applicazione alle prestazioni di servizi effettuate tramite contratti di appalto, subappalto, affidamento a soggetti consorziati o rapporti negoziali caratterizzati da un prevalente utilizzo di manodopera e beni strumentali di proprietà del committente rese nei confronti di imprese che svolgono attività di trasporto e movimentazione merci e servizi di logistica. Quindi, a versare l'imposta sarà direttamente il committente, seppure in nome per conto del trasportatore invece che il vettore o il trasportatore. Il versamento dovrà avvenire entro il mese successivo alla data di emissione della fattura, rischiando altrimenti sanzioni amministrative che possono arrivare alla cifra massima di 10 mila euro. Ora il reverse charge in questione - con l'aggiunta del termine "atipico", visto che riguarda in maniera del tutto innovativa un settore come quello della logistica - è legge dello Stato a tutti gli effetti, anche se per la sua entrata in vigore occorrerà attendere che l'agenzia delle entrate ne disciplini gli aspetti attuativi nel dettaglio, attraverso un provvedimento dedicato.

**È indubbio che ad Assologistica** debba essere ascritto il merito e la paternità dell'iter nel suo complesso, essendosi l'organizzazione dimostrata all'altezza nel saper portare a buon fine l'intera operazione, un attivismo che si è rivelato capace di rendere d'ora in poi la filiera logistica nazionale molto più sostenibile in tutte le attività espletate quotidianamente dai diversi attori dell'intero settore, molti dei quali hanno già avuto modo di esprimere esplicitamente il plauso all'associazione per l'ottimo risultato ottenuto in tutte le fasi e nelle diverse sedi che l'hanno vista impegnata. ■

# Rifiuti tessili e moda sostenibile: il 2025 è l'anno della svolta

di Gioia Valenti

In occasione della Milano Fashion Week, il consorzio Ecotessili ha posto l'attenzione sui rifiuti del settore, che sono giunti a 2,9 chilogrammi per persona. E' atteso un importante aumento dei volumi.

**A**l termine della Milano Fashion Week, evento che celebra la creatività e l'innovazione nel mondo della moda, Ecotessili, consorzio del Sistema Ecolight, ha acceso i riflettori sulla sostenibilità ambientale, in particolare sul tema della gestione dei rifiuti tessili. Quella della Milano Fashion Week è una settimana fondamentale non solo per il mondo della moda, ma soprattutto apre riflessioni sull'importanza di una gestione sostenibile di tutta la filiera. L'aumento dell'attenzione all'ambiente da parte

del comparto tessile, dalla produzione alla gestione dei rifiuti, è al centro anche dei lavori in sede europea, dove l'obiettivo è incrementare il riutilizzo, la raccolta, il recupero e l'uso di fibre riciclate. Infatti, dall'inizio di quest'anno in Europa è in vigore l'obbligo della raccolta differenziata dei tessili; un obbligo che l'Italia ha anticipato al 2022. Secondo l'ultimo rapporto sui rifiuti urbani dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale-Ispira, i rifiuti tessili costituiscono una parte significativa della sfida ecologica che

l'industria della moda deve affrontare, con l'aiuto dei consumatori, per una corretta gestione dei capi. Nel nostro paese, nel 2023 ne sono stati raccolti in modo differenziato 171,6 mila tonnellate, in crescita del 7% rispetto alle 160,3 mila tonnellate dell'anno precedente, arrivando così a 2,9 kg per abitante.

**“La Fashion Week è un importante momento per parlare di moda, ma ci offre anche l'occasione per sensibilizzare aziende e cittadini sul rispetto**

delle risorse del pianeta. Il comparto ha infatti già da tempo avviato importanti riflessioni su un tema che nel 2025 dovrà trovare concretezza”, ha commentato Giancarlo Dezio, direttore generale del consorzio Ecotessili. “La crescita dei dati di raccolta ci dice che occorre fare di più per porre le basi per costruire un futuro più sostenibile. L’avvio del regime EPR sarà un tassello fondamentale in un percorso che vedrà produttori, consorzi e consumatori impegnati per una reciproca responsabilità ambientale”. Nel rapporto dell’Ispra, la raccolta differenziata di rifiuti tessili è aumentata di circa il 9% dal 2019 al 2023, passando da 157,7 mila tonnellate a 171,6 mila. Sono state

le regioni del nord a guidare la raccolta con 83.165 tonnellate. Il centro ha fatto registrare 35.440 tonnellate e il sud 52.970 tonnellate. Nello specifico le tre regioni italiane con i migliori dati di raccolta sono state la Lombar-



*Nel rapporto dell’Ispra, la raccolta differenziata di rifiuti tessili è aumentata di circa il 9% dal 2019 al 2023, passando da 157,7 mila tonnellate a 171,6 mila.*

dia (29.146 tonnellate), la Campania (15.451 tonnellate) e l’Emilia-Romagna (15.277 tonnellate). Milano, che ospita la Fashion Week, ha raccolto 4.107 tonnellate, quasi 3 kg per abitante. Nel complesso, nel 2023 la raccolta differenziata dei tessili è stata effettuata in più di otto comuni su dieci.

**Dal regolamento europeo Ecodesign**, che prevede tra l’altro anche il divieto di distruzione dell’inventurato, fino all’introduzione del regime EPR: sono diversi e tra loro collegati gli ambiti di intervento normativo europeo nel settore tessile. Tutti sono finalizzati a coinvolgere sia i prodotti sia i consu-

matori verso scelte più ecologicamente sostenibili. “Ci aspettiamo nel 2025 l’inizio di una nuova era per la gestione dei rifiuti tessili”, continua Dezio. “È atteso nella seconda metà dell’anno il decreto che dovrebbe rendere operativo il regime EPR per il settore tessile che, secondo alcuni studi, potrebbe portare a triplicare i volumi dei rifiuti gestiti nei prossimi sei anni. Imprese, consorzi e consumatori sono chiamati a un impegno condiviso per trasformare uno dei settori più impattanti in un esempio di sostenibilità e circolarità. Ecotessili è pronto a cogliere queste opportunità e ad accompagnare i produttori in questa nuova sfida”. ■

## COSA FA ECOTESSILI

Ecotessili è portatore di una nuova e rinnovata esigenza proveniente dal mondo delle imprese, ossia dare vita ad un sistema EPR che possa coniugare efficienza, tracciabilità, riduzione dell’impatto ambientale nella gestione dei prodotti tessili che vengono dismessi dai consumatori o dalle imprese, creando una filiera dedicata ed affidabile. Il consorzio, che è stato promosso da Federdistribuzione e da importanti insegne aderenti alla federazione, si pone come interlocutore primario delle aziende per dare vita a una filiera green nella gestione di tessili e tessuti, facendo in modo che siano proprio le imprese a giocare il ruolo di protagoniste negli indirizzi strategici. La strada indicata è quella dell’adozione di modelli di business e di design circolari per ridurre gli impatti negativi della produzione e del consumo, estendendo la vita dei tessuti e aumentando l’utilizzo di materiali riciclati, ma anche per una migliore raccolta, riutilizzo e riciclaggio dei tessili scartati.

# Collaborazione tra CoPre e GEP Informatica per realizzare il magazzino verticale

Si tratta di una soluzione all'avanguardia che presenta molti vantaggi e che sta rivoluzionando il mondo della logistica moderna.

**C**oPre, acronimo di "Cooperativa professionisti e rivenditori di elettrodomestici", è un'azienda con oltre 50 anni di storia leader nel settore della distribuzione di elettrodomestici, elettronica e hi-tech. Con sede a Villanuova sul Clisi, Brescia, opera per il marchio Trony e si colloca tra i primi cinque attori nel mercato distributivo dell'elettronica di consumo in Italia. Da un modesto magazzino iniziale di 200 mq, CoPre è cresciuta fino a raggiungere oggi i 22.500 mq, con un fatturato di quasi 500 milioni di euro, 113 negozi e circa

1.200 dipendenti. Fin dal 1987, GEP Informatica si distingue nel settore della logistica di magazzino e dei trasporti, specializzandosi nell'analisi, progettazione e sviluppo di software avanzati. L'azienda ha contribuito significativamente alla riorganizzazione del settore attraverso la realizzazione di progetti innovativi. Il progetto di trasformazione logistica di CoPre si è sviluppato in due fasi. La prima ha visto l'integrazione del WMS Sigep Logistics, nei loro magazzini, ottimizzando i processi di gestione delle merci (inbound-picking-outbound)



*I software che gestiscono questi magazzini sono dotati di algoritmi intelligenti capaci di ottimizzare i percorsi di prelievo, riducendo i tempi di attesa e aumentando l'efficienza complessiva del sistema*

in un flusso efficiente e circolare. La seconda fase è stata più ambiziosa: l'ampliamento e lo spostamento fisico della struttura logistica, abbinato allo sviluppo di un moderno magazzino automatico verticale. Si tratta di una soluzione all'avanguardia che sta rivoluzionando il mondo della logistica moderna. Questo sistema innovativo si basa sull'uso di scaffalature industriali robotizzate, gestite da software avanzati, che trasformano radicalmente il modo in cui i prodotti vengono immagazzinati e gestiti. Questi sistemi robotizzati sono pro-

gettati per muoversi verticalmente e orizzontalmente lungo le scaffalature, permettendo un prelievo e un deposito dei prodotti estremamente preciso e veloce. Grazie all'automazione, è possibile sfruttare al meglio l'altezza del magazzino, ottimizzando lo spazio disponibile e aumentando la capacità di stoccaggio.

**I software che gestiscono** questi magazzini sono dotati di algoritmi intelligenti capaci di ottimizzare i percorsi di prelievo, riducendo i tempi di attesa e aumentando l'efficienza

complessiva del sistema. Questi programmi sono in grado di integrarsi perfettamente con i sistemi di gestione di magazzino, come il WMS Sigep Logistics, fornendo un flusso di lavoro continuo e senza interruzioni dall'arrivo della merce fino alla sua spedizione. L'adozione di un magazzino automatico verticale da parte di CoPre

ha portato con sé una serie di vantaggi tangibili: ottimizzazione dello spazio, sfruttando l'altezza del magazzino, è stata aumentata la capacità di stoccaggio; efficienza operativa, sono stati ridotti i tempi di prelievo e ottenuto una maggiore precisione nei processi di stoccaggio e recupero dei prodotti; miglioramento delle condizioni di lavoro, gli operatori sono stati sollevati dalle attività più ripetitive e faticose, potendosi concentrare su compiti a maggior valore aggiunto; risparmio economico, si è avuta una grande riduzione degli errori e quindi dei costi operativi, con un impatto positivo sulla redditività.

**Sigep Logistics di GEP informatica** si è interfacciato direttamente con il magazzino verticale automatico, garantendo controllo e gestione in tempo reale. Questo sistema, governato dal Sigep WMS, ha permesso a CoPre di ottenere risultati eccezionali: aumento del fatturato di quasi 200



*Il magazzino verticale adottato da CoPre*

milioni di euro; riduzione dei costi complessivi di logistica e del costo di outsourcing; diminuzione del 5-6% delle ore uomo; riduzione dei tempi di scarico a 6 ore, rispetto alle 8 ore precedenti; incremento del 20% nella velocità di preparazione; riduzione del 50% degli errori e delle differenze inventariali; diminuzione dei costi di trasporto del 8-10%; riduzione del 20% delle ore di straordinari. Questi risultati dimostrano come l'integrazione di tecnologie avanzate e l'esperienza di GEP Informatica nel settore possano trasformare radicalmente la logistica, mantenendo l'uomo al centro di un sistema sempre più automatizzato e efficiente.

**L'introduzione dei magazzini automatici verticali** nel settore logistico ha avuto un impatto significativo anche sul piano occupazionale in CoPre. Sebbene l'automazione possa suggerire una riduzione del bisogno di manodopera, in realtà, ha modi-

ficato piuttosto la natura del lavoro umano nel settore. L'automazione ha spostato la necessità di competenze dal lavoro manuale ripetitivo a ruoli che richiedono maggiore formazione tecnica e gestionale. Ciò ha comportato la necessità di riqualifica-

zione per i lavoratori, permettendo loro di acquisire nuove competenze in ambiti come la programmazione, la manutenzione e la supervisione dei sistemi automatizzati. Inoltre, i magazzini automatizzati necessitano di professionisti specializzati per la loro gestione e manutenzione. Questo ha determinato la necessità di includere ingegneri di sistema, tecnici di manutenzione, analisti di dati e altri ruoli che non esistevano prima dell'avvento di queste tecnologie, oltre a richiedere nuovi ruoli anche in GEP Informatica, in particolare di programmatori specializzati e project manager. In conclusione, mentre l'automazione trasforma il panorama occupazionale nel settore logistico, non necessariamente conduce a una riduzione netta dei posti di lavoro. Piuttosto, cambia la natura del lavoro, spostando il focus verso competenze più tecniche e specializzate e migliorando le condizioni generali di lavoro. ■

# Baoli ha presentato il transpallet KBP 14-20

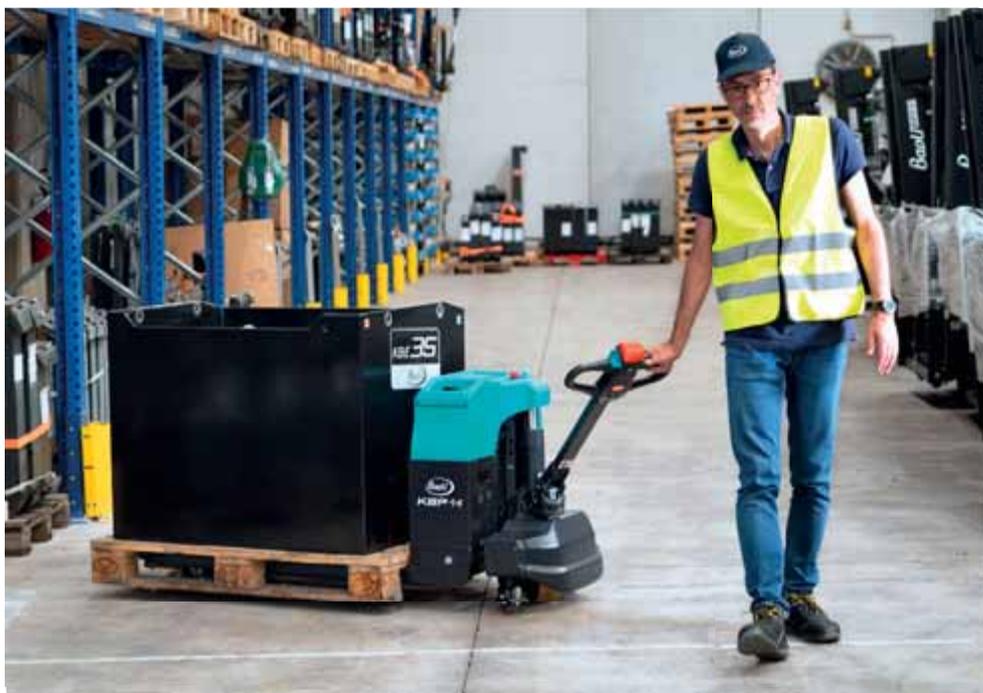
Garantisce manovrabilità e autonomia operativa per utilizzi in spazi ristretti.

**B**aoli ha presentato il nuovo transpallet KBP 14-20, progettato e costruito da Kion group per rivoluzionare la movimentazione dei materiali in spazi ristretti. Con dimensioni compatte e caratteristiche avanzate, il KBP 14-20 rappresenta la soluzione ideale per negozi, supermercati, centri fai-da-te e qualsiasi ambiente che richieda precisione e agilità. Con una capacità di carico compresa tra 1.400 e 2.000 kg, il KBP 14-20 si distingue per il suo design compatto e stabile: la sua altezza ridotta consente, infatti, di lavorare con efficienza in spazi stretti come corridoi, angoli di negozi o sotto scaffali, mentre il peso contenuto di soli 175 kg facilita l'utilizzo su piattaforme di carico o ascensori per merci. Inoltre, il telaio a cinque punti di appoggio del nuovo carrello offre un'eccellente stabilità anche con carichi importanti e la sua posizione ribassata migliora la visibilità delle forche e del carico, aumentando la sicurezza e la velocità di movimentazione. Pensato per garantire una maggiore autonomia operativa, il transpallet è equipaggiato con batterie al litio da 48 V, che assicurano un'autonomia prolungata e sono facilmente ricaricabili tramite il caricabatterie integrato,

utilizzabile su prese standard da 230 V. Il KBP 14-20 agisce con, inoltre, due diverse tipologie di batterie, offrendo così flessibilità e riserve energetiche significative.

**La sicurezza e la facilità d'uso** sono al centro del progetto. Il lungo braccio del timone riduce lo sforzo necessario per

solido ulteriormente la nostra offerta nel segmento dei transpallet compatte. Questo modello è pratico, leggero, sicuro e ideale per chi cerca soluzioni agili ed efficienti; infatti, nonostante la compattezza, il KBP 14-20 può gestire carichi in tutta tranquillità. Inoltre, i costi di manutenzione ridotti lo rendono una scelta eccellente per le operazioni



*Il transpallet KBP 14-20 ha una capacità di carico tra 1.400 e 2.000 chilogrammi*

la sterzata, migliorando la manovrabilità anche in ambienti ristretti. Inoltre, il timone è facile da usare e integra un sistema di accesso con codice PIN che impedisce utilizzi non autorizzati, eliminando il rischio di smarrire chiavi fisiche. "Il KBP 14-20 è una novità importante per Baoli, in quanto con-

di media intensità", ha dichiarato Massimo Marchetti, director sales&service di Baoli. Grazie a questa nuova proposta, Baoli rafforza il proprio ruolo nel mercato delle attrezzature per la movimentazione dei materiali, continuando a puntare su innovazione, affidabilità e sostenibilità. ■

# Borgo Panigale: ha riaperto la fabbrica di Toyota Material Handling

Distrutta da un'esplosione, è stata riaperta dopo solo un mese e mezzo di un lavoro senza soste e ha ricominciato a produrre carrelli elevatori.

**H**a riaperto l'8 gennaio, in tempo di record, lo stabilimento Toyota Material Handling Manufacturing di Borgo Panigale, Bologna. Il 23 ottobre scorso era stato oggetto di un'esplosione che aveva provocato il crollo di parte della fabbrica, con la conseguente interruzione delle attività produttive. F-Ingegneria, società di ingegneria specializzata nella progettazione e direzione lavori di opere civili e industriali è stata chiamata a gestire la

*Immagine dell'ingresso della fabbrica Toyota*

## CHI È F-INGEGNERIA

Fondata nel 2020 dall'ingegnere Gianfranco Flotta, F-Ingegneria è un team di ingegneri e architetti, specializzati nei vari settori dell'architettura e dell'ingegneria civile, in grado di affrontare e risolvere qualsiasi problematica nell'ambito della progettazione e direzione lavori di opere edili, strutturali, idrauliche, ambientali e infrastrutturali. E' qualificata in "Risk seismic management" e nella progettazione e gestione di opere complesse e certificate secondo i più restrittivi protocolli Leed e Bream. Vengono gestite, secondo consolidate procedure, il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione delle opere e in fase di realizzazione, fino all'analisi del rischio e valutazione della prevenzione incendi e della gestione delle emergenze.



direzione lavori della ricostruzione. L'incarico di F-Ingegneria è stato duplice: garantire la sicurezza sul lavoro

ro e coordinare l'intero processo di ricostruzione che non si è presentata semplice vista l'estensione del sito

to che supera i 46 mila mq e il numero di edifici interessati dallo scoppio. Dal 23 novembre 2024 all'8 gennaio >

2025 in poco più di un mese e mezzo, F-Ingegneria ha orchestrato le attività di oltre 60 imprese e centinaia di lavoratori, che si sono alternati in turni serrati per consentire la rapida riapertura dello stabilimento. Questo sito produttivo, fondamentale per il tessuto industriale locale e nazionale, impiega oltre 800 lavoratori e produce annualmente più di 20 mila carrelli elevatori; è pertanto stato evidente, sin da subito, quanto fosse indispensabile il suo immediato ritorno alla piena operatività che è la sua normalità.

**Un'impresa straordinaria** portata a termine grazie a un'organizzazione meticolosa e all'impegno senza sosta del personale tecnico e operativo. Per raggiungere il traguardo della riapertura della fabbrica nel minor tempo possibile si è dovuto ricorrere alla formazione di un'unità di crisi composta da personale Toyota, da

tecnici di F-Ingegneria e dalle principali imprese chiamate a occuparsi della ricostruzione. Grazie alla formazione dell'unità di crisi si è potuto gestire l'emergenza monitorando costantemente l'avanzamento delle lavorazioni. La complessità delle operazioni, che ha richiesto un coordinamento quotidiano in loco, è stata affrontata con un approccio strutturato e altamente professionale. Il team di F-Ingegneria ha lavorato full-time all'interno dello stabilimento, gestendo simultaneamente le fasi di demolizione, messa in sicurezza e ricostruzione. La riapertura della fabbrica rappresenta non solo un traguardo tecnico, ma anche un segnale di ripartenza e resilienza per la comunità.

**La linea di produzione ripristinata** ha cominciato a produrre i primi carrelli nella giornata dell'8 gennaio. Gianfranco Flotta, founder e diret-

tore tecnico di F-Ingegneria ha così commentato l'evento: "Siamo sempre più spesso chiamati a gestire ricostruzioni di edifici in condizioni di emergenza e di crisi, ma questo intervento è stato particolarmente toccante per il team che gestisce le emergenze all'interno della società, perché l'obiettivo complesso da raggiungere riguardava la ricostruzione della fabbrica. E' stato particolarmente incoraggiante, in questi mesi vedere la sinergia creata con il team Toyota dedicato all'emergenza e che ha gestito insieme a F-Ingegneria tutte le problematiche della ricostruzione". F-Ingegneria si è confermata un punto di riferimento nel settore dell'ingegneria civile e della gestione delle emergenze, dimostrando ancora una volta la propria capacità di affrontare sfide complesse e di portare a termine progetti di grande rilevanza in tempi straordinariamente ridotti. ■

## ANCONA: LINDE ENTRA IN CONFINDUSTRIA

Linde Material Handling Italia, leader mondiale nella produzione di carrelli elevatori e soluzioni per la logistica, ha annunciato la propria adesione a Confindustria Ancona. Un passo significativo che consolida ulteriormente la presenza dell'azienda sul territorio nazionale e la sua volontà di contribuire attivamente alla crescita economica e industriale della regione. "Siamo orgogliosi di entrare a far parte di Confindustria Ancona", ha dichiarato Nicola Tamburri, branch director della filiale Adriatica. "Questa adesione rappresenta per noi un'importante opportunità di collaborazione con le aziende associate. Vogliamo essere un partner attivo per l'innovazione, condividendo competenze, risorse e soluzioni che possano sostenere lo sviluppo del territorio e affrontare insieme le sfide del futuro".

L'adesione di Linde Material Handling Italia a Confindustria Ancona segue le recenti aperture dell'azienda di nuove filiali strategiche. Tra queste, la filiale Adriatica, situata in provincia di Chieti, assume un ruolo fondamentale per la copertura delle regioni Marche, Abruzzo e Molise, servendo un'area ricca di imprese dinamiche e orientate all'innovazione. Un'apertura che consente a Linde MH di offrire soluzioni all'avanguardia e servizi di assistenza altamente specializzati, rispondendo in maniera ancora più tempestiva alle esigenze dei propri clienti. Questa nuova partnership assume inoltre un valore speciale in un anno particolarmente significativo per Confindustria Ancona, che ha celebrato nel 2024 il suo 80° anniversario. Linde Material Handling Italia è stata orgogliosa di sostenere il percorso di celebrazioni come partner, affiancando Confindustria Ancona nell'evento conclusivo che si è tenuto ad Ancona. L'adesione a Confindustria rappresenta dunque un ulteriore tassello nell'impegno dell'azienda verso la crescita economica del tessuto industriale del centro Italia, consolidando il ruolo di Linde MH come partner strategico per le imprese locali e aprendo la strada a ulteriori sviluppi sul territorio al fine di accrescere ulteriormente la vicinanza ai clienti.

# Assologistica Cultura e Formazione SI RINNOVA!

## Assologistica

Cultura e Formazione

La Soluzione per la tua **Formazione** in  
**Logistica e Supply Chain Management**

- ✓ Smart: approccio innovativo e all'avanguardia
- ✓ Semplice: di facile utilizzo e accessibile a tutti
- ✓ Flessibile: adatta a diverse esigenze e livelli di esperienza
- ✓ Pratica: focus su casi reali e applicazioni concrete

Calendario corsi →



E-learning



Corsi Live



Workshop e  
Seminari



Corsi AEO

Tra le novità la programmazione di **corsi e-learning**,  
mentre prosegue la tradizionale offerta formativa  
con **corsi live**, **workshop** e **webinar**, sempre più diversificata.

Per poter accedere all'Academy vi verranno richieste  
dal sistema credenziali di accesso.  
Il tutto con pochi e facili passaggi.

Scopri tutto su:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/>



Il nostro sviluppo non si ferma mai. Ecco perchè stiamo garantendo efficienza con i nostri pallet da oltre 30 anni. Siamo orgogliosi di promuovere la circolarità della supply chain. Andiamo sempre avanti verso un ciclo infinito. Ci prendiamo cura dei vostri prodotti nel modo più sostenibile. Contribuendo a lasciare un mondo migliore per le generazioni future. Unisciti a noi e miglioriamo insieme l'efficienza.



Creating circular progress

