

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



CEPIM
INTERPORTO PARMA

Centro nevralgico della logistica intermodale in Italia e in Europa, **CEPIM** ottimizza l'interscambio merci con **soluzioni innovative ed efficienti**, sostenendo ogni fase della catena logistica con **tecnologia e precisione**.

intervista a

Fabio Rufini

Amministratore Delegato
CEPIM Interporto Parma

Assologistica: i sei seminari tenuti a Padova

EDITORIALE

LA "TRANSIZIONE VERDE" E' A RISCHIO?

DHL EXPRESS

UN RAPPORTO CHE AIUTA LE PMI

STAMPA ESTERA

BENVENUTI NEL MONDO DI TRUMP

Il nostro sviluppo non si ferma mai. Ecco perché 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. **It's in your hands.**



Creating circular progress



LA “TRANSIZIONE VERDE” E’ A RISCHIO?

I segnali che indicano che l’obiettivo si allontana

DICE LUCA BERGAMASCHI, DIRETTORE DEL TINK TANK DEDICATO ALLA “TRANSIZIONE VERDE”: “OGGI, STIAMO VEDENDO UN PASSO INDIETRO NELLE INDUSTRIE DELL’OIL E GAS CHE FINO A POCO TEMPO FA SI PRESENTAVANO CON OBIETTIVI INDIRIZZATI ALLA TRANSIZIONE”. L’INDUSTRIA DEL PETROLIO E DEL GAS STA “RESISTENDO”, E LO SI POTEVA IMMAGINARE, MA OGGI LA SUA POSIZIONE È PIÙ GRAVE DATO CHE, COME HA DICHIARATO L’AGENZIA INTERNAZIONALE DELL’ENERGIA, STA CONTINUAMENTE INVESTENDO SUGLI IDROCARBURI CIFRE ENORMI E SOLO L’1% PER I PROGETTI INNOVATIVI BASATI SU ENERGIE RINNOVABILI. AD ESEMPIO, GLI OBIETTIVI FISSATI AL 2030 SONO STATI ABBANDONATI DALLA SHELL E LA BP HA MITIGATO I SUOI DICENDO CHE L’IMPORTANTE SONO “I RITORNI”. LE INDUSTRIE DEL PETROLIO NON SONO LE SOLE A COMPORTARSI COSÌ: STA “TRABALLANDO” L’INTERO “GREEN DEAL” PROMOSSO DALLA PRESIDENTE DELL’UNIONE EUROPEA URSULA VON DER LEYEN. IN UNA SITUAZIONE ECONOMICA COMPLICATA LE AZIENDE, ANCHE QUELLE CHE, ED ERANO DIVERSE MIGLIAIA, TRE ANNI FA ALLA CONFERENZA SUL CLIMA DI GLASGOW SI DICHIARARONO D’ACCORDO CON LE “EMISSIONI ZERO”, STANNO FRENANDO. IL PROBLEMA È CHE L’INFLAZIONE, I TASSI D’INTERESSE MOLTO ALTI PER LUNGO TEMPO E LA LENTA CRESCITA HANNO TERRIBILMENTE COMPLICATO IL DOMANI. ANCHE LA FINANZA STA RALLENTANDO GLI INVESTIMENTI “GREEN”, L’EMISSIONE DI BOND SOSTENIBILI SI CALCOLA CHE SIA SCESA INTORNO AL 20%. L’EUROPA STA RISCHIANDO UNA BRUSCA FRANATA SULLA TRANSIZIONE E GLI STATI UNITI NON L’AIUTANO CERTAMENTE. DOPO CHE BIDEN AVEVA LANCIATO ATTRAVERSO IL SUO INFLATION REDUCTION ACT UN PIANO DA 391 MILIARDI DI DOLLARI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELL’ENERGIA VERDE, CON L’ELEZIONE DI TRUMP IL DISCORSO SUL “GREEN” CAMBIA TOTALMENTE. IL NUOVO PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI È NOTO PER LE SUE POSIZIONI “NEGAZIONISTE” SUI CAMBIAMENTI CLIMATICI E HA DETTO IN CAMPAGNA ELETTORALE CHE CANCELLERÀ GLI INCENTIVI E GLI STANZIAMENTI. UN PROBLEMA IN PIÙ. COSÌ IL TAGLIO DI 1,5 GRADI, CHE ERA STATO FISSATO COME OBIETTIVO E CHE ERA GIÀ STATO MESSO IN DUBBIO DA DIVERSI SCIENZIATI, POTREBBE RILEVARSI UN’ILLUSIONE.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Denatalità

**CONTINUA LA FLESSIONE DELLE NASCITE:
NEL 2024: MENO 2,1% SUL 2023**

12

Stampa Estera

**BENVENUTI
NEL MONDO DI TRUMP**

14

Attualità

**LE COMPETENZE CAMBIANO
E SERVE IL PERSONALE ADATTO**

20

Riforma doganale

**LA GUIDA
DI ASSOLOGISTICA**

35

Cepim festeggia 50 anni

**PRESENTANDO IL NUOVO TERMINAL
FERROVIARIO PER L'INTERMODALITA' DEL FUTURO**

36

DHL Express

**PUBBLICATO UN RAPPORTO CHE AIUTA
LE PMI AD ESPANDERSI SUI MERCATI ESTERI**

38

Primo Piano

**LA LOGISTICA DEVE AFFRONTARE
MOLTE CRITICITA'**

46

Assologistica

**I SEMINARI
TENUTI A PADOVA**

50

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

16

DALLE AZIENDE

22



Donald Trump è diventato il 47° presidente degli Stati Uniti. Ha battuto la candidata democratica Kamala Harris con un ampio margine, vincendo anche il voto popolare. Ha aperto una nuova era per l'America e per il mondo (il servizio a pag. 14)

DHL Express ha pubblicato un rapporto che con nove "punti" base aiuta le piccole e medie aziende italiane, che sono una colonna portante del nostro sistema industriale, a espandersi sui mercati internazionali (il servizio a pag. 38)

ACCESS WORLD E LONATO

PARTNERSHIP PER INCENTIVARE
LA LOGISTICA GREEN



ACCESS
WORLD

LONATO SPA
SERVIZIO LOGISTICO INTEGRATO
TERMINAL FERRARIANO
DEPOSITI MERCE

La produzione cala del 4% sul 2023

L' Istat stima che a settembre sia calata la produzione industriale, rispetto ad agosto, dello 0,4%. Anche nella media dei tre mesi, luglio, agosto e settembre, c'è stato un calo rispetto al trimestre precedente dello 0,6%. L'indice diminuisce anche in termini tendenziali del 4,0% con flessioni che hanno riguardato tutti i settori, con la riduzio-

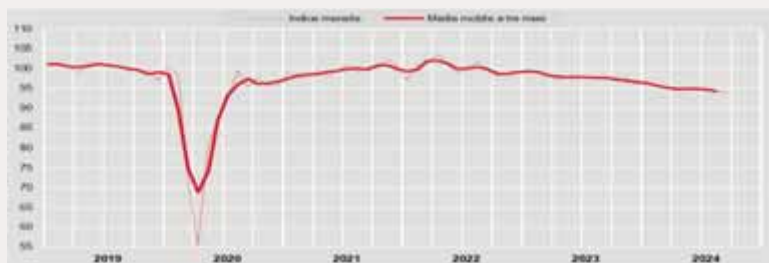


ne più rilevante per i beni strumentali, calati del 3,1%. E' calato anche il fatturato dell'industria: ad agosto, la stima dell'Istat parla, in termini congiunturali, di una flessione dello 0,1% in valore e dello 0,7% in volume. Si sono registrate flessioni sul mercato interno, in volume, dello 0,7% e incrementi, sempre in volume, dello 0,4% su quello estero. In calo è anche il mercato dei servizi sia in valore sia in volume, con una perdita del meno 2,0%. Nel trimestre giugno-agosto, il fatturato cala, rispetto ai tre mesi precedenti e al netto dei fattori stagionali, sia in valore (meno 1,2%) sia in volume (meno 1,4%). Lo stesso è capitato per il settore dei servizi (meno 1,2% in valore e meno 0,7% in volume). Rispetto all'anno scorso, il fatturato perde in valore (meno 4,6%) e in volume (meno 3,6%), sintesi di diminuzioni sul mercato interno del 5,0% e su quello estero del 3,8%. Il

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

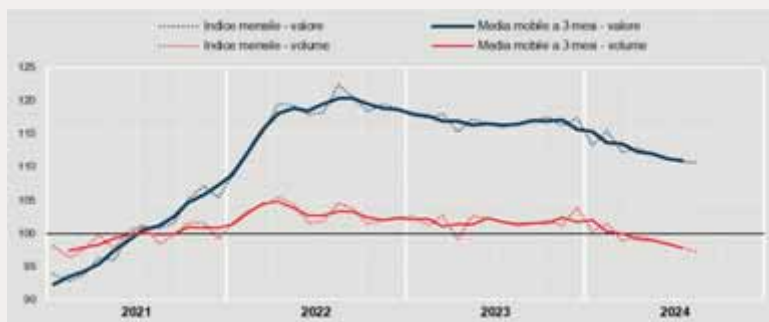
(genn. 2019-sett. 2024, indice destagionalizzato e media mobile a tre mesi, base 2021=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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



Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(indice Nic*, genn. 2019-ott. 2024, variazioni congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



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

CONTROLLO COMPLETO ZERO STRESS

SIGEP Logistics e
SIGEP Transport:
la soluzione integrata
per gestire magazzino
e trasporti in un'unica
piattaforma.



GEP Informatica
ti offre i software
WMS e TMS nativamente
integrati e basati su tecnologia IBM,
per ottimizzare ogni aspetto
della tua logistica.

IBM

Gold Partner


GEP informatica

 **97%**
DI CLIENTI
SODDISFATTI

in   

www.gepinformatica.it

Prenota la tua
demo e scopri
come fare davvero
la differenza!



Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(genn. 2015-ott. 2024, indici destagionalizzati, base 2021=100)



Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

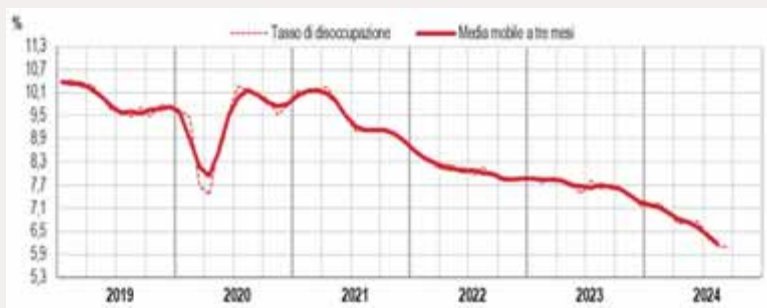
(clima corrente e futuro, genn. 2015-ott. 2024, indici grezzi, base 2021=100)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-sett. 2024, valori %)



fatturato dell'industria cala così per il quarto mese consecutivo sul mese precedente. In valore, l'indice si attesta sul livello più basso da gennaio 2022. Nel mese di ottobre, secondo stime preliminari, l'Istat dichiara che l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo



dei tabacchi, ha registrato una variazione nulla su base mensile, mentre ha segnato un aumento dello 0,9% su base annua. La lieve accelerazione del tasso d'inflazione riflette principalmente l'andamento dei prezzi dei beni alimentari sia lavorati sia non lavorati. Si riduce anche il clima di fiducia sia dei consumatori sia delle imprese: il primo passa da 98,3 a 97,4 e il secondo da 95,6 a 93,4. Tra i consumatori è emerso un diffuso peggioramento sulla situazione economica generale e anche su quella futura, mentre tra le aziende l'indice è diminuito per la manifattura (passando da 86,6 a 85,8). Rispetto al mese precedente, diminuisce anche l'occupazione di 63 mila unità (meno 0,3%). Comunque, a settembre 2024 il numero degli occupati supera quello di settembre 2023 di 301 mila unità. Tale aumento coinvolge uomini e donne e tutte le classi di età ad eccezione dei 35-49enni per i quali si è registrata una sostanziale stabilità. ■

Irpef: 10 milioni di contribuenti pagano il 75,57% del totale

E' bassa la quota di coloro che reggono il paese con le tasse ed è troppo alta quella di cittadini totalmente o parzialmente a carico della collettività.

Alla fine di ottobre, alla camera dei deputati, è stato presentato l'XI Osservatorio sulle entrate fiscali del centro studi Itinerari previdenziali in occasione del convegno sulla dichiarazione dei redditi 2022, in collaborazione con la Confederazione dirigenti e alte professionalità-Cida. Il rapporto analizza, in base ai dati dell'agenzia delle entrate, le dichiarazioni dei redditi relative al 2022, presentate nel 2023 ed elaborate a maggio 2024. L'obiettivo è quello di verificare la sostenibilità finanziaria del welfare italiano e, in particolare, se le entrate dalla fiscalità siano sufficienti a sostenere la spesa per la sanità e per l'assistenza sociale. Il totale dei redditi prodotti nel 2022 è ammontato a 970 miliardi, per un gettito Irpef di 189,31 miliardi: valore in aumento del 6,3% rispetto allo scorso anno ma inferiore alla crescita del Pil nominale (più 7,7%). Inoltre, sono cresciuti sia i dichiaranti, che sono stati oltre 42 milioni (ed è stato il record, superiore a quello del 2008) sia i contribuenti/versanti, ossia coloro che hanno versato almeno un euro di Irpef, che hanno toccato la quota di oltre 32 milioni. Mentre sono cresciuti sia i contribuenti con redditi compresi tra i 20 e i 29 mila euro (9,5 milioni) sia quelli con redditi medio-alti dai 29 mila euro in su, sono diminuiti i dichiaranti per tutte le fasce di reddito fino a 20 mila euro, che calano da 23,133 a 22,356 milioni. Quello che evidenzia l'Osservatorio è che, dati alla mano, è restata sostanzialmente invariata la quota di contribuenti che effettivamente sostiene il paese con tasse e contributi,



Nel 2023, è stato raggiunto il record dei dichiaranti, che sono stati oltre 42 milioni

e di contro troppo alta quella di cittadini totalmente o parzialmente a carico della collettività: malgrado il miglioramento del Pil e dell'occupazione, il 45,16% degli italiani non ha redditi e di conseguenza vive a carico di qualcuno. Su 42 milioni di dichiaranti, poi, il 75,57% dell'intera Irpef è pagato da circa 10 milioni di contribuenti, mentre i restanti 32 ne pagano solo il 24,43%. Una cifra troppo bassa, che lascia perplessi.

Comunque, è diminuita in tutte le regioni d'Italia la dimensione dell'economia non osservata che è composta dalla sottodichiarazione, dal lavoro irregolare e dalle altre attività non dichiarate. Ci sono due unità di misura per valutare il peso dell'economia non osservata: in valore assoluto o in termini percentuali sul valore aggiunto regionale. Se si fa ricorso alla prima modalità, il fenomeno si concentra nelle regioni settentrionali che tenden-

zialmente sono caratterizzate da un maggior numero di abitanti e con un livello di ricchezza prodotta molto superiore alla media. Infatti, l'impatto più elevato dell'economia non osservata si registra in Lombardia con 31,3 miliardi di euro. Segue il Lazio con 20,9, la Campania con 18, il Veneto con 15 e l'Emilia Romagna con 14,8. Diversamente, se prendiamo come parametro di riferimento l'incidenza percentuale di questa piaga sociale ed economica sul valore aggiunto regionale (praticamente il Pil), la realtà più investita è la Calabria con il 19,2%, seguono la Campania con il 18, la Puglia con il 17,6, la Sicilia con il 17,3, la Sardegna e il Molise entrambe con il 16,3. Come si può notare, rapportando gli importi al valore aggiunto prodotto in ogni regione, si riscontra la consueta dicotomia tra regioni del nord e quelle del sud, con queste ultime che presentano una maggiore tendenza alla non-compliance. ■

Trasporti 2024: cresce il cargo aereo

Fedespediti ha pubblicato l'Economic Outlook, che mette in risalto il calo degli scambi con l'estero: import meno 8,2% sui primi sei mesi del 2023. In crescita anche l'autotrasporto, mentre cala il traffico nei porti.

di **Mirella Sestieri**

Fedespediti ha pubblicato a ottobre l'Economic Outlook, il quadrimestrale che dà informazioni economiche, che mette in risalto, per l'Italia, in primo luogo un netto rallentamento nel primo semestre del 2024 degli scambi con l'estero: le esportazioni sono calate, rispetto allo stesso periodo del 2023, dell'1,8%, mentre le importazioni sono diminuite dell'8,2%. La bilancia commerciale è positiva sia nel 2023 (più 33,896 miliardi di euro) sia nei primi sei mesi del 2024, periodo nel quale il saldo è quasi triplicato (da 9,918 a 28,865 miliardi). Osservando i dati dell'export per paese risulta evidente che sia influenzato negativamente dalla situazione di crisi (quindi meno domanda) che stanno attraversando alcuni nostri clienti, primi fra tutti la Germania, ma anche la Cina per quanto riguarda i consumi interni e il cui import dal nostro paese

si è ridotto del 26,5% nel primo semestre dell'anno in corso. In forte flessione anche i flussi verso paesi vicini quali la Svizzera (meno 18,4%) e l'Austria (meno 12,2%). Nel primo caso il calo riguarda soprattutto i prodotti dell'area tessile, abbigliamento, pelli e accessori (meno 55%) e dei mezzi di trasporto (meno 37%), nel secondo coinvolge un po' tutti i settori manifatturieri.

Il trasporto aereo. Sulla base dell'ultimo report della IATA, la domanda espressa a livello globale in ton-km a luglio 2024 è aumentata del 13,6% rispetto allo stesso mese del 2023;



Il trasporto aereo in Italia, nei primi sei mesi del 2024, è aumentato del 18,3% sul 2023

un dato che conferma la ripresa del traffico dopo un periodo poco brillante. La crescita è trainata dal traffico internazionale, spinto soprattutto dallo sviluppo dell'eCommerce. Per quanto riguarda il tasso di riempimento, dopo la flessione nella parte centrale del 2023, vi è stata una significativa ripresa nella seconda parte dell'anno, con una certa stabilizzazione nei primi sei mesi del 2024. A livello europeo, sulla base dei dati Eurostat, in posizione di leadership nel settore cargo nel 2023, si è collocato Francoforte, seguito da Parigi Charles De Gaulle, Istanbul e Lipsia. Nel primo trimestre del 2024 si è registrato un capovolgimento: l'aeroporto di Parigi ha superato quello di Francoforte. Milano Malpensa si conferma tra i primi 20 scali cargo europei, collocandosi nel 2023 al 9° posto del ranking, al cui interno entra anche Roma Fiumicino (si colloca al 16° posto). In particolare, il cargo aereo italia-

Cargo aereo: load factor

Fonte: Fedespediti

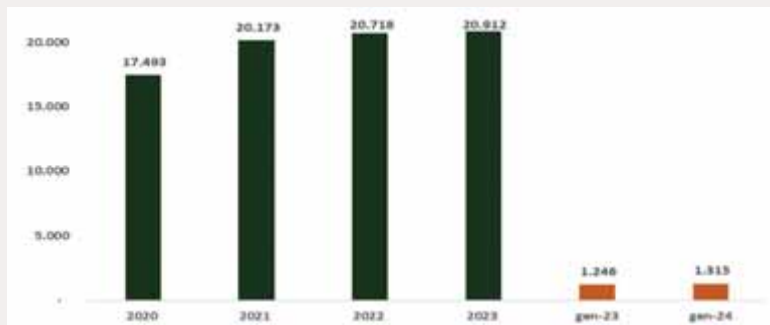
(genn. 2023-lug. 2024, coefficiente % medio)



Autotrasporto

Fonte: Fedespedi

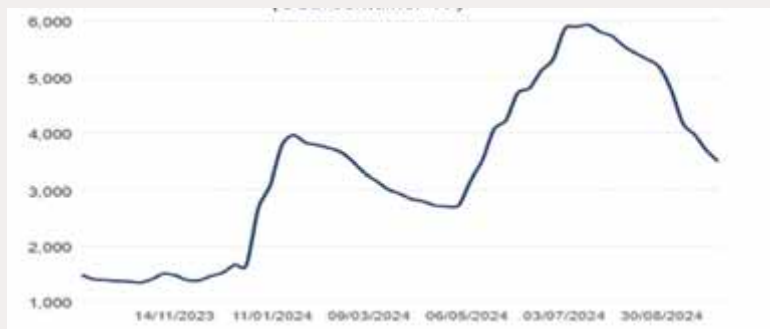
(2020-2023, milioni di veicoli-Km)



I noli del traffico container

Fonte: Drewry

(2023-2024, in dollari Usa per container da 40' sulle 7 linee maggiori)



no, dopo la flessione del 2023 (meno 1,5%), nei primi sei mesi del 2024 ha registrato un forte aumento dell'attività, con una crescita del 18,3%. Soffermando l'attenzione sui singoli aeroporti, si nota la ripresa di Milano Malpensa, che ha aumentato il traffico merci dell'11,9%. dopo la flessione dello scorso anno. Lo scalo rimane il maggiore a livello italiano, concentrando il 59,7% del traffico nazionale. Tra gli altri aeroporti, in forte crescita, Roma Fiumicino (più 65,3%) e Venezia (più 20,5%). Il mercato italiano cargo rimane estremamente concentrato: i primi 10 aeroporti realizzano infatti la quasi totalità del traffico (98%), lasciando ai restanti solo il 2%.

Il traffico di veicoli pesanti sulla rete autostradale italiana (in milioni di veicoli-km) ha registrato, nel 2023, una crescita dello 0,9% rispetto al 2022. Il trend di crescita si conferma a gennaio (ultimo dato disponibile) 2024, con un aumento dei veicoli-km del 5,6% rispetto a gennaio 2023. Il traffico stradale ai principali valichi alpini (quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono Brennero, Monte Bianco e Frejus), si è leggermente ridotto nel 2023, passando dai 4,873 milioni di veicoli pesanti del 2022, ai 4,758 del 2023 (meno 2,3%). Per quanto riguarda la Svizzera, nel 2023 si registra una flessione del traffico

ferroviario del 5,9%. Le difficoltà di attraversamento delle Alpi, via strada e via ferro, nel prossimo periodo aumenteranno, a seguito dei numerosi lavori in programmazione, sia lungo l'asse del Brennero sia lungo gli assi di attraversamento della Svizzera e verso la Francia (interventi sul traforo del Monte Bianco).

Lo shipping. Dopo due anni di sostanziale stabilità del traffico internazionale di container, il 2024 mostra segni di decisa ripresa con un aumento stimato intorno al 5%. Nel primo semestre del 2024 il traffico container nei principali porti italiani si è ridotto dello 0,6%, passando dai 3,687 milioni di Teu del 2023, ai 3,666 del 2024. Il dato è frutto della ripresa avvenuta nel secondo trimestre, dopo un primo trimestre negativo (meno 3,2%) a causa delle difficoltà conseguenti alla crisi di Suez, cui si è aggiunto il momento non favorevole del commercio estero italiano. Nel primo semestre del 2024, i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato, nel complesso, 20,9 milioni di Teu con un incremento del 7,9% rispetto allo stesso periodo del 2023. In forte crescita i porti spagnoli favoriti verosimilmente dalla crisi di Suez, insieme al porto di Tanger Med, i cui dati semestrali complessivi non sono però ancora disponibili. Comunque, nel primo semestre 2024, il terminal gestito dal gruppo Eurokai (Tangeri TC2) ha evidenziato una crescita del 18%. In generale la crisi di Suez non sembra comunque aver marginalizzato il Mediterraneo, anzi il numero dei servizi, delle navi e della capacità in Teu messa a disposizione delle compagnie è cresciuta nettamente negli ultimi anni. Nello stesso periodo, i porti del North Range sono cresciuti del 4,2%, invertendo gli andamenti negativi dei periodi precedenti. ■

Crisi o trasformazione?

La Cina è davanti a una situazione complessa: uno stallo prolungato delle riforme economiche costituisce un possibile pericolo per la sostenibilità dell'intero sistema socioeconomico.

di **Carlotta Valeri**

Il rapporto di previsione dell'ufficio studi della Confindustria ha dedicato un capitolo alla Cina, intitolato "Cina, modello in crisi o in trasformazione?". Il rapporto sottolinea che la Cina, che proveniva da una crescita a un tasso medio intorno al 10% dal 1980 al 2008, dal 2010 ha gradualmente rallentato per attestarsi a un tasso medio intorno al 5%, è stata il paese, tra le grandi economie, a mantenersi positiva anche durante la pandemia (nel 2020 il Pil ha segnato un più 2,2%). Oggi, per continuare a crescere, il governo cinese deve prendere decisioni importanti. "Tra le priorità, resta importante riformare l'inefficiente sistema di intermediazione finanziaria. I prestiti bancari rappresentano la maggior parte del finanziamento degli investimenti, mentre le azioni e le obbligazioni rappresentano ancora una quota minoritaria. Inoltre, le banche statali che continuano a dominare il sistema bancario hanno una scarsa propensione a concedere prestiti alle imprese private", scrive il rapporto. Di conseguenza, con il mercato azionario e quello obbligazionario che giocano un ruolo di secondo piano, le imprese private devono ricorrere alle disponibilità interne di liquidità, così come al prestito attraverso il sistema bancario ombra a tassi di interesse elevati. Questo, se si prolunga, potrebbero mettere a repentaglio il potenziale di crescita della Cina e accrescono il rischio di un "avvitamento" dell'economia intorno ai nodi, in primis quello immobiliare

che potrebbe avviare un circolo vizioso dalle conseguenze imprevedibili per l'economia cinese. C'è da considerare a tale proposito che la Cina ha registrato una forte crescita grazie all'adozione di provvedimenti a favore di un'economia di mercato, come l'abolizione del controllo dei prezzi. Uno stallo prolungato delle riforme economiche costituisce un fattore di rischio e di un possibile declino economico.

Inoltre, la prolungata crescita dell'economia ha portato con sé la formazione di squilibri e cambiamenti strutturali che pongono interrogativi sulla sostenibilità del sistema socioeconomico nel suo complesso. "In primis, la rapida crescita economica ha generato massicce migrazioni interne verso le zone urbane, dando avvio a una vera e propria esplosione delle costruzioni che era diventato un nuovo fattore di impulso all'economia (nel 2022, il settore rappresentava il 6,9% del Pil). Ma il rallentamento dell'economia e il ribilanciamento demografico stanno aumentando le tensioni sui mercati immobiliari", dice il rapporto. In tal senso due casi destano le maggiori preoccupazioni: Evergrande, già fallita, e Country Garden Holdings, tut-



Immagine notturna di una via di Pechino

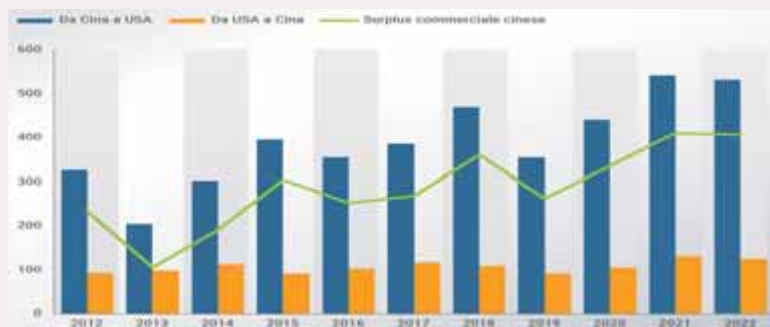
tora in forti difficoltà nel reperire fondi per concludere i progetti avviati, con il rischio di lasciare cantieri incompiuti. Ciò potrebbe far crollare i prezzi delle case, dando luogo a possibili default a catena. Lo shock potrebbe innescare un effetto domino sui mercati finanziari. In questo senso, il rischio finanziario rimane comunque localizzato soprattutto in Cina, perché il sistema creditizio cinese è rivolto principalmente a investitori domestici.

C'è un altro aspetto che desta preoccupazioni: l'attesa diminuzione della popolazione in età lavorativa. Secondo le proiezioni delle Nazioni Unite, la percentuale della popolazione in età lavorativa della Cina (dai 15 ai 64 anni) rispetto alla popolazione totale diminuirà dal 69,4% nel 2020 al 58,5% nel 2050 (quasi la stessa quota del 1980, 59,5%). I trend demografici rendono ancor più urgenti le

Rapporto Cina e Stati Uniti

Fonte: Confindustria

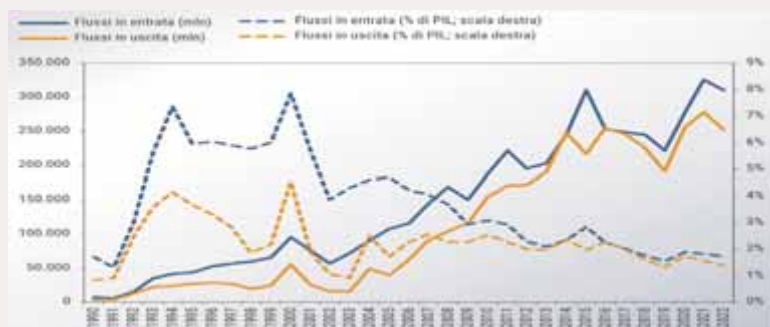
(2012-2022, beni esportati, valori in miliardi di dollari Usa)



Cina: investimenti diretti esteri

Fonte: Confindustria

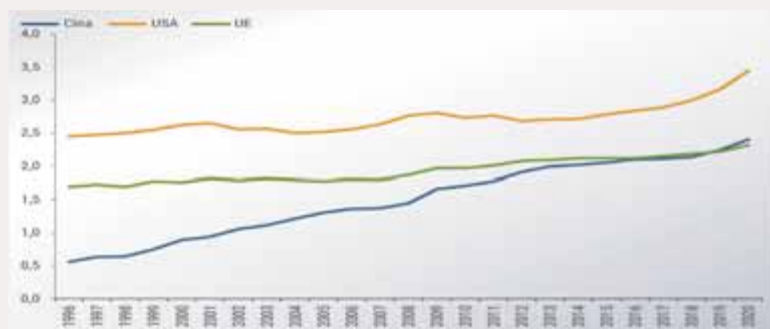
(1990-2022, valori in milioni di dollari Usa e in % del Pil)



Spese in ricerca e sviluppo

Fonte: Confindustria

(1996-2020, in % del Pil)



il dato nasconde una disoccupazione giovanile elevata e in crescita (21,3% a giugno 2023, valore simile a quello italiano del 22,2%, ma ben più alto di quello medio europeo, di 14,2%). Un altro problema deriva dal calo della domanda estera: nel medio termine, sarà molto più contenuta rispetto alla ripresa immediatamente post Covid o agli anni successivi all'ingresso della Cina nell'Organizzazione mondiale del commercio. Il rallentamento delle esportazioni spinge sia verso una riduzione del surplus delle partite correnti della Cina con il rischio che l'avanzo possa trasformarsi in deficit sia verso un'ulteriore riduzione degli investimenti privati.

Nel 2023, si è anche registrato un rallentamento della Belt and Road Initiative, che ha funzionato da connettore tra la Cina e i paesi coinvolti lungo quattro dimensioni prioritarie: politica, infrastrutture, commercio e finanza. Citando un rapporto della Banca mondiale, viene messo in rilievo come la BRI abbia aumentato il commercio dei partecipanti del 4,1%, abbia aumentato del 5% l'attrattività dei paesi coinvolti in termini di investimenti esteri e abbia contribuito ad aumentare il peso in termini di Pil delle economie emergenti e in via di sviluppo (più 3,6% dal 2012 al 2021). I risultati realizzati fino al 2022 indicano che gli investimenti delle imprese cinesi nei paesi cooperanti abbiano creato 421 mila posti di lavoro locali, a fronte di oltre 3.000 progetti sviluppati. Risultati importanti, ma che si sono anche rivelate un onere significativo per parecchi paesi in via di sviluppo che hanno difficoltà a pagare i prestiti e molti progetti sono rimasti insoluti o avanzati in modo insufficiente. Questo è un altro problema che Xi Jinping deve affrontare. ■

riforme economiche per rilanciare la crescita della produttività del lavoro.

E' vero che il tasso di disoccupazione ne si è mantenuto attorno al 4%, ma

Continua la flessione delle nascite: nel 2024, meno 2,1% sul 2023

Dal 2008, anno con il massimo dei nati, il calo è stata pari a 196 mila unità, pari a meno 34,1%. Il problema va affrontato come la priorità per il paese.

di **Valerio di Velo**

In Italia, il calo delle nascite è diventato oramai un problema strutturale: è dal 2008, anno in cui si è verificato il massimo dei nati (576 mila), che si è verificata una perdita di 196 mila unità (meno 34,1%). Ciò vuol dire che annualmente si è registrata una perdita di nati pari a circa 13 mila unità. Una perdita che continua: nel 2023, si sono avute circa 380 mila nascite, con una flessione di 13 mila unità rispetto al 2022, e nei primi sette mesi di quest'anno, secondo i dati provvisori presentati dall'Istat, il calo è continuato con la perdita di 4.600 nati (meno 2,1% rispetto allo stesso periodo del 2023). La continuità di questo fenomeno, se non si dovessero registrare interventi straordinari del governo sul problema, è assicurata da un fatto: le donne in età feconda (stabilita in via convenzionale tra i 15 e i 49 anni) sono sempre meno numerose, infatti quelle nate nel periodo che va dagli anni '60 alla metà del decennio susseguente, anni del baby-boom, sono oramai in età superiore ai 49 anni, mentre quelle in età feconda appartengono a un periodo in cui le nascite erano scese, abbandonando l'oltre 2 per donna, al limite storico di 1,9 figli per donna. Appartengono, perciò, a un periodo in cui avere figli è iniziato a essere considerato un problema, essenzialmente per motivi di carattere finanziario, come non essere sicuri di trovare casa, avere preoccupazioni per la stabilità del lavoro, la preoccupazione che un figlio "costa", basta pensare ai limiti



Le donne in età feconda sono in Italia sempre meno numerose

che esistono nel paese per gli asili nido, le storiche difficoltà che le donne incontrano nel lavoro quando hanno un figlio. Il governo ha affrontato questo aspetto varando provvedimenti su alcuni punti e, oggi, mettendo nella finanziaria un premio di mille euro per chi fa un figlio. Provvedimenti che servono a poco di fronte alle preoccupazioni che una famiglia ha rispetto all'intero arco della vita e alle criticità cui potrebbe andare incontro aumentando il suo numero. Servono politiche stabili in favore delle nascite, in primo luogo una politica fiscale che aiuti e assicuri stabilmente le famiglie ad avere figli. È interessante, inoltre, notare che il calo dei figli ricade soprattutto sulle coppie italiane, ma anche quelle straniere, sia con entrambi i probabili genitori o con uno solo straniero e l'altro italiano, non sono da meno: nel primo caso, il calo è, rispetto al 2022, del 3,1% e del 35,6% in confronto con il 2012, nel secondo,

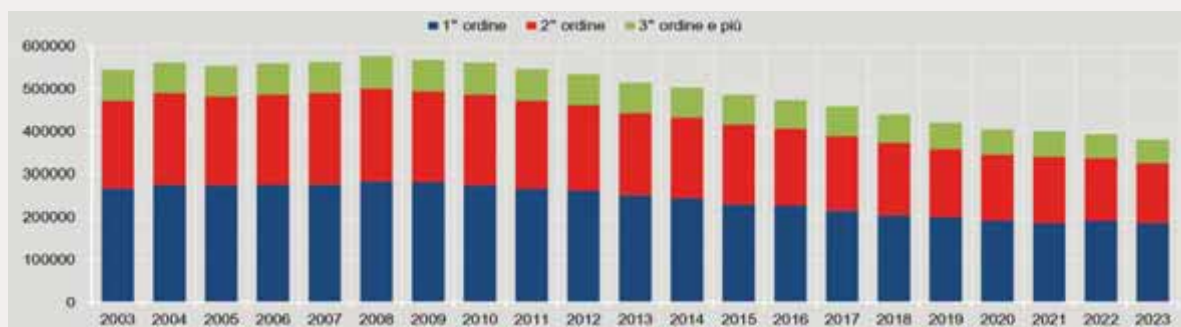
la flessione è dell'1,5% sul 2022 e del 25,1% rispetto al 2012 (anno in cui si è registrato il massimo delle nascite). Ciò significa che gli stranieri si "adeguano" alla situazione italiana, che deve essere affrontata come la priorità per il paese.

L'Istat, nel suo ultimo report sulla natalità, datato 21 ottobre, fa anche un'analisi sui primogeniti e sugli altri figli. "Nel 2023 le nascite di primo ordine (i primogeniti), pari a 186.613 unità, diminuiscono del 3,1% rispetto al 2022 e ritornano ai livelli del 2021. L'aumento dei primogeniti osservato nel 2022 sul 2021 ha costituito quindi una breve parentesi di ripresa, determinata dal recupero di progetti riproduttivi rinviati nel periodo pandemico", nota l'Istat. I secondi figli diminuiscono del 4,5% e quelli di ordine successivo dell'1,7%. La diminuzione dei primi figli riguarda tutte le aree

Nati per ordine

Fonte: Istat

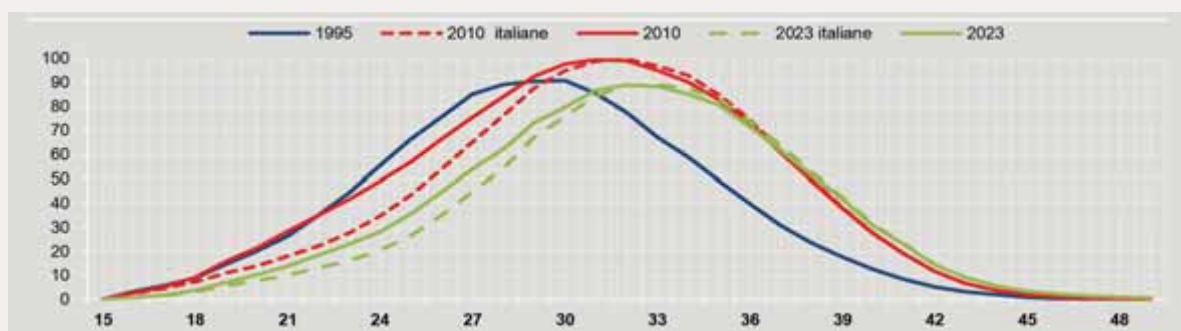
(2003-2023, valori assoluti)



Tasso di fecondità

Fonte: Istat

(per età della madre, anni 1995, 2010 - italiane e totale -, 2023 - italiane e totale -, valori assoluti)



del paese, con il nord che nel 2023 registra il calo minore sul 2022 (meno 2,8%) e il centro quello più intenso (meno 3,6%). La diminuzione dei figli di ordine successivo al primo interessa in misura lievemente maggiore il centro: meno 3,9%, contro il meno 3,8% del nord e il meno 3,6% del Mezzogiorno. Tutto ciò non fa altro che confermare la tendenza alla riduzione delle nascite che sta caratterizzando il paese: infatti, dal 2008 a oggi, i nati di primo ordine sono diminuiti del 34,4%, i secondi figli del 36,3% e quelli di ordine successivo del 26,5%. Non solo quindi persistono le difficoltà nel passaggio dal primo al secondo figlio, emergono anche criticità importanti

nell'avere il primo figlio. L'allungarsi dei tempi di formazione e di uscita dal nucleo familiare di origine da parte dei giovani, le loro difficoltà nel trovare un lavoro stabile, il problematico accesso al mercato abitativo, non ultima la scelta volontaria di rinunciare, o comunque rinviare al futuro il voler diventare genitori, sono tra i fattori che contribuiscono alla contrazione dei primi figli nel paese. Infine, c'è da osservare che il numero medio di figli per donna continua a scendere. Le donne in età compresa tra i 15 e i 49 anni residenti in Italia hanno avuto in media 1,20 figli, un valore in calo rispetto all'anno precedente (1,24) e in linea con il trend decrescente in atto dal

2010, anno in cui si è registrato il massimo relativo di 1,44 figli per donna. La fecondità sembra non risollevarsi, finora, neanche nel 2024. Sulla base del numero provvisorio di nati rilevato tra gennaio e luglio, il numero medio di figli per donna è infatti stimato in 1,21, in linea col dato dell'anno precedente. Con la differenza sostanziale, tuttavia, che questo lieve recupero sul piano comportamentale, non si traduce in incremento di nascite (in calo del 2,1% rispetto ai primi sette mesi del 2023), stante la riduzione della popolazione femminile in età riproduttiva (15-49 anni), passata da 11,6 milioni a 11,5 milioni tra il 1° gennaio 2023 e il 1° gennaio 2024 (meno 0,9%). ■

THE ECONOMIST

Benvenuti nel mondo di Trump

Una sbalorditiva vittoria ha coronato Donald Trump presidente degli Stati Uniti. Dopo aver sconfitto Kamala Harris - e non di poco, ma con ampio margine - il presidente numero 45 è diventato il 47°. Il fatto che Mr. Trump è stato il primo a vincere non consecutivamente le elezioni da quando Grover Cleveland lo fece nel 1892 non fa giustizia del suo risultato: ha determinato una nuova era politica, per gli Stati Uniti e per il mondo. In qualche maniera, l'era di Trump è molto moderna. E' stata possibile per i cambiamenti tecnologici e la frammentazione dei media, nel tempo in cui è difficile distinguere la politica da quella tipica del "mondo dello spettacolo", ma è anche un ritorno a una vecchia idea dell'America. In precedenza, la lotta al fascismo ha convinto Franklin Delano Roosevelt che egli fosse nell'interesse del paese per aiutare a riportare l'ordine e la prosperità nel mondo, ma il paese era ostile, temendo per l'immigrazione, era sprezzante del commercio e scettico di immischiarsi in affari esteri. Dal 1920 al 1930 questo portò a tempi oscuri. Ciò potrebbe ritornare.

Dopo la sua vittoria elettorale, il mondo è ai piedi di Trump. Ha vinto un mandato e, probabilmente, il controllo sopra Washington. In quella che si supponeva fosse un'elezione sul filo, Mr. Trump ha riportato una vittoria schiacciante: grazie alle oscillazioni in Stati che non erano in dubbio, includendo la Florida, New York e il New Jersey, ha vinto il voto popolare. Come avevano previsto i sondaggi, Trump ha goduto dell'appoggio dei latino americani e le donne, che la Harris pensava votassero per lei, anche esse hanno votato per Trump. La sua vittoria è diventata completa con la riconquista dei repubblicani del senato. E' il tempo delle recriminazioni per i democratici su quello che è andato storto, ma la notizia è che è andato male pressoché tutto. Un sondaggio dopo l'altro ha dimostrato che il paese sotto la presidenza di Joe Biden andava nella direzione sbagliata.

ta. Coloro che votavano non hanno dimenticato lo scoppio dell'inflazione che è iniziata nell'estate del 2021. L'amministrazione Biden ha promosso una visione che era fuori dalla portata di molti americani, specialmente delle donne e dei giovani, che hanno creduto in molti annunci della campagna di Trump. La cosa più dannosa è stata il fallimento di Biden nel fermare l'irregolare migrazione nel sud del paese. Il partito democratico ha aggravato tale errore nascondendo la fragilità di Biden finché non si è dimostrata palese. Allora, però, non c'era più il tempo di trovare un politico capace di battere Trump.

C'è qualcosa anche di più profondo. Nel 2016, alcune persone erano convinte che mettere Trump alla presidenza fosse un'aberrazione: scegliendo di ignorare i suoi tentativi



Le elezioni del 5 novembre hanno "rovesciato" l'America con la netta vittoria di Donald Trump

di ostacolare il trasferimento del potere a Biden nel 2020, gli elettori hanno dimostrato quanto fosse errata quella conclusione. Invece hanno appoggiato nel 2024 l'illimitata partigianeria di Trump come fondamento della sua politica, inclusa la diffamazione dei suoi avversari definiti "corrotti" e "traditori". Ciò ha generato un cinismo e un discredito sui compiti del governo che è servito a Trump, ma non servirà per la democrazia dell'America. MAGA è un movimento che ha combattuto gli internazionalisti che hanno occupato la Casa Bianca per 70 anni. La settimana delle elezioni, una maggioranza degli elettori ha abbracciato questa teoria con gli occhi ben aperti.



Nei decenni dopo Roosevelt, la politica estera americana ha sempre lavorato attraverso le alleanze. Al contrario, l'istinto di Trump è quello di trattare gli alleati come idioti da abbattere. Ama dire che è così imprevedibile che gli avversari dell'America saranno troppo intimiditi per provare qualsiasi cosa. Potrebbe essere in grado di stringere un accordo con Vladimir Putin sull'Ucraina che potrebbe anche non finire con i carri armati russi a Kiev. Potrebbe anche fare pressioni sull'Iran e dissuadere la Cina da usare la potenza militare per dominare l'Asia. Ma se le minacce di Trump sembrano "spacconate", la sua imprevedibilità potrebbe anche incoraggiare l'aggressività cinese e russa. Ciò che chiaro è che questa incertezza imporrà costi

Trump, che i sondaggi davano pressoché alla pari con Kamala Harris, ha prevalso anche nel voto popolare e ha vinto anche il Congresso

Se Trump distruggesse il vecchio ordine, cosa metterebbe al suo posto? Mentre la vecchia America sosteneva il libero scambio, Trump accelererà il ritorno al mercantilismo pre-guerra: crede fortemente nelle tariffe. Il deficit commerciale, afferma, è la prova che gli stranieri prendono in giro il paese. Sotto il suo controllo, è molto probabile che l'America aumenterà il deficit di bilancio, in quanto lui e il suo partito promuoveranno tagli fiscali. Trump ha promesso una massima deregolamentazione. Ciò è probabile porterà benefici, ma Trump ama il potere e chiede servilismo. C'è il rischio che ritagli accordi speciali con i suoi sostenitori, come Elon Musk, l'uomo più ricco al mondo. La nostra speranza è che Trump voglia evitare queste insidie, e riconosciamo che nei primi tempi ciò è stato fatto. Il nostro timore è che durante la sua presidenza sarà più radicale e "sfrenato", soprattutto se, essendo il presidente più anziano della storia, i suoi poteri inizieranno a venire meno. Avendo imparato da Trump 1, la sua squadra si impegnerà per garantire che nessuno che possa trattenerlo venga nominato nell'amministrazione. Trump sarà, quindi, in grado di sfruttare al massimo sia il suo mandato popolare sia il suo controllo sul Congresso.

agli alleati dell'America, specialmente in Europa. Se i paesi europei temono di non poter contare su Trump per



L'errore più grave di Biden è stato il fallimento della politica di bloccare l'emigrazione irregolare nel sud del paese

sostenerli quando sono minacciati, dovranno prendere provvedimenti per proteggersi. Come minimo, gli alleati dell'America dovranno spendere di più per la loro difesa. Inoltre, se alcuni non hanno armi convenzionali sufficienti per proteggersi da aggressioni locali, dovranno seguire l'esempio di Gran Bretagna e Francia e cercare di acquisire armi nucleari. ■

Ruggerone sulla chiusura del contratto per i porti

Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, in occasione della chiusura del contratto dei porti, ha rilasciato questa dichiarazione: “Un risultato raggiunto importante nel merito e nel metodo. Questo quello che mi sento di dire alla luce dell’accordo raggiunto sul contratto nazionale dei porti. Innanzitutto voglio ringraziare quanti hanno lavorato duramente per mesi e soprattutto negli ultimi giorni e nelle ultime ore per arrivare all’accordo; sia le rappresentanze dei lavoratori sia quelle datoriali, tra queste ultime la struttura di Assologistica, ovviamente il segretario Jean Daher, in special modo Bianca Picciurro. Ringrazio di cuore Roberto Rubboli il



mio vicepresidente con delega ai porti, che ha preso il posto del compianto Andrea Gentile, e a cui va il merito di aver rappresentato gli interessi di Assologistica e dei suoi iscritti terminalisti portuali in questo contratto. Lascio a loro entrare appunto nel merito dell’accordo ma come dicevo giudico positivo il metodo. Le parti datoriali, seppure eterogenee nelle forme di rappresentanza, hanno saputo dialogare trovando punti di sintesi e non vi è via migliore per sedersi ai tavoli delle trattative confidando nell’accordo. L’auspicio è che questo modus operandi per quanto possibile e pur nella complessità e nella diversità dell’altro contratto a cui stiamo lavorando - quello della logistica - possa essere d’ispirazione.

Dichiarazione di Peron, Fiap, sulla rappresentanza

Alessandro Peron, segretario generale della Federazione italiana autotrasportatori professionali-Fiap, durante gli Stati Generali della Logistica del nord-est, ha espresso il suo pieno accordo con le considerazioni dell’assessore Elisa De Berti della Regione Veneto, ponendo in evidenza la necessità di una visione integrata e coordinata nel settore della logistica e del trasporto. “La frammentazione del nostro paese, con oltre 8.000 comuni piccoli e grandi, si riflette anche nel mondo della rappresentanza. Troppe associazioni lavorano ciascuna per il proprio orticello, senza comprendere che trasporto e logistica sono un’unica realtà. Le imprese lo sanno bene: utilizzano gomma, ferro, nave e logistica come un sistema integrato”, ha dichiarato Peron, che ha così proseguito per un cambiamento della rappresentanza invitando a supera-



re le lamentele per concentrarsi su soluzioni concrete da portare all’attenzione della politica in modo unitario: “Noi, come settore, abbiamo la responsabilità di portare il Made in Italy e le eccellenze italiane nel mondo. Dobbiamo renderci conto della nostra importanza e del nostro valore. Solo così potremo dare un reale impulso al nostro comparto e farci valere nei confronti della committenza e delle istituzioni”. L’intervento si è inserito nel contesto delle discussioni avviate dalla tavola rotonda “Il punto di vista del mercato”, che ha visto la partecipazione dei principali attori del settore logistico e dei trasporti. Fiap, come parte attiva di questo dibattito, continua a sostenere la necessità di politiche infrastrutturali e logistiche moderne e allineate alle esigenze delle imprese italiane che devono competere in un mercato globale.

Componentistica auto: 2024 anno nero

Il 2024 è stato un anno nero per le aziende della componentistica auto. E' quanto emerge dall'Osservatorio del settore dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica-Anfia, presentato al Mauto di Torino. Alcuni dati: il 34% degli operatori sta valutando di cambiare strategia industriale e il 12% sta pensando di abbandonare il settore, mentre un 21% ha in mente di produrre per clienti non europei. Il 2024 viene considerato come "un anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici". Per il fatturato il saldo tra ottimisti e pessimisti crolla del 32%, mentre per gli ordinativi si registra un meno 40% per quelli interni e del meno 30% per quelli esteri. Un'impresa su tre prevede un calo dell'occupazione e anche gli investimenti sono in calo del 19%. I dati sono ancora peggiori per il Piemonte, dove è calata da quasi il 50% del 2021 al 42,3% la dipendenza di fatturato delle aziende della componentistica da Stellantis e Iveco: il fatturato segna meno 46%, gli ordinativi interni meno 52%, quelli esteri meno 46%, l'occupazione meno 25% e gli investimenti meno 27%. "Il dato preoccupante è quel 12% di aziende che ritiene possibile uscire dal settore automotive, si stanno creando altre opportunità come aerospazio, medicale, macchine movimento terra e nautica. Si perde storia, cultura, competenze, tecnologie che sono nate in Piemonte", ha spiegato Nicola Scarlatelli, vicepresidente della camera di commercio di Torino. "Con il governo è stato come aspettare Godot che non arriva mai. Abbiamo fatto un lavoro di un anno e alla fine, in un momento difficile per il settore, vediamo questo nonsense politico per cui è sparito il fondo automotive che è molto importante", ha osservato Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti Anfia che ha chiesto anche "una cabina di regia a Palazzo Chigi".



Crescono gli acquisti online del 5% sul 2023

Nel 2024 gli acquisti eCommerce B2c degli italiani valgono 58,8 miliardi di euro (più 6% rispetto al 2023). Da un lato i servizi continuano il loro percorso di crescita, soprattutto grazie alle performance positive del settore turismo e trasporti



e del ticketing per eventi, e il valore degli acquisti online per la macro-categoria raggiunge 20,6 miliardi di euro (più 8%). Dall'altro il valore dell'eCommerce di prodotto aumenta, anche se con ritmi più contenuti rispetto agli anni scorsi: gli acquisti online toccano 38,2 miliardi di euro (più 5%). Queste alcune delle evidenze presentate dall'Osservatorio eCommerce B2c Netcomm - School of Management del Politecnico di Milano, giunto alla ventiquattresima edizione, durante il convegno intitolato "L'eCommerce B2c... per estendere e amplificare". L'online continua a crescere, alimentato dall'innovazione, non solo "tecnologica, ed è elemento imprescindibile per lo sviluppo del retail e delle abitudini di consumo degli italiani", sottolinea Alessandro Perego, responsabile scientifico degli osservatori digital innovation del Politecnico di Milano. Il futuro dell'eCommerce è orientato all'ottimizzazione dei processi, alla sperimentazione tecnologica (in primis AI ed extended reality) e alla prova di nuove modalità di interazione con i consumatori e di nuovi modelli di business, molto spesso platform-based. Nel nostro paese, oltre 88 mila aziende hanno attivato un proprio canale di vendita digitale, aumentando così la loro capacità competitiva sul piano internazionale. Questo è possibile grazie alla crescita nel commercio transfrontaliero, all'elaborazione di nuove strategie di mercato e all'introduzione di tecnologie avanzate, che devono rispondere ai nuovi orientamenti del consumatore, sempre più rivolto verso i valori della sostenibilità e la personalizzazione dei servizi. "In questo contesto l'intelligenza artificiale giocherà un ruolo cruciale: sarà quindi necessa-

rio che le istituzioni attivino politiche di incentivazione per l'innovazione che abilitino lo sviluppo digitale delle aziende italiane", aggiunge Roberto Liscia, presidente di Netcomm.

Artusi: la legge di bilancio penalizza l'automotive

"Il profilo della legge di bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l'intero comparto dell'automotive, prevedendo tagli lineari per diversi miliardi di euro alle misure di sostegno al rinnovo del parco delle autovetture e dei veicoli commerciali, senza includere nel contempo misure alternative", ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando la proposta di legge di bilancio in materia di incentivi alla riconversione del parco degli autoveicoli. "Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando, per rispondere ai target e alle scadenze 'sfidanti', in realtà irrealistiche, poste dall'Unione europea, c'era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti", ha detto ancora Artusi, che ha continuato: "Riteniamo giusto



che si attenuino le politiche dei 'bonus', che finora poco hanno influito sulla necessità di invertire la tendenza al ribasso del mercato dell'auto. Tuttavia, se viene ridotto drasticamente il fondo per l'ecobonus e se si tagliano addirittura i fondi per l'autotrasporto, senza prevedere nel contempo misure di supporto al settore riguardante una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, significa semplicemente che si sta rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive".

Consorzio per la sicurezza del trasporto europeo

In un contesto globale caratterizzato da una crescente minaccia alla sicurezza informatica, la protezione delle infrastrutture critiche di trasporto è oggi una priorità per salvaguardare la continuità delle catene di approvvigionamento europee. Per rispondere a queste sfide, nasce a Bologna un nuovo consorzio nell'ambito del progetto Transcend, una iniziativa che punta a rafforzare la resilienza delle infrastrutture strategiche del settore logistico e a migliorare la capacità di risposta agli attacchi informatici e alle interruzioni ope-



native. Con un budget totale di 4,37 milioni di euro, Transcend è finanziato dall'Unione europea tramite il programma Horizon Europe e coinvolge 21 partner provenienti da sette paesi: Italia, Lussemburgo, Spagna, Belgio, Irlanda, Ungheria e Grecia. Il progetto sfrutta tecnologie digitali avanzate per rispondere in modo proattivo alle possibili minacce alle infrastrutture critiche di trasporto, come terminal di interscambio, centri logistici e depositi di stoccaggio, garantendo protezione contro cyber attacchi e disastri naturali. Il consorzio comprende enti chiave del settore in tutta Europa, tra cui Open ENLoCC, che promuove la cooperazione nella condivisione delle conoscenze logistiche. Focalizza l'attenzione su diversi casi di utilizzo per la protezione degli hub logistici. Un esempio significativo è rappresentato dall'Interporto di Bologna, un centro strategico per il trasporto merci europeo che ospita le operazioni di Gruber Logistics, azienda leader nella logistica e partner di rilievo nel progetto. In aggiunta, l'Istituto di trasporti e logistica svolge un ruolo cruciale nell'analisi e nello sviluppo delle soluzioni di sicurezza informatica per le infrastrutture di trasporto. ■

L'EPA investe tre miliardi nei porti per l'ambiente

I finanziamenti sono giunti attraverso l'Inflation Reduction Act, che è stato salutato come il più grande pacchetto di sovvenzioni per incentivare l'energia pulita che gli Stati Uniti abbiano mai visto.

di **Ingrid Woller**

L'agenzia per la protezione dell'ambiente degli Stati Uniti ha scelto 55 progetti in 27 Stati per investire quasi tre miliardi di dollari di sovvenzioni ricevute attraverso il Clean Ports Program dell'Environmental Protection Agency-EPA. Le sovvenzioni sono destinate a sostenere la diffusione di attrezzature e infrastrutture a emissioni zero e progetti di pianificazione del clima e della qualità dell'aria per i porti di tutto il paese. Sono state finanziate attraverso l'Inflation Reduction Act del presidente Biden, che è stato salutato come il più grande pacchetto di finanziamenti per incentivare l'energia pulita che gli Stati Uniti abbiano mai visto, fino ad oggi. Secondo l'EPA, "il Clean Ports Program migliorerà la qualità dell'aria nei porti di tutto il paese installando tecnologie pulite e a zero emissioni per il trasporto merci e i traghetti insieme alle infrastrutture associate, eliminando più di tre milioni di tonnellate di inquinamento da carbonio nei primi 10 anni di attuazione". In particolare, i fondi andranno a sostenere l'acquisto di 20 navi, sistemi di alimentazione a terra per navi oceaniche, infrastrutture di ricarica e rifornimento di veicoli elettrici a batteria e a idrogeno e generazione di energia solare, oltre ad apparecchiature elettriche a batteria e alimentate a idrogeno nei porti.



Visione notturna di Baltimora, Maryland, Usa

“Sebbene siano un importante motore economico, i porti della nostra nazione sono una delle principali fonti di inquinamento per i lavoratori e le comunità circostanti. Le comunità che vivono vicino ai porti e ad altri corridoi di trasporto sono esposte all'inquinamento tossico che può causare danni respiratori e cardiovascolari, soprattutto nei bambini”, si legge in una dichiarazione della Casa Bianca. L'organizzazione non governativa ambientalista Pacific Environment ha dichiarato che la sovvenzione ridurrà l'inquinamento atmosferico diesel nei porti degli Stati Uniti e nelle comunità circostanti “promuovendo al contempo posti di lavoro ben retribuiti

e sindacali che aiutano i porti americani a prosperare”. Il finanziamento è stato annunciato a Baltimora, nel Maryland, che ha visto un forte sostegno federale da quando la nave portacontainer neo-Panamax Dali ha distrutto il Francis Scott Key Bridge a Baltimora all'inizio di quest'anno. All'inizio di ottobre, il dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti ha concordato un risarcimento di 102 milioni di dollari con i proprietari della Dali che vedrà il governo federale degli Stati Uniti recuperare i costi sostenuti per il suo lavoro di rimozione dei detriti e ripristinare l'accesso a un importante canale di navigazione che porta al porto di Baltimora. ■

Le competenze cambiano e serve il personale adatto

La formazione si conferma un asset per il rilancio della competitività aziendale in quella che è una nuova era delle competenze. Tack TMI Italy propone percorsi mirati nei settori logistica, lifescience e fashion & luxury.

Da qui al 2028, secondo Unioncamere, il mercato del lavoro italiano potrebbe richiedere tra i 3,1 e i 3,6 milioni di nuovi occupati. Le competenze green e le digital skill saranno sempre più ricercate, rispettivamente per 2,3 e 2,1 milioni di lavoratori. Per l'insieme dei percorsi che riguardano la tecnologia, l'ingegneria e la matematica potrebbero invece mancare tra 8 mila e 17 mila giovani. In parallelo, cresce la difficoltà delle imprese nel reperire personale: si è passati dal 26% delle assunzioni per cui non si trovano profili adatti nel 2019, al 42% del 2022, a oltre il 45% lo scorso anno, fino ad arrivare al 49,3% a ottobre 2024. Il costo del mismatch in Italia è stato stimato in circa 44 miliardi di euro, ovvero il 2,5% del Pil, nel 2023. “Di fronte a questi dati - ha commentato Irene Vecchione, amministratore delegato di Tack TMI Italy branch italiana della società di Gi Group Holding che si occupa di learning & development - la formazione si conferma un asset strategico per il rilancio della competitività aziendale in quella che è, a tutti gli effetti, una nuova era delle competenze in cui assistiamo alla rapida obsolescenza di alcune skill, e all'imporsi sul mercato di altre. Per stare al passo, i percorsi di formazione tradizionali non sono più sufficienti. Le aziende non possono più prescindere da un approccio da learning organization e devono investire nello sviluppo del capitale umano interno, prima ancora di guardare all'esterno. Fondamentale è costruire percorsi mirati sui talenti,



Nel mercato del lavoro italiano, fino al 2028, secondo Unioncamere, potrebbero servire tra 3,1 e 3,6 milioni di nuovi occupati

sulle potenzialità delle persone e sulle esigenze reali dell'impresa”. Per questo Tack TMI Italy ha mappato dal suo osservatorio competenze e dieci ruoli in forte sviluppo formativo nei prossimi anni, nei settori verticali a maggior evoluzione della logistica, lifescience e fashion & luxury.

Logistica, più 66% di richiesta formativa. L'adozione di tecnologie avanzate come l'intelligenza artificiale, i big data, l'automazione e la robotica stanno rivoluzionando il comparto, insieme alla crescente attenzione verso pratiche sostenibili a 360 gradi e alla cybersecurity. I ruoli per cui Tack TMI Italy ha sviluppato più programmi formativi nel 2024 sono: manager, team leader, personale amministrativo e di magazzino, addetti ufficio IT e disponenti logistici. L'intero settore ha confermato come fondamentali per il futuro le skill che riguardano la logistica inversa (ov-

vero la gestione efficiente dei processi di restituzione dei prodotti, riciclo e smaltimento), l'internet of things (IoT), la conoscenza dei sistemi di gestione e ottimizzazione magazzino/tragitti e le skill tecnologiche avanzate (big data e cybersecurity). Tra le competenze soft, comunicazione efficace e feedback, gestione della diversità e inclusione, flessibilità e adattabilità, leadership e change mindset orientato a sostenibilità e sicurezza, per facilitare il cambiamento organizzativo. I tre ruoli più strategici da formare: supply chain manager che si occupa della gestione sostenibile delle relazioni con fornitori e clienti, garantisce operazioni efficienti, rispettose dell'ambiente e delle normative; esperto di trasformazione digitale integrata che è responsabile dello sviluppo e integrazione di tecnologie innovative (come IoT e AI) e dei sistemi avanzati di gestione del magazzino; autisti che rappresentano una

componente essenziale delle operazioni logistiche, in particolare in Italia, dove la movimentazione merci avviene prevalentemente su strada.

Lifescience, più 65% di richiesta formativa. L'innovazione terapeutica e la digitalizzazione, dall'AI alla blockchain, dai data lake ai wearable, dalla realtà aumentata e virtuale alle terapie digitali, stanno trasformando il modo in cui vengono sviluppati e distribuiti i prodotti, portando a una forte evoluzione delle competenze in R&D e creando catene di approvvigionamento più flessibili e processi produttivi più snelli. Senza dimenticare la collaborazione con l'ecosistema sanitario per intercettare le esigenze e rispondere efficacemente alle prossime sfide globali in modo sostenibile e responsabile. Dall'inizio dell'anno, Tack TMI Italy ha formato principalmente figure come area field force manager, production manager e team leader su digital skill e, soprattutto per chi interagisce con la classe medica, su competenze di change management, project management e collaborazione interfunzionale, sostenibilità e responsabilità sociale. I quattro ruoli da formare: ruoli che operano come "consulenti aziendali esperti" per la classe medica o strutture ospedaliere e farmacie oggi necessitano di acquisire maggiori competenze digitali e un approccio multichannel; AI engineer: sviluppa e impiega l'AI per l'analisi dei big data a supporto della diagnosi precoce e della ricerca clinica; supply business analyst: assicura i processi di raccolta, analisi ed elaborazione dati relativi alla supply chain, utilizzando software avanzati e tecnologie 4.0; big data analyst: raccoglie dati da più fonti e data warehouse aziendali, li analizza e li interpreta per estrarre informazioni e insight utili a indirizzare le decisioni di business e a disegnare strategie.



"Fondamentale è costruire percorsi mirati sui talenti, sulle potenzialità delle persone e sulle esigenze reali dell'impresa", ha detto Irene Vecchione

Fashion & luxury, più 62% di richiesta formativa. Nell'ambito di una crescente attenzione alla sostenibilità integrata e alla personalizzazione dei prodotti, le maison puntano sempre più a creare una cultura aziendale distintiva, promuovendo la crescita interna e minimizzando la dipendenza da risorse esterne. Questo implica la formazione e la promozione dei dipendenti dall'operatività a ruoli strategici, creando delle vere e proprie "scuole di mestiere", fondamentali per la trasmissione del know-how e per i percorsi di upskilling dedicati ai nuovi artigiani, al fine di tramandare l'arte e il savoir-faire dai maestri. I primi tre ruoli da formare: team leader che coordina team multidisciplinari, garantendo coesione e innovazione. La sua importanza è cresciuta con l'aumento della complessità dei progetti e della necessità di una gestione efficiente delle risorse soprattutto nei reparti produttivi; operatori polivalenti, figure nuove di produzione che conoscono l'intero processo, capaci di lavorare tanto nelle postazioni di preparazione quanto in assemblaggio e cucitura; modellisti e prototipisti, figure fondamentali per mantenere alta la qualità e l'unicità dei prodotti di lusso. Con l'avvento della customization e della produzione sostenibile, il

ruolo si è evoluto verso una maggiore integrazione con le nuove tecnologie.

"Programmi di reskilling e formazione pratica, come ad esempio la guida sicura e sostenibile, in ambito logistico, apprendimento esperienziale insieme a coaching e mentoring per il lifescience, design completo del percorso delle scuole di mestiere compreso il training ai trainer per le operation nel settore fashion & luxury, sono alcuni esempi delle metodologie verticali che abbiamo progettato e sviluppato. L'obiettivo è rispondere alle esigenze delle singole aziende in modo mirato per mantenere salda la loro identità e leadership nel settore, ma, allo stesso tempo, riuscire ad evolversi coerentemente con i trend che stanno ridefinendo ruoli e competenze. Guardando al futuro, possiamo confermare che il continuous learning resta la chiave per trasformare le sfide in opportunità e non solo adeguare, ma anche anticipare esigenze e vision di un mercato in trasformazione costante, riuscendo al tempo stesso a mantenere organizzazioni centrate sulle persone e sul loro sviluppo, in una piena e autentica partnership con la tecnologia e l'intelligenza artificiale", ha concluso la Vecchione. ■

L'azienda danese Dsv ha acquisito DB Schenker

L'azienda danese Dsv ha concluso un accordo per l'acquisto di DB Schenker, l'unità logistica delle Deutsche Bahn. L'accordo ha valutato Schenker 14,3 miliardi di euro, con 11,3 miliardi di euro di capitale. L'annuncio ha segnato la più grande vendita nella storia di DB e renderà Dsv la più



grande azienda logistica del mondo. La finalizzazione dell'accordo, segnala Dsv, resta subordinata all'approvazione da parte del consiglio di sorveglianza di Deutsche Bahn e del ministero federale tedesco per il Digitale e i Trasporti, entrambe attese nelle prossime settimane, così come al via libera delle authority competenti, quest'ultimo previsto per il secondo trimestre 2025. Dsv ha precisato che sosterrà l'operazione ricorrendo a vendite azionarie per 4-5 miliardi di euro e con finanziamenti a debito. Fino al closing, le due società interessate rimarranno entità separate, operando come di consueto. Riguardo la transizione, Dsv ha aggiunto di voler avviare un percorso che dia priorità alla continuità del servizio con una "attenta considerazione per addetti e stakeholder". L'integrazione sarà frutto di uno "sforzo congiunto" e "piani specifici saranno sviluppati tra la firma e il closing dell'operazione". Con l'operazione "la Germania sarà un mercato chiave di Dsv, con un impatto sostanziale sull'organizzazione del futuro. Diverse funzioni centrali resteranno in Germania, tra cui quelle nella sede di Schenker a Essen". Ha poi confermato i rumors emersi nei giorni scorsi rispetto ai suoi piani, ovvero il progetto di "crescere nel paese" anche grazie a investimenti del valore di un miliardo in Germania nei prossimi 3-5 anni. Il gruppo danese ha inoltre ribadito di prevedere che, da qui a 5 anni, la sua forza lavoro - specificando: in Germania - sarà superiore alla somma degli attuali

addetti delle due società. Non è chiaro quanto queste dichiarazioni possano sotto-intendere la volontà di disimpegnarsi, e in quale misura, dagli altri mercati. La nota prosegue segnalando che "nell'ambito dell'accordo Dsv ha assunto una serie di impegni nei confronti dei dipendenti Schenker in Germania", della validità di due anni dalla chiusura della

FERCAM APRE UNA NUOVA FILIALE IN FINLANDIA



Dopo il positivo sviluppo di Fercam Svezia, inaugurata nel 2021, e la successiva espansione del gruppo in Lituania, l'apertura di Fercam Finlandia rappresenta un ulteriore passo nella strategia di crescita nel nord Europa. Fercam consolida così la propria presenza nel mercato scandinavo, dove, negli ultimi anni, ha operato per costruire una rete logistica efficiente e scalabile, capace di rispondere rapidamente alle esigenze di clienti locali e internazionali. Con la nuova sede finlandese, posizionata a Turku, l'azienda mira ora a potenziare ulteriormente i servizi per il mercato nordico, ottimizzando le sinergie e i collegamenti tra Finlandia, Scandinavia e il resto d'Europa, con un impegno costante verso standard elevati di qualità. Con l'apertura della nuova sede in Finlandia, il gruppo non solo inaugura nuove rotte, ma rafforza anche il proprio impegno per la sostenibilità ambientale delle attività logistiche. In particolare, attraverso la promozione di soluzioni di trasporto intermodale integrato. Si proporranno quindi opzioni di trasporto via mare, come la tratta Helsinki-Rostock, e via ferrovia, ottimizzando i flussi logistici e riducendo il traffico stradale, con un conseguente minor impatto sull'ambiente.

transazione e che “i contratti collettivi e le condizioni di lavoro individuali applicabili ai dipendenti di Schenker verranno generalmente mantenuti per questo periodo di due anni”. La società si rifarà inoltre al principio tedesco della “codeterminazione” che garantisce ai lavoratori alcuni diritti relativi alla partecipazione alla gestione delle aziende in cui sono assunti. Da parte sua DB Schenker in un post ha parlato della vendita come “di un momento decisivo della sua storia. Con Dsv acquisiremo un nuovo, forte proprietario che porterà investimenti significativi per espandere la nostra attività e favorire la crescita a lungo termine”. Questo passo apre un potenziale considerevole per DB Schenker grazie alla sua posizione di leader in molti mercati.

Milano, in crescita i veicoli elettrici per le consegne

Cresce la componente elettrica dei veicoli nelle flotte delle principali società che gestiscono la distribuzione delle merci a Milano: oggi sono infatti 219, contro i 27 del 2019, che rappresentano una percentuale del 13% sul totale della flotta utilizzata per le consegne. I numeri emergono da una ricerca effettuata dall'Alsea, l'Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori, su un campione che ha coinvolto le principali cinque società di logistica che operano in Italia e a Milano. Il dato milanese è significativo anche per indicare un trend a livello nazionale, considerando che un decimo del parco mezzi a livello nazionale delle aziende coinvolte nella ricerca è operativo su Milano (4.910 il parco complessivo, 516 i mezzi utilizzati a Milano). I dati sono stati presentati nel corso dell'assemblea annuale di Alsea, che si è tenuta a Milano presso l'Hotel Excelsior Gallia. Nel corso dell'in-



contro, il cui tema centrale è stato “Per una distribuzione urbana delle merci inclusiva, sostenibile e responsabile”, si è cercato di analizzare il tema della distribuzione delle merci nella città metropolitana di Milano attraverso un confronto tra tecnici, rappresentanti delle istituzioni e operatori del settore, con l'obiettivo di fotografare lo stato dell'arte della logistica urbana, individuando sia i punti forti da preservare per garantire un sistema di consegna efficiente sia le criticità su cui lavorare, sempre conciliando l'efficienza del sistema con l'attenzione alla sostenibilità ambientale. E' stato anche presentato il Manifesto di Alsea per Milano, in cui l'associazione delinea sfide e obiettivi a cui deve puntare la gestione della logistica cittadina. “Occorre lavorare sulla distribuzione urbana delle merci in città attraverso un dialogo costruttivo tra pubblico, privato e associazioni di categoria. Solo con questa premessa è possibile ottimizzare il sistema logistico cittadino secondo le due direttrici che tutti riteniamo essenziali: l'innovazione e l'attenzione all'ambiente”, ha dichiarato Betty Schiavoni, vicepresidente Alsea.

Still migliora la logistica di Captex

Still, leader nella fornitura di sistemi e attrezzature per l'intralogistica, ha ottimizzato la logistica di Captex, realtà campana che da oltre trent'anni si occupa di commercio all'ingrosso di tessuti in Italia e nel mondo. Fondata negli anni '80 a San Giuseppe Vesuviano, Napoli, da Antonio Miranda, Captex è un'impresa familiare che si concentra su due segmenti del mercato fashion: il pronto-moda e il programmato, che combina attività di ricerca e proposte di colori moda all'avanguardia. Trasferitasi in un nuovo stabilimento nel distretto industriale di Nola, Captex allestisce e spedisce circa 50 ordini al giorno e ciascun ordine comprende in media dai 2.000-3.000 metri di tessuto, pari a oltre 30 o 40 rotoli. Per far fronte a questa sfida, Still ha realizzato una soluzione di magazzino su misura basata su scaffalature compattabili su basi mobili. Il progetto ha previsto lo sviluppo di un sistema di quattro magazzini semiautomatici compattabili per garantire la massima capacità di stoccaggio. Rispetto a una più tradizionale scaffalatura statica, questa tecnologia consente di realizzare fino al raddoppio della capacità di stoccaggio a parità di superficie occupata, rendendo più precise e sicure le operazioni di stoccaggio e prelievo. Ciascuno dei quattro magazzini compattabili comprende da 14 a 16 file di scaffali, alti circa 10 metri, montate su basi mobili e si sviluppa su >



quattro livelli predisposti per uno stoccaggio doppio in altezza. L'attivazione elettronica di ciascun impianto può avvenire tramite un telecomando oppure attraverso un terminale touch screen. "In precedenza, la nostra capacità logistica era dislocata in più magazzini periferici e lontani dal nostro diretto controllo. C'erano sprechi e inefficienze legate alla necessità di spostare e convogliare continuamente la merce. Sentivamo dunque l'esigenza di avere più spazio in magazzino per poter aumentare gli stock di merce disponibile", ha detto Martina Miranda, responsabile del reparto vendite, acquisti e marketing di Captex. "La soluzione che abbiamo studiato per rendere più flessibili e rapide le operazioni di stoccaggio e prelievo prevede l'interfacciamento tra il gestionale ERP, il WMS di magazzino e il software degli impianti Still, ciò non solo consente di avere una mappatura dettagliata e sempre aggiornata di tutto lo stock nei quattro impianti ma ottimizza le operazioni di stoccaggio e prelievo, razionalizzando le attività e i percorsi", ha dichiarato Maurizio Bernardi, sales manager intralogistics solutions di Still Italia.

FedEx porta in Europa una soluzione di monitoraggio

Federal Express Corporation, una delle più grandi società di trasporto espresso al mondo, ha annunciato il lancio europeo di FedEx Surround, una soluzione intelligente di monitoraggio e assistenza progettata per ottimizzare la logistica e la gestione della supply chain, migliorando per i clienti il controllo e la visibilità dei colli. La soluzione sarà introdotta gradualmente, partendo dal settore sanitario nei Paesi Bassi, Belgio, Lussemburgo, Germania, Francia, Regno Unito, Irlanda, Italia, Spagna e Svizzera. Successivamente, altri

mercati e settori europei saranno inclusi entro la fine del 2024 e l'inizio del 2025. Le tecnologie di monitoraggio e intervento FedEx Surround sono in grado di prevenire potenziali interruzioni nel processo di spedizione, consentendo a FedEx e ai suoi clienti di intervenire rapidamente sulle spedizioni. FedEx Surround offre tre livelli di servizio - Select, Preferred e Premium - sostenendo un'ampia gamma di settori, tra cui quello sanitario, aerospaziale e high-tech, grazie agli aggiornamenti costanti e alla possibilità di intervento per garantire l'integrità e la puntualità delle spedizioni. "Si tratta di una svolta per le aziende che si affidano alle consegne just-in-time e alle spedizioni critiche", ha dichiarato



Wouter Roels, presidente di FedEx per l'Europa. "Impariamo costantemente dai milioni di colli che transitano ogni giorno attraverso la nostra rete, identificando schemi, tendenze e relazioni di causa-effetto. Utilizziamo queste conoscenze per migliorare il nostro servizio in modo sempre più mirato. Il lancio di FedEx Surround in Europa significa che possiamo offrire ai nostri clienti soluzioni più intelligenti per gestire la loro supply chain".

Temera e Zakeke: nuova partnership per l'innovazione

Temera, azienda del gruppo Beontag e leader nelle soluzioni IoT per i settori moda, lusso e retail, annuncia una nuova partnership strategica con Zakeke, SaaS di riferimento a livello globale nel Visual Commerce, specializzata in soluzioni potenziate dall'AI che permettono ai brand di lanciare linee di prodotti personalizzabili, creare cataloghi realistici in 3D e offrire esperienze immersive di AR e Virtual Try-On. Questa collaborazione potenzia e amplia le soluzioni di Temera



per la creazione del passaporto digitale di prodotto. I clienti potranno usufruire di soluzioni complete di digitalizzazione e tracciabilità, offrendo allo stesso tempo una nuova esperienza d'acquisto innovativa per i brand del settore lusso. Con questa partnership, Temera rafforza ulteriormente il suo impegno nell'innovazione lungo l'intero ciclo di vita dei prodotti nei settori moda e lusso, mentre Zakeke consolida la sua posizione di leader nel Visual Commerce all'interno del settore luxury. L'integrazione delle tecnologie 3D e delle soluzioni di personalizzazione in tempo reale di Zakeke con le soluzioni di tracciabilità e passaporto digitale di Temera consente ai clienti di visualizzare e interagire con i prodotti in modo innovativo, migliorando significativamente l'esperienza utente. Al contempo, offre ai brand della moda un controllo completo su ogni fase del ciclo di vita del prodotto, dalla selezione delle materie prime ai servizi post-vendita. Commentando la nuova partnership, Cristiano Basile, board member e planning and controlling director di Temera, ha dichiarato: "Questa partnership rappresenta una naturale evoluzione del costante impegno di Temera verso l'innovazione, e si integrerà perfettamente nella nostra piattaforma Stylewhere. Grazie alla combinazione della tecnologia 3D di Zakeke con la nostra suite di soluzioni di tracciabilità e prodotti digitali, vogliamo offrire ai brand e ai consumatori nuove opportunità di interazione con i prodotti, incluse esperienze di virtual try-on, AR, configurazione 3D e una maggiore attenzione al monitoraggio della sostenibilità".

Sogedim e Intertrans, una cooperazione rafforzata

La sinergia tra Sogedim e Intertrans rappresenta un ulteriore rafforzamento per entrambe le aziende, che condividono u-

NETCOMM: PREOCCUPAZIONI PER LA DIGITAL SERVICES TAX



La decisione del governo di estendere l'obbligo di pagamento della Digital Services Tax a tutte le imprese che realizzano ricavi derivanti da servizi digitali nel territorio italiano, senza considerare più soglie di fatturato globale e locale, è ufficialmente in discussione e il testo dovrà essere approvato entro il 31 dicembre. Netcomm, il Consorzio del commercio digitale in Italia, che ha già espresso forti preoccupazioni riguardo a questa misura, torna a mettere in guardia dalle conseguenze di questa decisione e, senza mezzi termini, il presidente Roberto Liscia ha dichiarato: "Questa misura rappresenta un colpo di grazia sia per le imprese che operano nel settore dei servizi digitali sia per quelle che usufruiscono di questi servizi, specialmente quelle più piccole o che sono nelle fasi iniziali della loro crescita. La tassa rischia di ridurre il Pil e, a lungo termine, anche il gettito fiscale complessivo, dato che le imprese sarebbero costrette a rallentare le attività di investimento o delocalizzare. Questo crea un ciclo negativo in cui l'imposizione fiscale riduce la competitività delle imprese, rallentando lo sviluppo economico nazionale".

na lunga storia di esperienza nel settore. Sogedim, operativa dal 1984, e Intertransit, attiva dal 1983, hanno sviluppato, ciascuno in modo autonomo, una rete globale in continua crescita via terra, mare e aria. Questa nuova fase della collaborazione si focalizza sulla mutua espansione dei flussi commerciali italo-spagnoli, accelerando l'import-export grazie a una logistica integrata e mirata. Il nuovo servizio ottimizzato,



di trasporto su strada permette di amplificare le spedizioni da/per la Spagna, con un groupage che offre vantaggi tangibili per le aziende italiane tramite collegamenti diretti con Barcellona, Madrid e le principali città. Grazie all'impiego del doppio autista, i tempi di percorrenza vengono significativamente ridotti. Sogedim, avvalendosi di Intertransit come partner affidabile nel commercio internazionale, garantisce consegne puntuali, in sole 24 ore, tra la rete industriale italiana e il cuore produttivo della Spagna. Il servizio giornaliero offerto non è solo un'ulteriore opportunità per gestire al meglio il trasporto di merci ADR, prodotti chimici e cosmetici (mercati ad alto valore aggiunto in cui entrambe le aziende sono fortemente specializzate), ma rappresenta anche un vantaggio strategico per tutte le aziende italiane attive in questi, e/o altri settori, interessate a espandere i propri affari in Spagna e Italia.

Refurbed annuncia in Italia il servizio Trade-In

Refurbed, il mercato online di prodotti ricondizionati in più rapida crescita in Europa, annuncia il lancio del servizio di Trade-In in Italia, Irlanda, Paesi Bassi, Portogallo, Germania e in Austria, il suo mercato nazionale. Il servizio è da oggi disponibile anche in Italia con l'obiettivo di offrire agli utenti la possibilità di dare una seconda vita ai propri dispositivi, estendendone il ciclo di vita e riducendo al minimo la produzione di nuovi rifiuti elettronici e la creazione di domanda di nuove risorse. Il progetto si inserisce in una più ampia strategia aziendale di refurbished, che si presenta ora come un business circolare che consente ai consumatori di riconsegnare i dispositivi che non vengono più utilizzati per re-immetterli

INIZIATA LA COSTRUZIONE DELLE DUE GRU A BOLOGNA



E' iniziata con l'arrivo delle prime travi la consegna delle due nuove gru a portale del nuovo terminal ferroviario dell'interporto di Bologna. Nei prossimi mesi Kuenz, uno dei principali produttori mondiali di gru per la movimentazione di container, procederà con il loro montaggio nel terminal che vedrà la sua apertura nel 2026. Le gru saranno a servizio di un nuovo piazzale di 115 mila mq totali attrezzato anche con 5 binari lunghi 750 mt, permettendo la gestione di treni più lunghi secondo quanto definitivo dagli obiettivi europei. Nei giorni scorsi si è tenuto nell'interporto anche il Terminal Interest Group Meeting di Uirr, l'associazione che riunisce le aziende di trasporto intermodale a livello europeo. Si è trattato di due mezze giornate dedicate alla discussione sui temi caldi del settore: si è fatto il punto sullo stato dell'arte del trasporto ferroviario, grazie anche alla condivisione dei partecipanti dei dati relativi ai propri terminal, ci si è confrontati sulle aspettative per il periodo 2024-2029 e si è revisionato il documento di sintesi sull'attuazione delle questioni relative ai terminali per quanto riguarda gli orientamenti dei corridori Ten-T.

nella catena produttiva, generando così nuovo valore. La scale-up austriaca promuove da sempre alternative d'acquisto sostenibili e convenienti e questa iniziativa ha lo scopo di sensibilizzare gli utenti a un uso ancora più responsabile delle risorse tecnologiche. Con l'ingresso di questo servizio, refurbished offre ai clienti un'ulteriore possibilità di rivolgersi alla piattaforma per generare nuovi cicli di vita su prodotti già esistenti. ■



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

Programma Dicembre 2024 - Gennaio 2025

DICEMBRE 2024

6 DICEMBRE (9,30 -12,30)

RENTRI: TUTTE LE NORME PREVISTE PER L'ISCRIZIONE AL NUOVO REGISTRO ELETTRONICO NAZIONALE PER LA TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI
Dr. Enrico Carlino

11 DICEMBRE (9,30 -13,00)

STRATEGIE DI DE-RISKING IN DOGANA
Dr. Marco Sella

12 DICEMBRE (9,30 -12,30)

PROGETTARE IL MAGAZZINO. FOCUS SULLE FASI DI ANALISI, PROGETTAZIONE E IMPLEMENTAZIONE
Dr. Dario Favaretto

GENNAIO 2025

15 GENNAIO (9,30 -13,00)

DEFINIRE I KPI E I REPORTING DEGLI ACQUISTI
Fausto Benzi

17 GENNAIO** (9,30 -12,30)

RIFORMA DOGANALE, NOVITÀ E CRITICITÀ DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 141/2024, PUBBLICATO IN GU IL 3 OTTOBRE 2024
Avv. Ettore Sbandi

22 GENNAIO (9,30 -12,30)

INCOTERMS E OPERAZIONI DOGANALI: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ DEI TERMINI DI RESA INTERNAZIONALI
Avv. Ettore Sbandi

24 GENNAIO (9,30 -12,30)

RUOLO E FUNZIONI DELL'INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGY (ICT) NELLA GESTIONE DELLA SUPPLY CHAIN
Dario Favaretto

28 GENNAIO (9,30 -12,30)

LA GESTIONE DELLA CRISI NEI CONTRATTI DI LOGISTICA E TRASPORTO (RECESSO, RISOLUZIONE, INADEMPIMENTO, INSOLVENZA, ECC.): QUALI CAUTELE OPERATIVE E CONTRATTUALI ADOTTARE
Avv. Alessio Totaro - Avv. Claudio Perrella, Studio Legale RP Legal & Tax

**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



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 erogiamo 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.

Il decreto legislativo 141/2024

di **Lorenzo Ugolini**
LCA Studio Legale

Il 4 ottobre, come noto, è entrato in vigore il decreto legislativo 141/2024, recante le disposizioni nazionali complementari al codice doganale unionale (DNC). Il nuovo testo ha riassunto, in appena 122 articoli, tutta la normativa nazionale in materia doganale e ha riscritto integralmente l'impianto sanzionatorio, amministrativo e penale. Al riguardo, l'agenzia delle dogane, con la circolare n. 22 del 28 ottobre 2024, ha fornito importanti chiarimenti in merito all'applicazione delle sanzioni, illustrando altresì l'istituto della confisca. Preliminarmente, è stato precisato che la violazione di cui all'art. 79 DNC si verifica in due circostanze: in presenza di indicazione scorretta degli elementi tradizionali dell'accertamento (ad esempio, classificazione, valore e origine) e in caso di errata liquidazione dei diritti (ad esempio, mediante l'indicazione di un'aliquota non conforme del dazio doganale o dell'Iva). L'importo della sanzione è parametrato ai "diritti di confine dovuti", ossia

dichiarati, trova applicazione la sanzione amministrativa ex art. 96, c. 4, DNC, nella misura da 150 euro a 1.000 euro. Tale sanzione è irrogata una sola volta, ancorché dall'accertamento risultino variati più articoli. Se, invece, vi fosse una differenza positiva, occorre fare riferimento ai saldi di ciascun diritto di confine distintamente considerati.

In ossequio al principio di proporzionalità, infine, nel caso i cui dal calcolo dei diritti di confine distintamente considerati si determinino saldi sia positivi che negativi, ai fini del calcolo dei diritti dovuti, i saldi negativi devono essere sottratti ai saldi positivi. Ne consegue, pertanto, che, in caso di rettifica di una dichiarazione doganale con più singoli, se la differenza complessiva dei diritti di confine fosse pari a euro 1.000, troverà applicazione la sanzione amministrativa ex art. 96; se, invece, la differenza risultasse superiore a euro 10.000, troverà applicazione l'art. 79, DNC, con conseguente notizia di reato. In ogni caso, l'agenzia ha chiarito che deve sempre



a quelli che la parte deve corrispondere in più, a qualsiasi titolo, rispetto a quelli dichiarati. In caso di dichiarazioni con più articoli (cosiddetti, "singoli"), l'agenzia delle dogane dovrà verificare se il valore complessivo dei diritti di confine dovuti a seguito dell'accertamento superi o meno il valore complessivo dei diritti dichiarati e liquidati dalla parte, considerando tutti i singoli che hanno subito una variazione a seguito del controllo. Qualora i diritti complessivamente dovuti fossero pari o inferiori a quelli

trovare applicazione l'istituto del cumulo giuridico ex art. 12, decreto legislativo 472/97 ovvero, se più favorevole, il cumulo materiale. Qualora l'importo accertato dall'ufficio risultasse superiore a 10.000 euro, sarebbe contestato all'operatore il reato di contrabbando semplice, che, essendo punito con la sola multa, può essere estinto. In particolare, l'art. 112 del codice doganale unionale prevede la possibilità, per l'autore della violazione di estinguere i reati di contrabbando punibili con la sola pena della multa, quale il contrabbando

per dichiarazione infedele. Tale facoltà è ammessa a condizione che il reato non sia aggravato ai sensi dell'art. 88 DNC, perché commesso con specifiche modalità o perché la conseguenza finanziaria supera determinate soglie (i.e. 50.000 o 100.000 euro).

Al di fuori di tali ipotesi, l'operatore economico può estinguere il reato, versando, anche in pendenza del procedimento penale, l'importo del tributo e di una somma determinata dall'agenzia in misura non inferiore al 100% (e comunque non superiore al 200%) dei diritti previsti per la violazione commessa. Poiché, ai sensi dell'art. 104 DNC, trovano applicazione gli istituti generali in materia di sanzioni amministrative, la parte può definire la propria posizione, ancorché l'ufficio non abbia determinato la misura della sanzione, anche mediante il ricorso al ravvedimento operoso ex art. 13, decreto legislativo 471/97. Nei casi di estinzione del reato mediante l'istituto di cui all'art. 112 CDN, i processi verbali non saranno inoltrati all'Autorità giudiziaria competente.; in caso contrario, l'ufficio è tenuto a trasmettere la notizia di reato. Invero, qualora, nel termine di 30 giorni per l'esercizio del diritto a essere ascoltati, decorrente dalla notifica del pvc, l'agenzia non ritenesse di dover archiviare il processo verbale di constatazione, ritenendo le osservazioni utili in tal senso, la stessa provvede a notificare l'Autorità giudiziaria competente.

Infine, l'agenzia delle dogane ha precisato che l'estinzione del reato non prevede l'automatica applicazione della confisca. L'ufficio, ha, infatti, chiarito che l'art. 112, c. 3, DNC, dispone che l'esercizio della facoltà di estinzione del reato da parte dell'autore "non impedisce" all'ufficio doganale di procedere alla confisca delle merci eventualmente già oggetto di sequestro. L'estinzione del reato comporta, tuttavia, l'irrogazione di una sanzione amministrativa, con la conseguenza che trovano applicazione le esimenti relative alla confisca, di cui all'art. 96, c. 9, DNC. Da ultimo, ai sensi dell'art. 114 DNC, si osserva come le somme riscosse per multe, ammende e sanzioni amministrative, e le somme ricavate dalla vendita delle cose confiscate, fatto salvo quanto di spettanza al Fondo unico giustizia, sono devolute per metà all'erario. L'altra metà è suddivisa tra l'agenzia e la guardia di finanza a seconda che gli scopritori appartengano al personale dell'agenzia o alla guardia di finanza. ■



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

L'innovazione e-CMR

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

Negli ultimi anni, l'evoluzione della tecnologia ha portato a importanti cambiamenti nel settore dei trasporti e della logistica. Tra le innovazioni più rilevanti vi è l'e-CMR, l'equivalente elettronico della tradizionale lettera di vettura CMR, che rappresenta un passo avanti significativo nella gestione e tracciabilità delle merci durante il trasporto internazionale. L'e-CMR è un documento elettronico che può sostituire la versione cartacea della lettera di vettura CMR, nonché un contratto di trasporto internazionale firmato da un mittente, un vettore e un destinatario. Introdotta dalla Convenzione CMR nel 1956, la lettera di vettura ha subito nel tempo una notevole evoluzione grazie alle esigenze di digitalizzazione e automazione delle operazioni logistiche. L'e-CMR, rispetto alla sua versione cartacea, consente di gestire le informazioni relative al trasporto in formato digitale, offrendo numerosi vantaggi, tra cui la possibilità di ridurre i costi legati alla stampa e alla gestione della documentazione cartacea, migliorare l'efficienza grazie a una gestione più rapida delle informazioni e garantire una maggiore sicurezza dei dati. L'e-CMR introduce diverse funzionalità innovative che migliorano il processo logistico:

- tracciabilità in tempo reale: le informazioni aggiornate sullo stato delle merci possono essere condivise in tempo reale tra mittente, vettore e destinatario, migliorando così la visibilità lungo tutta la catena di fornitura;
- firma elettronica: l'utilizzo della firma elettronica garantisce l'autenticità e l'integrità del documento, semplificando le procedure burocratiche e riducendo potenzialmente le frodi;
- semplificazione delle procedure: l'e-CMR facilita la gestione delle pratiche burocratiche e può accelerare i tempi di consegna, grazie alla riduzione dei passaggi necessari per la gestione della documentazione;
- sostenibilità ambientale: riducendo la dipendenza dalla carta, l'e-CMR contribuisce a un approccio più sostenibile nel settore dei trasporti, in linea con le attuali politiche ambientali globali.



L'e-CMR rappresenta un'importante passo avanti nell'assunzione della tecnologia

adeguamento normativo, ma anche un'opportunità per le aziende di modernizzare le loro operazioni e avvalersi delle potenzialità offerte dalla digitalizzazione. Questo cambiamento potrebbe incentivare anche l'adozione di sistemi gestionali integrati e piattaforme di tracciamento digitale, aprendo la strada a ulteriori sviluppi nel campo della logistica 4.0, dove l'interconnessione delle informazioni gioca un ruolo cruciale. In Italia, lo sviluppo dell'e-CMR è avvenuta a partire dal 26 settembre 2024 con l'adesione al protocollo addizionale del 2008, con l'obiettivo di allineare il paese agli standard europei e promuovere una digitalizzazione sempre più avanzata nel settore della logistica. Questa transizione avrà un impatto significativo su operatori di trasporto, spedizionieri e aziende import-export, semplificando le pratiche burocratiche tradizionalmente legate alla gestione della documentazione di trasporto. Infine, l'adozione dell'e-CMR in Europa contribuisce alla ricerca di soluzioni innovative per modernizzare il settore dei trasporti e aumentare la compatibilità tra i vari stati membri. Questo sforzo comune mira a costruire un mercato unico più efficiente, in grado di rispondere in maniera più dinamica alle sfide attuali, come la sostenibilità ambientale e l'ottimizzazione delle risorse. ■

*** 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

Il passaggio all'e-CMR rappresenta quindi non solo un

Un'opportunità per molti

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Il settore della logistica e dei trasporti offre una vasta gamma di opportunità di lavoro, spesso poco conosciute o sottovalutate dai giovani. In un mondo in cui la digitalizzazione e l'automazione stanno trasformando rapidamente i mercati, questo settore si dimostra incredibilmente versatile e in continua crescita, adattandosi alle esigenze del mercato e aprendo possibilità per diversi tipi di profili. Eppure, nonostante la varietà di opportunità, molti giovani non associano immediatamente le proprie ambizioni o competenze a questo settore, o magari non sanno che esistono percorsi formativi specifici che possono rappresentare un ponte diretto verso l'occupazione. La

logistica e i trasporti sono un mondo ad ampio raggio, che copre livelli operativi, tecnici e manageriali, in cui ogni competenza trova uno spazio d'applicazione. Al di là dell'immagine comune, lavorare in questo settore significa accedere a una pluralità di ruoli e di percorsi di crescita professionale, con una formazione specifica e direttamente legata all'assunzione, che permette di affacciarsi rapidamente al mondo del lavoro.

Uno degli elementi di valore della logistica è la sua accessibilità per giovani con background differenti:

- percorsi di sviluppo manageriale per laureati ad alto potenziale che mirano alla gestione di impresa nel settore della logistica;
- specializzazioni pratiche per neodiplomati, ideali per chi desidera inserire rapidamente le proprie competenze tecniche nel mondo del lavoro e trovare una direzione professionale che rappresenti un trampolino per una carriera futura;
- riqualificazioni rapide e mirate per chi ha sperimentato percorsi di studio o lavoro che non hanno soddisfatto le proprie aspettative, offrendo la pos-



La logistica e i trasporti sono un mondo ad ampio raggio, che copre livelli operativi, tecnici e manageriali, in cui ogni competenza trova uno spazio d'applicazione

sibilità di una nuova partenza attraverso un percorso formativo di breve durata, pensato per dare un'immediata spendibilità delle competenze;

- applicazioni tecnologiche avanzate per i giovani appassionati di tecnologia: con l'integrazione di soluzioni AI, sistemi IoT e automazione, la logistica offre a chi è affascinato dall'innovazione un settore in cui la tecnologia è protagonista;
- abilitazioni e certificazioni professionali per ruoli operativi, come la guida di mezzi e la gestione della sicurezza dei trasporti, con percorsi formativi altamente qualificati e una preparazione approfondita in ogni fase.

Come scuola di formazione specializzata, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, nel solo mese di novembre 2024, ha aperto bandi per ben 5 proposte formative di diversa durata e caratteristiche realizzati in partnership con le imprese, ideali per rispondere alle esigenze di più profili. Sono infatti aperte opportunità di formazione finanziata, connesse a specifiche opportunità di assunzione, ognuna con uno scopo formativo chiaro e un percorso >



Il corso per divenire logistic manager mira a sviluppare competenze manageriali per operare in contesti strutturati, dalla gestione delle risorse e delle merci fino alla pianificazione e all'ottimizzazione dei flussi logistici

di accompagnamento previsto per gli allievi in ogni fase, dall'orientamento iniziale, alla formazione vera e propria, alla certificazione abilitante, fino all'inserimento professionale. Le opportunità aperte riguardano formazione per:

- **autista addetto al trasporto passeggeri.** Questo corso, che include l'ottenimento delle patenti D e CQC, offre un'importante opportunità per i giovani che desiderano entrare nel mondo del trasporto persone. Il rilascio di queste patenti consente l'accesso diretto al mercato del lavoro come autista professionale, un ruolo sempre più richiesto;
- **operatore logistico specializzato in scorta tecnica.** Il corso prepara figure polifunzionali in grado di gestire la movimentazione delle merci come magazzinieri-autisti e carrellisti-addetti alla scorta del trasporto non convenzionale. Questa formazione risponde alla necessità di un mercato che richiede versatilità e competenze diversificate, per ruoli operativi sempre più orientati all'efficienza e alla sicurezza;
- **logistic manager.** Un'opzione rivolta ai giovani laureati interessati a percorsi di gestione aziendale in ambito logistico. Il corso mira a sviluppare competenze manageriali per operare in contesti strutturati, dalla gestione delle risorse e delle merci fino alla pianificazione e all'ottimizzazione dei flussi logistici;
- **ITS mobilità e ITS ferroviario.** Percorsi formativi per tecnici altamente specializzati, studiati per prepara-

re figure professionali esperte nella mobilità e nei trasporti ferroviari. Gli ITS sono percorsi di alta formazione che uniscono teoria e pratica, con l'obiettivo di formare lavoratori qualificati per i ruoli più tecnici e specialistici del settore logistica e trasporti.

Ogni percorso formativo ha l'obiettivo di fornire competenze pratiche e spendibili immediatamente, riducendo

il tempo tra formazione e assunzione, indipendentemente dal fatto che si tratti o no di primo impiego. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica da sempre ha nella propria mission il servizio alle persone e il servizio alle imprese, supportando le esigenze della domanda e dell'offerta di lavoro in ottica coordinata e secondo un processo certificato nella sua qualità. Questa impostazione consente di mettere i giovani di fronte a una scelta consapevole: ogni corso è strutturato per dare risposte concrete alle esigenze del mercato, rendendo la formazione non solo un percorso di apprendimento, ma un'opportunità strategica per avvicinarsi all'occupazione e costruire una carriera professionale. Per i giovani che si affacciano a questi percorsi, è fondamentale essere supportati in un assesment personale per comprendere quale sia il proprio obiettivo e il proprio orientamento. Le opportunità nel settore logistico sono ampie e variegate, per cui comprendere dove orientare le proprie ambizioni e competenze è il primo passo per sfruttare al meglio il valore di questi percorsi. Una formazione specifica nel settore dei trasporti può rappresentare, infatti, il trampolino ideale per chi vuole costruire una carriera soddisfacente e "personalizzata" in un settore strategico. ■

www.scuolatrasporti.com
catani@scuolatrasporti.com

La guida di Assologistica

La pubblicazione, redatta da un team di esperti, presenta novità e criticità delle nuove disposizioni introdotte dal decreto 141 del 26 settembre.

La riforma delle nostre dogane è legge. Lo scorso 3 ottobre sulla gazzetta ufficiale è stato pubblicato il decreto legislativo n. 141 del 26 settembre 2024 relativo alle disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'Unione europea e alla revisione del sistema san-

“È la prima guida completa che esce in Italia sulla riforma doganale, alla quale, in un lavoro di squadra, hanno partecipato professionisti e operatori del settore delle spedizioni e del commercio internazionale”, ha spiegato l'avvocato Ettore Sbandi, Of Counsel di Deloitte, coordinatore del progetto.

di poter proporre uno strumento utile per affrontare il cambiamento previsto dalla riforma, che ci vede critici su alcuni punti che verranno evidenziati in occasione dei nostri prossimi webinar sul tema”, ha affermato Jean Francois Daher, segretario generale di Assologistica. La guida verrà invia-



Assologistica

La guida, realizzata in tempi record, analizza le novità che il nuovo impianto legislativo presenta per evitare errori. Sarà un lavoro che prevede aggiornamenti

zionatorio in materia di accise e altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi, che segue di un anno la legge delega fiscale. A meno di un mese dalla pubblicazione del decreto, Assologistica Cultura e Formazione, ramo formativo di Assologistica, ha realizzato in tempi record una “Guida pratica alla riforma doganale” nella quale vengono illustrate e analizzate - con numerosi e utili casi pratici - le novità (e anche le criticità) che il nuovo impianto legislativo presenta.

“Ciclicamente, Assologistica tornerà sul lavoro per svilupparlo e aggiornarlo con le novità di legge e di prassi: interventi delle autorità e possibili nuovi innesti normativi sono infatti attesi nel prossimo periodo e, per questa ragione, il lavoro nasce fin da subito con l'intenzione di essere un lavoro dinamico e in evoluzione, seppure già oggi vuol rispondere alle prime esigenze di aggiornamento e approfondimento che il mercato ha presentato”, ha aggiunto Sbandi. “Siamo lieti

ta gratuitamente a chi si iscriverà ai due webinar free di Assologistica Cultura e Formazione che si svolgeranno l'11 novembre e il 3 dicembre 2024 dal titolo “Riforma doganale: novità più rilevanti e criticità introdotte dal decreto legislativo 141-2024”, tenuti dall'avvocato Sbandi.

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

CEPIM FESTEGGIA 50 ANNI

Presentando il nuovo terminal ferroviario per l'intermodalità del futuro

La nuova infrastruttura è stata progettata per rafforzare Cepim come snodo strategico per i traffici tra l'Italia e il resto d'Europa.

Un traguardo importante e uno sguardo rivolto al futuro: Cepim - Interporto di Parma celebra i suoi 50 anni con la presentazione del terminal ferroviario all'avanguardia, che si estende su una superficie di 130 mila mq. La nuova infrastruttura è stata progettata per rispondere alle esigenze attuali e future della logistica intermodale, rafforzando Cepim come snodo strategico per i traffici merci tra l'Italia e il resto d'Europa. Dotato di un armamento iniziale di 3 binari da 900 metri ciascuno, il terminal supera gli standard minimi europei per garantire la massima efficienza nelle operazioni di carico e scarico.

Dal cuore della FoodValley, Cepim offre un'ampia gamma di soluzioni logistiche per garantire alle aziende un supporto completo nel trasporto. Tra i servizi inclusi figurano la gestione integrata dei magazzini, la movimentazione di container e semirimorchi gruabili e non gruabili, e un'area di stoccaggio sicura per il deposito dei container. "Il nuovo terminal riflette la nostra visione e il nostro impegno per un sistema di trasporto sempre più efficiente e sostenibile, capace di agevolare il passaggio dalla gomma al ferro," afferma Fabio Rufini, amministratore delegato di Cepim.

Investimenti e sviluppo per la logistica del territorio. Cepim ha investito 20 milioni di euro, di cui oltre la metà finan-



Cepim ha speso oltre 20 milioni di euro, di cui la metà con capitale proprio, per la realizzazione del terminal

ziati con capitale proprio, per la realizzazione del terminal, che sarà operativo entro la fine del 2024. L'Interporto di Parma fa parte della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Emilia-Romagna, legata al Porto di Ravenna, e collabora con la ZLS del Porto di La Spezia, offrendo vantaggi logistici per il territorio parmense. Progettato per offrire soluzioni multimodali su ferro e gomma, il terminal consente, alle aziende e a tutti gli attori della catena logistica, di otti-

mizzare i costi, migliorare le prestazioni operative e implementare i collegamenti con i mercati di riferimento.

Un hub intermodale per l'Italia e l'Europa. Cepim è in grado di accogliere fino a otto coppie di treni al giorno, con l'obiettivo di intensificare i collegamenti verso i principali mercati europei, come Germania, Francia, l'Europa dell'est, nonché verso il Sud Italia. Matteo Crema, responsabile dei servizi logistici

Veduta aerea dell'interporto di Parma

e terminal, afferma che “questa infrastruttura migliorerà notevolmente la connettività intermodale, fornendo un impulso al sistema dei trasporti e rispondendo alle necessità delle politiche di spostamento su ferro e di sinergia con la gomma”.

Un anno di celebrazione e nuovi traguardi. Il 2024 rappresenta un anno significativo per Cepim: il completamento del nuovo terminal segna una nuova fase di crescita e sviluppo. Grazie alle nuove dotazioni, la struttura prevede di raddoppiare gli utili nei prossimi 3-4 anni, consolidando la propria posizione come nodo centrale per le rotte commerciali europee. “Dopo anni di preparazione, concludiamo un intervento infrastrutturale fondamentale,” dichiara Rufini, “che potenzierà la nostra capacità operativa.”

Tecnologie avanzate per ottimizzare le prestazioni. Cepim ha implementato tecnologie all'avanguardia per incrementare l'efficienza del terminal sviluppando un sistema di analisi automatica, cofinanziato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che scannerizza i mezzi in ingresso e uscita, registrando automaticamente i dati dei container e riducendo i tempi di attesa. Inoltre, grazie a una gestione moderna e avanzata dei flussi, il terminal è in grado di sincronizzare l'operatività ferroviaria e stradale, ottimizzando tempi e costi.

Capacità e dimensioni dell'hub logistico. Cepim, con una superficie complessiva di oltre 2,5 milioni di mq, di cui 600 mila mq dedicati ai magazzini e 210 mila mq al terminal intermodale, si conferma come uno dei principali snodi italiani. L'interporto permette la movi-



mentazione di circa 5,7 milioni di tonnellate di merci ogni anno, affermando il ruolo centrale dell'interporto nella logistica nazionale e internazionale.

Verso la piena operatività. La piena operatività della struttura sarà raggiunta tramite un piano di assunzioni e una partnership strategica con un operatore ferroviario nazionale. Con il completamento della rete ferroviaria previsto per il 2026, Cepim potrà operare al massimo delle proprie capacità, rafforzando ulteriormente la sua rilevanza nel settore.

Una nuova fase di gestione. Cepim manterrà il controllo diretto della struttura e, in caso di partnership, potrebbe istituire una società dedicata al coordinamento e alla gestione commerciale. Dal 2025, gli operatori ferroviari potranno accedere direttamente all'interporto grazie all'elettrificazione della dorsale di collegamento tra il fascio base e l'attuale stazione. Cepim diventerà ufficialmente “Stazione Interporto di Parma”, come origine/destino delle tracce ferroviarie.

L'anniversario dei 50 anni: uno sguardo al futuro della logistica. Le celebrazioni per il cinquantenario di Cepim sono state accompagnate da una serie di eventi istituzionali e una tavola rotonda a Parma presso il Teatro Farnese, dove esponenti del mondo politico, industriale e accademico hanno discusso

le prospettive e le sfide future della logistica intermodale in Italia e in Europa. L'evento ha incluso anche un workshop dedicato allo sviluppo sostenibile degli interporti, con un focus particolare sull'innovazione e sulla logistica del futuro.

Un libro per celebrare mezzo secolo di storia. Per commemorare il cinquantenario, Cepim ha pubblicato un libro che racconta la storia dell'interporto dalla sua fondazione nel 1974 fino a oggi. Il volume offre un approfondimento sulla cultura e la storia del territorio parmense, un crocevia di merci e persone lungo la storica Via Francigena, e documenta l'evoluzione di Cepim come pilastro logistico e il suo contributo all'economia regionale.

Prospettive future e sinergie strategiche. L'azienda guarda al futuro con una visione che include collaborazioni per massimizzare le capacità del terminal e consolidarsi come snodo essenziale per il traffico merci europeo. Questa espansione contribuirà a rafforzare Cepim come attore centrale nella logistica continentale. “Presentare il nuovo terminal rappresenta non solo la celebrazione di 50 anni di storia, ma anche un punto di partenza per affrontare le sfide future,” conclude Rufini. Con l'espansione del terminal ferroviario e le collaborazioni previste, Cepim è pronto a diventare uno dei principali punti di riferimento della logistica europea. ■

Ha pubblicato un rapporto che aiuta le Pmi ad espandersi sui mercati esteri

“Nove punti” costituiscono la base per intraprendere un’azione che permetta loro di affrontare la sfida internazionale.

Le Pmi contribuiscono in modo significativo al commercio internazionale. Secondo Eurostat, in paesi come Cipro ed Estonia, hanno rappresentato oltre l’80% del valore del commercio nelle esportazioni intra-Unione europea. Al contrario, in grandi economie come Francia e Germania, la quota è stata significativamente inferiore, con le Pmi che hanno contribuito circa al 33-35% del valore del commercio. Per aumentare la loro partecipazione nei mercati globali, le Pmi necessitano di accesso ai finanziamenti, adozione tecnologica e politiche commerciali favorevoli. Con il whitepaper “Global expansion simplified:

The ultimate Guide for SMEs”, DHL Express e la rinomata Università di Maastricht hanno sviluppato una guida pratica per aiutare le Pmi ad affrontare la sfida dell’espansione internazionale. “Uno dei principali vantaggi dell’internazionalizzazione per le Pmi è l’accesso a nuovi mercati. Espandendosi oltre i confini nazionali, è possibile attingere a una base di clienti più ampia e diversificare le fonti di reddito. Inoltre, la tua azienda si metterà alla prova per migliorarsi ed eccellere per competere in questo mercato più ampio”, ha affermato Michiel Greeven, EVP global commercial di DHL Express. “Con il nostro whitepaper, offriamo alle Pmi un insieme di strumenti pratici e facili da



Le Pmi rappresentano in Italia una colonna portante dell’economia

utilizzare per prepararsi all’espansione globale e rendere l’attività sia più redditizia che resiliente”.

“Le Pmi italiane rappresentano una colonna portante dell’economia nazionale, costituendo oltre il 90% del tessuto produttivo del paese” ha detto Martin Blok, managing director sales & marketing di DHL Express Italy “e svolgono un ruolo fondamentale nel creare occupazione, preservare le tradizioni locali e promuovere il Made in Italy. Questo whitepaper, dimostra come DHL sia il partner ideale per sostenerle nel loro percorso di crescita e innovazione, aiutandole a cogliere le opportunità offerte dai mercati globali”. “Con il nostro con-

tributo a questo whitepaper, miriamo a sostenere le Pmi nella realizzazione delle loro ambizioni internazionali. Partendo da una solida strategia, l’espansione globale può offrire grandi opportunità per le Pmi che cercano di esplorare nuovi mercati. Speriamo che le intuizioni fornite in questo whitepaper arricchiscano la loro base di conoscenze e le avvicinino un passo in più verso una crescita internazionale di successo”, ha aggiunto Roy Broersma, managing director del Centre for Entrepreneurship & Innovation presso l’Università di Maastricht.

Sono chiave del whitepaper “nove punti” che qui riassumiamo:



Un passo chiave per internazionalizzare la propria attività è avviare relazioni con fornitori e distributori esteri

- **comprendere l'importanza dell'internazionalizzazione:** le Pmi traggono beneficio dal considerare l'internazionalizzazione come una componente essenziale della loro strategia aziendale, non solo per sostenere le operazioni, ma anche per stimolare la crescita e l'innovazione nel mercato globale;
- **condurre una ricerca di mercato approfondita:** per sviluppare efficacemente una strategia internazionale, le Pmi devono essere consapevoli e previdenti riguardo alle sfide e opportunità future, così come al comportamento dei clienti. La ricerca di mercato è essenziale per ottenere una migliore comprensione del comportamento dei consumatori, delle tendenze di mercato, delle condizioni economiche e delle sfumature culturali;
- **sfruttare le risorse umane,** che svolgono un ruolo cruciale nell'internazionalizzazione delle Pmi. Allineando strategicamente il capitale umano alla strategia di inter-

nazionalizzazione, investendo nella formazione, reclutando i talenti giusti, sviluppando pratiche HR flessibili e promuovendo una cultura di apprendimento continuo, possono migliorare significativamente le loro possibilità di successo nei mercati globali;

- **sviluppare l'intelligenza culturale** che implica una comprensione approfondita e un apprezzamento delle usanze locali, dei valori, del comportamento dei consumatori e dell'etichetta commerciale, fondamentali per interpretare correttamente i dati di mercato e sviluppare strategie sensibili dal punto di vista culturale;
- **formare partnership e network strategici.** Un passo chiave per l'internazionalizzazione è estendere il proprio network avviando relazioni con stakeholder chiave, come clienti, fornitori e distributori nei mercati esteri;
- **scegliere il giusto metodo di ingresso.** Selezionare il metodo di

ingresso appropriato è fondamentale per gestire i rischi e sfruttare i vantaggi locali;

- **navigare nelle leggi e regolamenti internazionali.** La moltitudine di ostacoli legali e normativi che devono affrontare in più mercati può ostacolare significativamente gli sforzi di internazionalizzazione. Capire come navigare in questi ambiti e mitigare i rischi è essenziale

per crescere a livello internazionale;

- **ottimizzare la gestione della supply chain.** Avere una supply chain efficiente è fondamentale per il successo nei mercati globali. Le Pmi possono svilupparne una propria o, per massimizzare efficienza, flessibilità e scalabilità, collaborare con fornitori di logistica terzi;
- **monitorare e sperimentare.** È cruciale adottare un approccio strategico che sfrutti la sperimentazione e il monitoraggio attento degli indicatori chiave di prestazione per aumentare le possibilità di successo.

Questi "nove punti" offrono una struttura facile da seguire per qualsiasi Pmi che desideri intraprendere il percorso verso il commercio internazionale, evidenziando le sfide potenziali e le aree prioritarie su cui concentrarsi per ridurre i costi e i rischi, massimizzando al contempo le opportunità di crescita. Il whitepaper è disponibile per il download sul sito DHL. ■

Aperto il Prologis Sports Center al polo logistico di Piacenza

Prologis ha portato la filosofia di PARKlife anche in questo comune.



di **Tiziano Marelli**

E' stato inaugurato il Prologis Sports Center al Prologis Park di Piacenza, ulteriore iniziativa che la società leader mondiale nel settore dell'immobiliare logistico ha "messo in campo" con la filosofia PARKlife che si pone l'intento di aumentare e affermare l'importanza e l'attenzione verso le esigenze degli addetti che operano all'interno dei parchi logistici di propria competenza, aumentandone il benessere nel pieno rispetto dell'ambiente. Il Prologis Park Piacenza è attivo da circa vent'anni, attualmente conta nove immobili e presto ne vedrà inaugurati altri due, per una superficie complessiva di circa 226 mila metri quadrati; l'area adiacente è stata attrezzata con due campi di padel di ultima generazione e un campo di urban ba-

sket 3 contro 3. Sandro Innocenti, da tempo responsabile di Prologis Italia e da un paio di mesi anche vicepresidente delle attività della società in Francia e Spagna, ha dichiarato che "l'avvio del Prologis Sports Center di Piacenza dimostra una volta di più come la nostra società intenda porsi all'avanguardia nello sviluppo dell'attenzione verso il mondo della logistica e dei bisogni dei lavoratori che vi operano. Crediamo fermamente che anche le aree industriali possono essere integrate all'interno del territorio e delle comunità che lo circondano. Questa, a pieno titolo, è diventata una zona di aggregazione sportiva vivibile a favore dei lavoratori di tutto il parco logistico, e speriamo presto di poterla aprire anche ai cittadini della zona, rivelandosi così ottima anche

per intrattenere relazioni sociali allargate. Di fatto, una porzione di zona industriale viene così 'restituita' alla città: azione concreta che rientra perfettamente nella filosofia che ha dato vita a PARKlife".

Mario Dadati, assessore alle politiche educative, allo sport e al benessere delle persone e degli stili di vita del comune di Piacenza, è intervenuto all'inaugurazione ringraziando "a nome dell'amministrazione cittadina Prologis per l'investimento in questa struttura, che per noi rappresenta un momento storico e un autentico regalo per tutta la città, non solo per il polo logistico, zona che peraltro noi riteniamo fondamentale per lo sviluppo delle nostre attività commerciali. Una società che si mostra attenta alle

esigenze dei lavoratori è capace di guardare al futuro con lungimiranza e capace di pensare al proprio sviluppo ma anche a quello di tutta la comunità che la circonda". Come già accennato non si tratta della prima iniziativa del genere, visto che ormai da più di un anno è attivo un centro animato con gli stessi concetti di attenzione al sociale e alla salute sportiva in una zona dell'interporto di Bologna, peraltro già "colorata" con straordinari murali giganteschi realizzati da alcuni fra i protagonisti dell'urban art italiani più famosi e riconosciuti per questa particolare e sempre più diffusa modalità d'arte.

Fra l'altro, in una sorta di unione virtuale fra le due realtà, dieci di questi street artist - 5 donne e 5 uomini - hanno dipinto altrettanti palloni da basket in occasione del taglio del nastro di Piacenza, di fatto donando altrettante opere a forma sferica che a buon diritto rientrano a pieno titolo

anch'esse nel novero dell'arte a carattere sportivo, in modalità assolutamente singolare. A completare l'intervento non sono state trascurate aree verdi e aree break attrezzate con arredi per esterni come tavoli e sedute frutto della collaborazione instaurata da oltre tre anni con EchoLabs by FerCam & Dachser, realizzati grazie al recupero di pallet e altri imballaggi per spedizioni in una logica di economia circolare. Prologis svilupperà inoltre un servizio di ristorazione tramite distributori automatici e un food truck fornendo così a quanti lavorano nel parco e agli autisti un nuovo importante servizio.

Nicoletta Corvi, assessore alle politiche per l'infanzia, la solidarietà, l'abitazione e l'inclusione sociale del comune di Piacenza, ha aggiunto: "Questa inaugurazione cade in momento di grande attenzione da parte del comune di Piacenza ai bisogni dei lavoratori del polo logistico di le Mose: abbiamo infatti lanciato a luglio con il coinvolgimento attivo di Confindustria, Confapi e Confcommercio, e grazie alla partecipazione di numerose realtà del privato sociale del territorio, dei sindacati e di centinaia di lavoratori, una rilevazione dei bisogni sociali dei lavoratori del polo,

che ha indagato più ambiti: abitazione, famiglia, mobilità, formazione. I risultati stanno per essere diffusi, e vi anticipiamo che il vostro intervento rappresenta una risposta a un bisogno emerso. Ce ne sono tanti altri che vogliamo prendere in carico promuovendo azioni di coprogettazione tra enti, imprese e privato sociale, alle quali ci auguriamo che anche Prologis vorrà prendere parte".

Inoltre, l'inaugurazione di Piacenza è stata occasione per comunicare che - prima volta in assoluto nel nostro paese - Prologis ha avviato in collaborazione con CBRE, società leader globale nella consulenza e nei servizi immobiliari, un importante progetto di ascolto delle esigenze di lavoratori, amministrazione comunale, comunità e associazioni locali che mira ad allineare gli obiettivi ESG dell'azienda in campo sociale con quelli dei propri locatari e con le esigenze del territorio. Attraverso questo processo Prologis non solo sarà in grado di avviare ulteriori specifiche iniziative a beneficio della comunità, ma anche di misurare in maniera concreta l'impatto sociale positivo creato, potendo così determinare i benefici sociali connessi al ritorno sociale dell'investimento profuso. ■

UN LUOGO DI SOCIALIZZAZIONE

PARKlife rappresenta un cambio di paradigma nello sviluppo dei parchi logistici di Prologis, che mira a mettere al centro il benessere, non solo dei propri clienti, ma anche di chi vi lavora. L'idea è quella di pensare al parco logistico sempre più come un luogo di socializzazione, un piccolo centro urbano dove è possibile trovare una serie di servizi che vanno ad arricchire la giornata lavorativa: dal trasporto pubblico alle aree comuni, dalle attività possibili nel tempo libero a occasioni di incontro. Ogni parco logistico ha le proprie caratteristiche peculiari. La filosofia PARKlife permette di intervenire in ciascuno in maniera personalizzata, andando a inserire gli elementi di servizio che meglio rispondono agli spazi ed alle esigenze del luogo. Uno degli elementi caratterizzanti di tutti gli interventi.

Un parcheggio custodito per una logistica su ruote sicura e sostenibile

La nuova realizzazione di Kontractor by Kopron a Ronchis, al confine con la Slovenia.

Un'interessante e davvero innovativa realizzazione immobiliare sta per materializzarsi nel nord-est Italia. Esattamente a Ronchis, un piccolo comune friulano in provincia di Udine, strategicamente posizionato rispetto al confine italo-sloveno, sta per sorgere un parcheggio custodito per camion con servizi integrati all'avanguardia, la cui realizzazione, con contratto chiavi in mano da parte del cliente Truck Parking Network Italy, è stata affidata a KONTRACTOR, divisione di Kopron Spa con funzione di general contractor. La commercializzazione degli spazi sarà gestita da NECTION by Padrosa, marchio di Padrosa Management, società del gruppo spagnolo Padrosa, che fornisce servizi di gru semoventi, trasporti speciali, macchinari per il sollevamento, parcheggi sicuri per

camion e noleggio di uffici e magazzini. A Ronchis, Padrosa Management si è occupata nello specifico, per conto di Truck Parking Network Italy, della ricerca delle aree sui cui realizzare il parcheggio, dello studio preliminare e del permesso di costruire. Ma veniamo agli aspetti innovativi del parcheggio udinese: innanzitutto è il primo parcheggio custodito per camion in Italia conforme alle normative ESG (Environmental, Social and Governance) dell'Unione europea, fatto questo che ha valso al progetto un finanziamento dedicato. KONTRACTOR e NECTION by Padrosa hanno posto al centro di questa iniziativa i temi della sostenibilità ambientale e sociale, promuovendo una maggiore attenzione alla qualità della vita dei lavoratori e un uso più efficiente e sicuro delle risorse. Il general contractor della famiglia Kopron conferma così il suo impegno nello sviluppo di infrastrutture moderne



e sostenibili, in linea con gli obiettivi europei e con l'evoluzione del settore della logistica.

Struttura attenta alla qualità della vita dei camionisti. Il parcheggio custodito per camion offrirà una vasta gamma di servizi per i trasportatori, contribuendo al miglioramento delle condizioni di lavoro per una delle categorie più esposte del settore logistico. Tra i servizi previsti figurano un'area bar/ristorante, spogliatoi con docce, lavanderia, minimarket, strutture predisposte per una futura foresteria e tunnel di lavaggio per camion. Per maggiori dettagli rimandiamo al box sotto. Il parco ospita anche posti riservati ai camion ADR che trasportano merce pericolosa. "Con il nuovo parcheggio custodito per camion, si ridefiniscono gli standard della logistica, mettendo al centro la sicurezza, il benessere dei trasportatori e l'impatto positivo sulle comunità locali. È un passo concreto verso un futuro più sostenibile e responsabile, in linea con i principi ESG dell'Unione europea. Siamo contenti di poter portare la nostra visione e il nostro contributo anche in Italia", afferma Pere Padrosa Pierre, presidente di Truck Parking Network Italy.

Una risposta alle sfide della sicurezza e del decoro urbano. Il progetto risponde a problematiche cruciali per il settore dei trasporti, in particolare in





merito alla sicurezza stradale, al benessere degli autisti e al decoro urbano. La struttura permetterà ai camionisti di sostare in aree controllate e sicure, riducendo la presenza di mezzi pesanti nelle aree cittadine e contribuendo così a un traffico più fluido e meno impattante per le comunità locali. “Siamo entusiasti di avviare un progetto che non solo migliorerà la vita dei trasportatori, ma avrà anche un impatto positivo sulle città limitrofe, riducendo l’invasività dei camion nel-

le aree urbane. È un esempio concreto di come si possano coniugare innovazione, sostenibilità e attenzione alle persone”, dice Camillo Mastrolorenzo, direttore generale di Kontractor by Kopron.

Un progetto co-finanziato dalla UE. Come detto sopra, il progetto di Ronchis è stato finanziato con fondi CEF (Connecting Europe Funds), il cui scopo è di modernizzare le infrastrutture per il trasporto della rete transeuropea dei trasporti Ten-T. Truck Parking Network (TPN) Italy

ha presentato il progetto Ronchis (Latisana) come nuovo sviluppo sicuro per il parcheggio dei camion sulla A4 (Torino-Trieste), parte del corridoio del Mediterraneo. Per questo ha ricevuto il sostegno del ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti, del dipartimento friulano dell’ambiente e dell’autorità del bacino orientale del Po. TPN Italy ha vinto il bando europeo e la Commissione UE, col supporto di CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency) ha concesso al progetto 4.061.199,50 euro come parte dell’insieme dei fondi pubblici erogati per il miglioramento delle infrastrutture sicure per il trasporto lungo i corridoi europei. L’intero progetto ha comportato un investimento complessivo di 14.119.000 euro da parte di TPN Italy. ■

DATI TECNICI E CARATTERISTICHE

Di seguito si riporta una descrizione del progetto suddivisa in base alle funzioni principali: 1) Una palazzina di servizi che includerà un’area ristoro, una zona relax, alcuni uffici e piccole attività commerciali; 2) piazzali e viabilità privati destinati principalmente alla sosta dei mezzi pesanti; 3) locali tecnici e servizi a supporto dell’edificio principale e della piattaforma di sosta. Questi edifici includono locali per deposito, locali per le pompe antincendio, servizi igienici esterni, un tunnel di lavaggio, ecc.

Edificio principale, così suddiviso: ristorazione con annessa cucina e locali accessori per un totale stimato di 120 coperti circa; spazi commerciali di vicinato, ovvero un minimarket, una lavanderia e tre piccoli locali commerciali per la vendita di prodotti specializzati per gli autisti; spazi per uffici, sia per la gestione del parcheggio che per le aziende di trasporto; spazi dedicati ai conducenti dei camion, con docce, servizi igienici, spogliatoi e aree relax; aree per il personale, con spogliatoi e servizi dedicati; aree comuni, costituite principalmente dalla reception, dagli spazi dedicati alla circolazione e depositi; locali tecnici impiantistici a servizio dell’edificio. Caratteristiche: facciate in pannelli sandwich PIR e copertura in TPO e PIR; impianto fotovoltaico in copertura; illuminazione a Led; edificio in classe energetica A

Piazzali esterni: l’area dei parcheggi dei camion occupa la maggior parte del sedime e comprende 301 posti per la sosta degli automezzi e una zona dedicata al carico e scarico a servizio dell’edificio principale; all’interno del parcheggio sono presenti due zone distinte, rispettivamente, una per i camion refrigerati (indicati in blu in planimetria, che devono essere collegati a delle prese elettriche per mantenere acceso il motore di refrigerazione) e l’altra per i camion che trasportano rifiuti pericolosi e infiammabili. I camion refrigerati sono stati posizionati il più lontano possibile dalle abitazioni circostanti, mentre i camion pericolosi sono stati collocati nella zona sud, ovvero nella zona più distante dall’edificio principale. L’area destinata a parcheggi sarà illuminata con lampade a Led. Sono anche previste due vasche di laminazione per la dispersione delle acque meteoriche: la prima è di 2.300 mq e la seconda di 1.800 mq.

Realizzazione di opere di urbanizzazione primaria: circa 2.500 mq per collegare il lotto alla SP 75, composte da attraversamento pedonale, marciapiedi, pista ciclabile, intubamento canale e corsie di immissione e inserimento. E’ anche prevista la realizzazione di una duna acustica di mitigazione in terre armate, a ovest verso le abitazioni esistenti. Tale duna avrà un’altezza di 9 mt per una lunghezza di circa 250 mt.

Italia: l'obiettivo è "decarbonizzare", non solo "elettrificare"

Si è svolto a Milano un evento sul trasporto merci pesante con al centro le strategie per la decarbonizzazione.

di **Carla Buongiorno**

Si è svolta a Milano, presso la Sala Colonne del Palazzo dei Giureconsulti, l'ottava Conferenza nazionale della mobilità elettrica. In questo ambito, c'è stato un evento dedicato al tema del trasporto merci su gomma, organizzato da RSE, che ha riunito esperti e rappresentanti del settore, stakeholder ed esponenti del mondo politico. "Gli autocarri, pur rappresentando meno del 4% del parco veicolare, sono responsabili di oltre il 25% delle emissioni di anidride carbonica derivanti dal settore dei trasporti su strada. In termini di quantità di CO₂, un autocarro produce emissioni 20 volte superiori a quelle di un'automobile", ha spiegato Giuseppe Mauri, capogruppo di ricerca del dipartimento tecnologie di trasmissione e distribuzione RSE. "Emerge quindi con chiarezza la necessità di decarbonizzare questo settore, in Italia e in Europa. Le tecnologie per decarbonizzare questo settore sono già disponibili. L'elettrico a batteria rappresenta la soluzione più efficiente, più sostenibile e nel lungo termine più conveniente. Non solo è fondamentale applicare il regolamento europeo sull'infrastruttura di carburanti alternativi, che consente il trasporto merci regionale; per abilitare la ricarica di mezzi elettrici a lungo raggio saranno necessari livelli di potenza superiori, come quelli sostenuti dal nuovo connettore MegaWatt Charging System (MCS) in fase di standardizzazione. L'MCS supporterà ricariche da

1 a 4 MW che consentiranno di ripristinare lo stato di carica delle batterie nei 45 minuti di riposo obbligatori previsti ogni 4 ore di guida. In questo modo, i Tir fino a 44 tonnellate potranno percorrere lunghe distanze in modo sostenibile".

Mauri ha poi aggiunto: "Per garantire uno sviluppo efficace dell'infrastruttura di ricarica pubblica per gli autocarri sarà essenziale una pianificazione coordinata e avanzata tra tutti gli stakeholder coinvolti oltre che l'adozione di strumenti in grado di mappare le zone di sosta più idonee per la ricarica".

Mario Spagnoli, responsabile mobilità sostenibile del Gestore Servizi Elettrici-GSE, ha quindi presentato la Piattaforma unica nazionale, avviata a marzo 2024 in collaborazione con il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. La piattaforma, che mappa circa 50 mila punti di ricarica su tutto il territorio nazionale, rappresenta uno strumento essenziale per il cittadino, le amministrazioni pubbliche e gli operatori del settore. Grazie alla piattaforma, è possibile accedere



La Piattaforma unica nazionale mappa circa 50 mila punti di ricarica elettrica su tutto il territorio nazionale

a dati e informazioni utili per pianificare lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica, incentivando così la diffusione della mobilità elettrica in modo trasparente ed efficiente. Una delle domande del mercato è dove posizionare strategicamente le infrastrutture di ricarica in modo da intercettare i grandi flussi di logistica. In risposta a tale quesito, Fabrizio Ciaralli, senior manager transportation per Amazon, ha presentato "Chalet", uno strumento open source pensato per aiutare il settore pubblico e privato a identificare i punti più strategici dove posizionare infrastrutture di ricarica elettrica lungo le maggiori arterie di trasporto europee. Secondo Amazon il piano dell'Unione europea per la decarbonizzazione del settore del trasporto merci indica la strada giusta da percorrere, come ha dichiarato nel suo intervento Lorenzo Barbo,



Gianluigi Jacobone ha detto che "l'elettrico non basta: servono vettori alternativi, capacità di misurare, investimenti, nuove regole e incentivi"

amministratore delegato di Amazon Italia Logistica: "Amazon ha pianificato un investimento di oltre un miliardo di euro in Europa per elettrificare la rete dei trasporti dei suoi partner di consegna, con la prospettiva di dotarsi di oltre 1.500 camion elettrici da qui ai prossimi anni. Affinché un piano come questo possa realizzarsi serve promuovere una partnership tra pubblico e privato e garantire un'adeguata e capillare infrastruttura di ricarica pubblica, omogenea tra i diversi paesi così da garantire efficienza operativa nei flussi di trasporto internazionali".

Un ruolo cruciale verso il raggiungimento degli obiettivi è giocato dai principali operatori autostradali, da tempo impegnati nella decarbonizzazione del trasporto su gomma. Gianluigi Jacobone, direttore studi e strategie di Autostrade per l'Italia, ha delineato l'impegno dell'azienda nel potenziamento dell'infrastruttura di ricarica lungo la rete autostradale Ten-T, con una panoramica sugli investimenti e sulle azioni svolte negli ultimi anni: "Decarbonizzare il trasporto su gomma è una sfida cruciale perché circa il 90% di persone e merci si muove su strada oggi come in futuro. La strada è il principale ambito su cui investire per una

digital spoke di Anas, ha presentato i piani di sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, sottolineando l'importanza della sinergia tra le istituzioni e i gestori delle infrastrutture per rendere la transizione più rapida e capillare: "Anas contribuirà all'attuazione del Regolamento AFIR tramite il programma Green Road, il cui obiettivo è promuovere l'elettificazione della rete stradale e autostradale. L'azienda metterà a disposizione i propri asset immobiliari per sviluppare una rete nazionale dotata di infrastrutture digitalizzate e sostenibili, garantendo un'esperienza di ricarica arricchita da servizi complementari".

Sull'obiettivo di realizzare migliaia di stazioni di ricarica entro il 2030 è intervenuto nel dettaglio Enrico Maria Pujia, capo dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha ribadito l'importanza di impegni cogenti e la necessità di lavorare tutti nella stessa direzione per raggiungere gli obiettivi prefissati. Ha poi ricordato gli ingenti investimenti in corso per la rete infrastrutturale ferroviaria e per l'elettificazione di aree in cui ancora operano treni a gasolio, oltre a progetti innovativi come l'introdu-

zione del primo treno a idrogeno in Val Camonica e la creazione di quaranta postazioni di rifornimento a idrogeno in autostrada. È stata inoltre rimarcata l'importanza di strategie complementari per l'elettrico e l'idrogeno, sottolineando che un'adeguata informazione è fondamentale per il successo di tali iniziative. Pujia ha concluso ricordando come le strategie di trasporto merci debbano fare il paio con quelle industriali per non limitare lo sviluppo delle potenzialità dei sistemi italiani.

zione del primo treno a idrogeno in Val Camonica e la creazione di quaranta postazioni di rifornimento a idrogeno in autostrada. È stata inoltre rimarcata l'importanza di strategie complementari per l'elettrico e l'idrogeno, sottolineando che un'adeguata informazione è fondamentale per il successo di tali iniziative. Pujia ha concluso ricordando come le strategie di trasporto merci debbano fare il paio con quelle industriali per non limitare lo sviluppo delle potenzialità dei sistemi italiani.

L'evoluzione verso un sistema evoluto e sostenibile non può prescindere dall'innovazione tecnologica. Franco Cotana, amministratore delegato di RSE, ha spiegato il doppio ruolo di una realtà come RSE: "Da una parte abbiamo il compito di supportare le istituzioni nella definizione di piani, policy e incentivi grazie a rappresentazioni terze e scientifiche che tengano anche conto degli impatti di tali misure. Proprio in questi giorni, siamo coinvolti nella definizione del Quadro Strategico Nazionale previsto dal regolamento AFIR, al quale stiamo lavorando insieme ai colleghi del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica e che comprenderà anche un aggiornamento del Piano nazionale per l'infrastruttura di ricarica elettrica. Un secondo ruolo fondamentale è quello di anticipare e comprendere le potenziali criticità tecniche e le opportunità di nuove soluzioni tecnologiche, utili al settore industriale", ha spiegato Cotana, che sulla sostenibilità del trasporto merci pesante ha aggiunto: "Occorre sottolineare l'importanza di comprendere le potenzialità che possono offrire anche altri combustibili alternativi come i biocarburanti, al di là del vettore elettrico. Il nostro obiettivo è quello di decarbonizzare, non di elettrificare". ■

La logistica deve affrontare tensioni sul livello dei costi

Presentata la ricerca dell'Osservatorio contract logistics del Politecnico di Milano che prevede per il 2024, per la logistica conto terzi, una crescita dello 0,7% sul 2023 per raggiungere un valore di 117,8 miliardi di euro.

Negli ultimi anni, la logistica ha dovuto affrontare un contesto sempre più complesso, caratterizzato da incertezza e criticità. Dopo la forte crescita del biennio 2021-2022 favorita dall'espansione economica e dall'aumento dei flussi logistici, nel 2023 il fatturato della logistica conto terzi in Italia si è stabilizzato intorno ai 115 miliardi di euro, principalmente per il rallentamento dell'attività economica e industriale. Anche per il 2024 si prevede una situazione analoga, con una crescita in termini reali dello 0,7% per raggiungere un valore di 117,8 miliardi di euro. In particolare, nella contract logistics crescono i dipendenti diretti (più 15% tra i top player del settore nei dati a consuntivo) e le operazioni di M&A (36 quelle mappate per la logistica nazionale nel biennio 2023-2024, per un valore di circa un miliardo di euro), mentre si continua a ridurre il numero di aziende della filiera di fornitura (35 mila aziende in meno dal 2019 al 2022, in particolare piccole realtà). Prosegue il processo di ricerca di economie di scala e di allargamento della gamma di servizi offerti dai grandi player di trasporto internazionale.

Nel 2024 si è registrato un ulteriore incremento dei costi della manodopera (più 4,3%), dei canoni di locazione (più 6%) e del denaro (più 19,6%), mentre prosegue la stabilizzazione dei prezzi energetici dopo il picco del 2022. Il costo della manodopera è particolar-



Nel 2024 si è registrato un ulteriore incremento dei costi della manodopera, dei canoni di locazione e del denaro, che è cresciuto del 19,6%

mente critico: agli aumenti definiti dal contratto nazionale si aggiungono fattori legati all'organizzazione del lavoro, a partire dagli accordi di secondo livello citati dal 18% delle aziende, dalla bassa produttività (18%) e dai problemi di assenteismo (16%) e turnover (15%). La terzizzazione è stabile al 45,5% del totale della logistica in Italia. Il principale aspetto ricercato dalle imprese della domanda nell'outsourcing è la flessibilità (evidenziato dal 44%) e poi la modifica della struttura costo/servizio (34%). La logistica oggi è considerata "centrale" dal 65% delle aziende committenti, secondo cui deve agire su più fronti contemporaneamente: contenere i costi (41%), migliorare il livello di servizio (42%) e l'impatto ambientale (17%). Se da un lato si assiste

a questa evoluzione sul fronte della domanda, dall'altro si aprono nuove sfide per i fornitori di servizi logistici: l'attrattività del personale, la transizione green e, in senso più in ampio, la sostenibilità. Sono alcuni risultati della ricerca dell'Osservatorio contract logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano presentata durante il convegno "La Logistica al centro della transizione della domanda".

"La Logistica ha davanti a sé grandi sfide. Da un lato, infatti, prosegue il cammino verso la sostenibilità, non solo economica, ma anche ambientale e sociale. Dall'altro, deve affrontare un rallentamento dei volumi, tensioni sull'aumento dei costi e difficoltà di reperire manodopera, mentre permane



La “sostenibilità” è una sfida che le aziende logistiche stanno affrontando

un’incertezza sulla scelta delle tecnologie e dell’impostazione dei processi. Ma il settore ha i giusti anticorpi per rispondere a queste sfide, grazie alla capacità di adattamento e a un approccio di collaborazione nella relazione fra committenti e fornitori, che è sempre più dirimente in ogni aspetto, dagli investimenti per la transizione green, alle trasformazioni dei processi in ottica human-centric, fino all’impostazione degli appalti di terziarizzazione”, ha affermato Marco Melancini, responsabile scientifico dell’Osservatorio Contract Logistics. “La transizione in atto nella domanda rafforza la rilevanza della logistica. Emerge infatti la sua centralità per le imprese committenti, in un contesto che richiede di lavorare non solo sui costi, ma anche sul livello di servizio e sull’impatto ambientale. Nel settore, cresce l’adozione di soluzioni green e migliora la misurazione dell’impatto ambientale. Nel trasporto su strada, sono ormai molteplici le tecnologie disponibili e il 57% dei top player ne adotta tre o più, in una complessità di scelta per gli operatori che devono considerare fattori diversi. Più in generale, nell’introduzione di nuove soluzioni tecnologiche, oltre agli effetti economici e di servizio, diventa sempre più importante considerare anche l’impatto sui lavoratori e il loro coinvol-

gimento”, ha spiegato Damiano Frosi, direttore dell’Osservatorio.

E’ in corso la transizione verso una logistica più sostenibile dal punto di vista ambientale. L’80% delle aziende committenti evidenzia un’alta intensità di adozione di soluzioni green, in forte crescita rispetto a 10 anni fa (quando era il 13%). Ma è migliorabile la misurazione dell’impatto ambientale: il 77% ha un’intensità di misura bassa. Il 49% delle imprese calcola la CO2 equivalente associata alle attività logistiche con una frequenza e un livello di dettaglio in linea per il report di sostenibilità. All’interno della transizione green, un ruolo importante è svolto dal trasporto su strada, per cui oggi sono disponibili molte opzioni tecnologiche, con una complessità di scelta che rischia di creare incertezze e rallentare il percorso. Sono 11 le soluzioni censite, con un diverso stadio di sviluppo. Accanto a quelle fossili tradizionali (B7, compressed natural gas e liquefied natural gas), ci sono le varianti biologiche B100 e l’HVO per i veicoli diesel, il bioCNG e il bioLNG per quelli a gas naturale. Ci sono veicoli elettrici a batterie anche per lunghe distanze, veicoli a idrogeno con celle a combustibile e con motore a combustione interna, e carburanti sintetici.

A oggi, HVO e bioCNG/bioLNG sono le soluzioni più diffuse tra quelle di origine non fossile. Il 57% dei fornitori di servizi logistici impegnati nella transizione green utilizza contemporaneamente diverse soluzioni, per il diverso stadio di sviluppo tecnologico, per sfruttare la vita utile del singolo mezzo e le peculiarità delle tecnologie stesse. Nell’ambito della sostenibilità, è sempre più rilevante la riduzione delle risorse impiegate, il riutilizzo di prodotti o materiali, il recupero di componenti e il riciclo delle risorse. E la logistica ha un ruolo chiave per la gestione di processi e flussi complessi. Per il 75% delle aziende l’economia circolare è molto rilevante. In questo campo, le imprese stanno perseguendo diverse strategie e l’approccio più diffuso è utilizzare risorse provenienti da altre filiere (attuato dal 58%), ma l’intenzione è di lavorare sempre più a modelli di economia circolare in senso stretto con il riciccolo delle risorse all’interno dei confini dell’azienda (68%).

L’iniziativa di economia circolare può essere associata a diversi modelli di business, dal puro product oriented al puro user oriented, con modelli intermedi: oggi la maggior parte delle aziende sceglie il più tradizionale orientato al prodotto. “Nell’economia circolare, il ruolo della logistica non è solo il trasporto dei prodotti, ma la gestione di un processo complesso, composto da diverse attività e da snodi decisionali che richiedono capacità avanzate di planning. Lo sviluppo di questo paradigma richiede competenze aggiuntive, ad esempio per la gestione della serializzazione e di nuove forme di packaging, che porteranno ad un ulteriore salto di qualità della filiera”, ha sostenuto Elena Tappia, direttrice dell’Osservatorio. ■

I problemi della supply chain per le aziende italiane

Nel 2024, circa quattro aziende su cinque hanno segnalato interruzioni sui percorsi scelti e tutte hanno dovuto misurarsi con l'aumento dei prezzi.

I dati del più recente rapporto sulla supply chain di reichelt elektronik mostrano che la situazione delle catene di fornitura è ancora lontana dall'essersi normalizzata. Nello studio, condotto ormai da quattro anni, 250 aziende industriali italiane sono state intervistate dall'istituto indipendente OnePoll. Le interviste dimostrano che continuano a essere diffusi i problemi della supply chain tra le aziende italiane. Quest'anno, circa quattro aziende su cinque (74%) hanno segnalato interruzioni significative o moderate a causa di colli di bottiglia nella supply chain. Quasi la metà (48%) ha dovuto fermare la produzione per almeno 20 giorni a causa della mancanza di componenti, causando grandi perdite alle aziende coinvolte. Tuttavia, il numero medio di giorni di produzione persi è notevolmente diminuito. Mentre le macchine sono rimaste ferme per 32 giorni nel 2023, quest'anno la cifra è stata di circa 17 giorni. Entrambe le cifre rappresentano quindi un miglioramento significativo rispetto ai 44 giorni del 2022. I pezzi di ricambio per dispositivi e macchinari (40%), i sensori (40%), i semiconduttori (38%) e i pezzi di ricambio per utensili e macchinari (27%), sono stati i più difficili da ottenere nel 2024, proprio come lo scorso anno. Le aziende hanno riscontrato come l'aumento dei prezzi dei componenti critici (70%) sia stato più problematico dei colli di bottiglia (48%). Una chiara differenza rispetto al 2023: quest'anno i rispondenti sono molto più ottimisti che la situazione possa migliorare nei prossimi



Un terzo delle aziende italiane è passato a fornitori regionali per essere meno dipendente dalle influenze internazionali

dodici mesi (lo sono il 48% rispetto al 38% dell'anno scorso).

È interessante anche vedere quanto la disponibilità delle materie prime influenzi la gamma e il design del prodotto. Ad esempio, il 40% degli intervistati ha dichiarato di prestare ancora più attenzione alla disponibilità a lungo termine dei componenti durante lo sviluppo di nuovi prodotti. Meno della metà (41%) comunque ha identificato fornitori alternativi per tutti, o quasi tutti, i componenti. Anche il prezzo gioca un ruolo decisivo: il 20% delle aziende ha già rimosso un prodotto dal proprio catalogo, o modificato in modo permanente lo stesso, perché alcuni componenti sono diventati troppo costosi. Per proteggersi meglio dalla carenza di ma-

teriali, la maggior parte delle aziende ha optato per soluzioni a lungo e breve termine. Ad esempio, il 34% ha già aumentato i propri livelli di stock, mentre un ulteriore 46% prevede di farlo nel 2025. Il piano a lungo termine per regionalizzare e diversificare le supply chain è già in fase di attuazione da parte di alcune aziende. Ad esempio, un terzo (32%) è già passato a fornitori regionali per essere meno dipendente dalle influenze internazionali, mentre un ulteriore 45% intende perseguire questo piano l'anno prossimo. Un numero simile di aziende (44%) ha già ampliato la propria rete di fornitori e un ulteriore 38% prevede di farlo nel prossimo anno. Tuttavia, gli eventi del mercato globale o politici non sono gli unici fattori che spingono le aziende a



Un'azienda su tre ha adottato misure per aumentare la sicurezza delle proprie supply chain e proteggersi così da attacchi informatici

modificare le loro catene di approvvigionamento. Un'azienda su tre (29%) ha adottato misure quest'anno per aumentare la sicurezza delle proprie supply chain e proteggersi così da attacchi informatici. Quasi la metà delle aziende (46%) prevede di compiere questo passo nel prossimo anno. L'influenza della Direttiva Due Diligence è altrettanto evidente: il 26% delle aziende intervistate ha cambiato un fornitore quest'anno per conformarsi alla legge e un ulteriore 47% prevede di farlo entro i prossimi 12 mesi.

L'aumento dei costi dei componenti (70%) non è l'unico fattore che pesa sui costi per le aziende industriali italiane. Gli intervistati considerano i costi energetici elevati (69%) come il secondo maggiore ostacolo. La guerra in Ucraina (65%), la difficile situazione economica mondiale (64%) e quella del proprio paese (59%) rappresentano anch'esse un problema per le aziende. Anche una possibile escalation del conflitto in Medio Oriente (56%) e il verificarsi o intensificarsi dei conflitti commerciali tra Cina e Unione europea (55%) sono stati indicati come in-



Anche i conflitti commerciali tra la Cina e l'Unione europea potrebbero essere un'aggravante per le supply chain ancora "lunghe"

fluenze particolarmente negative. Uno sguardo alla politica interna mostra che solo la metà delle aziende italiane (49%) concorda sul fatto che l'attuale governo fornisca loro una solida base per il commercio in un contesto internazionale. Ciò che vorrebbero vedere dal governo per avere ancora più successo è, soprattutto, una maggiore protezione dell'industria nazionale contro i concorrenti esteri, in particolare se

questi sono sostenuti da sussidi statali, come accade in Cina (36%). Hanno anche bisogno di sovvenzioni o aiuti per ridurre i costi elevati (37%) e di una riduzione della burocrazia (32%). Il 20% auspicherebbe, inoltre, di poter concludere con una maggiore facilità nuovi partenariati commerciali con paesi africani o del sud-est asiatico.

Christian Reinwald, head of product management and marketing presso reichelt elektronik ha così riassunto: "Sebbene i colli di bottiglia della catena di approvvigionamento abbiano

ricevuto meno attenzione quest'anno di fronte a sfide altrettanto importanti, come i costi energetici elevati, ciò non significa che la situazione della catena di approvvigionamento sia migliorata, le aziende devono ancora trovare modi intelligenti per garantire efficienza, qualità e controllo dei costi nella loro produzione. Il fatto che le aziende stiano optando per soluzioni a breve e lungo termine è un buon segno". ■

I seminari tenuti a Padova



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



Pubblichiamo nelle pagine seguenti i resoconti dei sei seminari organizzati da aziende associate e da Assologistica durante la Green Logistics Expo.

a cura di **Tiziano Marelli**

MANPOWERGROUP

Le nuove competenze

Entro sei anni, cambierà il mercato del lavoro per 8 professioni su 10.

Moderato dalla responsabile della comunicazione e del brand Elisa Robustelli, ManpowerGroup Italia ha organizzato il talk "Green Supply Chain: le nuove competenze per una logistica

sostenibile" dedicato ai ruoli nella logistica del futuro. Nell'occasione, Alfonso Santaniello, head of vertical dell'area logistica e trasporti di ManpowerGroup nel nostro paese, ha presentato alcuni dati sul merca-

to del lavoro nel settore. La società pubblica trimestralmente il report MEOS, un'indagine previsionale sull'occupazione del trimestre: per il periodo in corso (ottobre-dicembre) la previsione media sull'occupazio-

ne in Italia è in crescita del 19%, mentre per logistica e trasporti la stima è del più 16%, a fronte di una carenza di talenti dichiarata da circa il 70% delle aziende. Un altro report, lo studio predittivo “Il futuro delle competenze nell’era dell’intelligenza artificiale” - realizzato da ManpowerGroup con EY e Sanoma - ha analizzato un modello futuro della domanda di professioni e competenze nel nostro paese fino al 2030, utile per l’orientamento di chi oggi deve prendere decisioni per la propria formazione e lavoro, per le aziende che devono pianificare gli ingressi, per gli operatori dell’istruzione.

Per Santaniello, “Secondo queste analisi entro sei anni cambierà il mercato del lavoro per 8 professioni su 10. L’intelligenza artificiale, in particolare quella generativa, continuerà ad avere un impatto notevole sull’evoluzione della domanda di lavoro. L’effetto sarà quello di un rallentamento della crescita della domanda per alcuni gruppi professionali e l’aumento per altri, senza quindi che si verifichi un calo in termini assoluti. Aumenterà sempre più la domanda di professioni tecniche e ad alta qualifica, ma altre aree (IT/sistemi informativi, comunicazione e in particolare acquisti/ magazzino) saranno coinvolte nei processi di cambiamento delle professioni”. Questi dati ci permettono di prevedere quali saranno le mansioni maggiormente



Lo stand ManpowerGroup all'Expo

richieste nel settore (spedizionieri e responsabili di plant, supply chain manager), quelle che diventeranno desuete (magazzinieri nell’accezione corrente) e le professionalità su cui intervenire (impiegati di magazzini) per riallinearle a un mercato in continua evoluzione. Fra le figure più in crescita nei prossimi 10 anni si prevedono i team leader-responsabili di magazzino (che cresceranno del 3%), gli autisti con patenti (più 2,6%), gli spedizionieri (più 2%) e gli addetti alla logistica e al magazzino (più 1,5%). Filippo Caltabiano, human resources director, e Cristina Di Francesco, people & culture talent specialist, entrambi di Fiege

Logistics Italia, hanno poi presentato il nuovo modello organizzativo di Fiege Logistics Italia di gestione diretta delle persone, focalizzandosi su ambiente di lavoro, benessere e formazione continua. Nella parte finale dell’incontro sono intervenuti Andrea Dal Corso, HR and HSE director Italy & Switzerland di GXO Logistics, e Jacopo Giovannini, learning & development account di talent solutions, che hanno parlato di come il provider logistico offra al proprio personale diretto una carriera sostenibile e una formazione continua grazie agli investimenti fatti dall’azienda, creando un ambiente di lavoro sempre più inclusivo.

LOGISTICA UNO

Gli obiettivi per l'intermodalità

La società opera nel settore riducendo le emissioni di CO2.

Logistica Uno, operatore logistico specializzato nel trasporto combinato su lunga distanza, ha partecipato all'Expo di Padova presentando la sua divisione Rail e illustrando gli ambiziosi traguardi stabiliti per il 2025, obiettivi che il responsabile della divisione ferroviaria della società Luigi Terzi ha riassunto così: "Ampliare e ottimizzare i nostri servizi ferroviari offrendo soluzioni alternative alle altre modalità di trasporto, favorendo al massimo la transazione verso il green". La società opera nel settore grazie a un'offerta di trasporto combinato: due tratte brevi su gomma e una tratta lunga su ferrovia, soluzione considerata altamente sostenibile che si pone, appunto, decisamente l'obiettivo di ridurre al minimo le emissioni di CO2: risultati che GreenRouter, agenzia specializzata in questo tipo di monitoraggio, è stata incaricata di certificare. L'azienda mette a disposizione vagoni dedicati per diverse tipologie di merci - food & beverage, materiali siderurgici, legname e altro - garantendo un servizio logistico personalizzato e su misura. Come ha affermato l'amministratore delegato di Logistica Uno Gianluca Cornelli "La divisione Rail rappresenta un pilastro fondamentale nel completamento della nostra offerta di servizi logistici, oltre che essere un nostro tratto distintivo. Vogliamo continuare sul percorso dell'innovazione già da tempo intrapreso, offrendo ai nostri clienti soluzioni sempre più sostenibili e competitive". Nel corso



Particolare della "lezione" tenuta agli studenti dell'ITS di Piacenza e Parma

della presentazione è stato fra l'altro illustrato il servizio ferroviario combinato da Padova a Marcianise, in provincia di Caserta, poi fino a Catania, corridoio che collega importanti bacini di traffico con due modalità studiate per migliorare l'efficienza e ridurre i tempi di consegna.

Durante l'evento è stato organizzato un webinar dal titolo "Logistica su rotaie: ottimizzazione dei trasporti con Logistica Uno" moderato dallo stesso Terzi, dallo specialista nei trasporti intermodali Adriano Valente e dalla responsabile planner Luna Pangrazio. La "lezione" ha visto protagonisti circa 40 studenti dell'ITS Logistica Sostenibile di Piacenza e Parma suddivisi in

due distinte sessioni, poi impegnati a rispondere via app e cellulare a una serie di domande sugli argomenti trattati: i più veloci e precisi nelle risposte sono stati premiati simbolicamente per l'attenzione e la prontezza dimostrata. L'incontro con alcune delle giovani leve che presto saranno impiegate professionalmente nel settore logistico, ha chiosato Terzi, "rappresenta al meglio l'impegno che la nostra società intende riservare alla formazione dei futuri protagonisti della logistica sostenibile. Siamo fermamente convinti che investire nello sviluppo delle competenze di ragazze e ragazzi rappresenti la giusta chiave per affrontare le sfide future e costruire un domani più green per il settore nel suo complesso".

Magazzini sempre più green

Le esigenze e le aspettative degli operatori sulla sostenibilità.

L'incontro organizzato da WCG-World Capital Group, società di consulenza immobiliare connotata da una forte specializzazione nell'ambito della logistica nazionale, è stato dedicato al futuro del settore rispetto alle opportunità legate alla sostenibilità nei magazzini. I lavori sono stati introdotti dall'head of research & advisory di WCG Marco Clerici, che ha sottolineato come "il mercato del commercial real estate gode di buona salute e di crescente strategicità del nostro paese. Stiamo vivendo un periodo storico, che ha comportato la raccolta, da inizio anno, di più di 6 miliardi di euro. Gli investitori cercano e sviluppano immobili sostenibili e gli operatori logistici li vogliono sempre più efficienti. Quello che fino a qualche anno fa era semplicemente chiamato magazzino è oggi un luogo di lavoro che deve rispondere non solo alle esigenze di stoccaggio delle merci, ma anche a quelle di chi le movimentata". Particolare attenzione è stata poi riservata ai risultati della ricerca "Il Green Warehousing nella Contract Logistica" messa a punto in collaborazione con Liuc, l'Università Cattaneo di Castellanza. A presentare i dati sono stati Fabrizio Dallari, titolare dei corsi di Logistica e Supply Chain di Liuc, e Martina Baglio che si occupa dell'area di ricerca d'ingegneria industriale e informazione della stessa università. Un focus particolare è stato proprio quello relativo all'analisi delle esigenze e delle aspettative degli operatori logistici in

termini di sostenibilità. I risultati sono stati poi oggetto di discussione con professionisti del settore e di aziende di contract logistics - Bracchi, Cab Log, Number 1 e Italsempione - che hanno condiviso le singole best practice, fornendo esempi concreti per rendere le operazioni e i magazzini sempre più green focalizzando l'attenzione sulle possibili soluzioni per rendere la riduzione dell'impatto ambientale delle infrastrutture logistiche sempre più diffusa, con un'attenzione particolare rivolta ai progetti sostenibili in grado di combinare ed efficienza e transizione ecologica.

Inoltre sono stati resi noti i dati della nuova edizione (la 37esima) del "Borsino Immobiliare della logistica" relativa al primo semestre dell'anno in corso, realizzato dal dipartimento di ricerca di WCG in collaborazione con Nomisma, spaccato della situazione di settore che offre una esautiva panoramica sulle tendenze di



Lo stand di WCG-World Capital Group

mercato, evidenziando l'andamento dei canoni di locazione e dei rendimenti settoriali, con un particolare accento sui magazzini green e sulle soluzioni innovative che guardano al futuro dell'intero ambito logistico. Secondo Clerici i dati che ne sono emersi "dimostrano chiaramente come si stia finalmente passando da una visione dell'immobile logistico vissuto prima come 'barriera' a quello attuale di 'cerniera', dove l'elemento di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica) sta registrando un impatto sempre maggiore nei diversi attori della filiera".

ALBATROS

Comunità energetiche e logistica

La nascita della fondazione CER-Nord Italia.

Durante l'incontro il presidente di Albatros Fausto Faggioli, il direttore esecutivo Andrea Prato e il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone hanno ufficializzato la nascita della fondazione CER-Nord Italia grazie alla quale tutte le società aderenti ad Assologistica potranno partecipare gratuitamente all'iniziativa e portare all'interno delle Comunità Energetiche Rinnovabili - le associazioni tra cittadini, pubblica amministrazione, piccole e medie imprese, privati, enti pubblici territoriali e attività commerciali che fondano il proprio sviluppo sull'obiettivo di produrre, consumare e scambiare energia rinnovabile a livello locale - i propri contatori produttori di energia grazie ai quali potranno immettere e stabilizzare i ricavi per ridurre i costi connessi al consumo energetico. Una delle missioni di Albatros è da tempo quella di informare al meglio, attraverso interventi mirati da parte di tecnici esperti del settore, il sistema logistico italiano sulle grandi opportunità connesse alle peculiarità insite nell'adesione alle comunità energetiche rinnovabili, soprattutto alla luce del fatto che il quadro normativo nazionale è profondamente cambiato grazie alla pubblicazione delle regole operative che danno vita al nuovo regime dell'autoconsumo diffuso. Quindi, ora anche chiunque eroga servizi logistici pur non essendo produttore di energia può vendere "virtualmente" l'energia autoprodotta che eccede l'autoconsumo a prezzi di mercato. Inoltre, per il solo fatto che dei contatori posti



Ruggerone mentre parla al seminario

all'interno della stessa cabina primaria consumano energia nella stessa fascia oraria determina la concessione di incentivi che vengono ripartiti a chi produce e a chi consuma.

L'accordo non è stato messo a punto unicamente per incentivare la conversione della produzione di energia dalle fonti fossili a quelle rinnovabili, ma anche perché produrre e consumare contemporaneamente genera un migliore sfruttamento della rete esistente tanto che non è lo Stato a pagare gli incentivi ma le bollette stesse che hanno generato risparmi dal costo dell'energia e dai minori oneri di "dispacciamento" derivanti dal fatto che l'energia viene prodotta e consumata sul posto. Inoltre, il solo fatto di aderire a una comunità energetica in qualità di socio coinvolgendo anche i propri dipendenti può migliorare in

modo rilevante 8 su 10 parametri che riguardano la nuova norma ESRS-ESG che impone alle imprese italiane la redazione del bilancio annuale di sostenibilità per certificare quanto è stato fatto per contribuire alla riduzione delle emissioni nocive nell'atmosfera. A coronare il successo dell'evento sono stati anche gli interventi di sei giovanissimi rappresentanti (schiacciante la predominanza femminile: 5 a 1) di amministrazioni governative e locali di altrettanti paesi dell'America Latina - Cuba, Uruguay, Repubblica Dominicana, Bolivia, Cile e Colombia - con i quali Albatros ha avviato progetti di collaborazione per favorire, anche in quelle situazioni, azioni di transazione energetica. Uscire dai propri confini significa anche dimostrare notevoli capacità di espansione e sviluppo su vasta scala: un esempio di attivismo evidente per il futuro della società.

RANDSTAD

Presentato il libro “Questo non è lavoro”

Un faro su problematiche sempre più gravi.

Si è rivelata un'idea particolarmente centrata e accattivante quella di Randstad - multinazionale olandese che si occupa di ricerca, selezione e formazione di risorse umane - nel presentare il libro di Giam-piero Falasca, avvocato giuslavorista e giornalista collaboratore del Il Sole 24 Ore (che ne ha curato l'edizione). Si tratta di “Questo non è lavoro”, corredato dal sottotitolo significativo: “Storie di lavoro dannato e strategie per combatterlo” e da una riflessione riportata dall'autore anche nell'ambito del convegno: “Il lavoro senza dignità, in pratica, coinvolge la responsabilità di diversi soggetti: politica, impresa e anche consumatori”. In poche parole, per Falasca, siamo tutti obbligati a porci una domanda: il grande risparmio di costo che si nasconde dietro i prodotti che acquistiamo a prezzi stracciati sulle spalle di chi ricade? L'evento, coordinato dal responsabile dei rapporti istituzionali di Randstad Andrea Castellet, ha visto anche la partecipazione dell'amministratore delegato di Randstad Chiara Martoglio e del presidente di Assologistica Umberto Ruggerone. In tutte le pagine del volume, in libreria da qualche settimana, l'autore ha esplorato la difficile situazione che tocca circa tre milioni di lavoratori nel nostro paese (tristemente definiti “invisibili”) che, nonostante l'impiego, vivono nell'irregolarità e senza godere di sufficienti tutele legali. Un viaggio compiuto raccogliendo le loro testimonianze dirette, andando anche a scovare gli annunci di lavori del tutto improbabili se non addirittura chiaramente votati allo



Un momento del seminario organizzato da Randstad

sfruttamento, caratterizzati da salari al limite della sopravvivenza e addirittura connotati da note di tentato se non sfrontato stalkeraggio nei confronti di candidate femminili, il tutto arricchito dal contributo di esperti, intellettuali, giornalisti, accademici, sindacalisti e imprenditori.

Un vero e proprio excursus dettagliato nella sua cruda realtà che ha il merito di accendere un faro su problematiche che si stanno rivelando sempre più gravi e serie per una larga fetta di professionisti del nostro paese. I protagonisti hanno quindi approfondito il tema collegandolo al mondo della logistica; Chaira Martoglio si è soffermata “sull'importanza di investire su strumenti come la formazione e lo sviluppo, elementi che da sempre ca-

ratterizzano la strategia di Randstad, per poter cambiare lo storytelling del settore, contribuendo alla sua crescita sana”, mentre Ruggerone ha voluto sottolineare “la necessità di regole adeguate alla realtà e all'importanza sempre più corposa che il nostro settore ha acquisito negli ultimi anni”. Per il presidente di Assologistica “non basta, quindi, risolversi ad adottare interventi spot: noi riteniamo che solo attraverso l'istituzione sistematica di un sistema articolato di interventi (progetto crucotto, reverse charge, rinnovo del CCNL, certificazione di filiera, verifica preventiva della genuinità dei contratti) sarà possibile fornire risposte concrete sui temi connessi a una regolarità concreta e stabile, senza prescindere da un rapporto stretto di condivisione e collaborazione fra le parti coinvolte”.

Logistica e sostenibilità sociale

Sono ancora molte le sfide che il settore deve affrontare.

L'incontro, moderato da Martina Castoldi, fondatrice e amministratore delegato di Tiaki Logistics è stato focalizzato su quanto sia da ritenersi essenziale per le aziende logistiche l'adozione di pratiche di gestione sostenibile, con particolare riferimento alle azioni di sostenibilità sociale al fine di garantire non solo la conformità alle normative, ma anche per migliorare la reputazione e la competitività sul mercato: obiettivi che da sempre rappresentano il fulcro e la funzione dell'attività propria di Tiaki. Per Castoldi "Oggi più che mai il tema della sostenibilità non rappresenta solo una questione etica ma è diventata un imperativo strategico per tutti i settori, logistica inclusa. Una recente indagine del Digital Supply Chain Institute ha appurato che il 62% delle aziende intervistate riconosce l'importanza cruciale di integrare i fattori ESG (environmental, social, governance) nelle proprie pratiche di gestione della supply chain, tuttavia solo il 40% ne ha una chiara definizione, quindi è evidente che esiste un divario significativo tra la consapevolezza del problema e l'azione concreta". Ne consegue, ha proseguito l'ad di Tiaki, che "la logistica rappresenta una colonna portante dell'economia italiana, ma nonostante sia indubbio che il settore abbia compiuto progressi significativi nelle soluzioni di efficientamento energetico e diminuzione dell'impatto ambientale, sono ancora molte sfide da affrontare per quanto riguarda i parametri sociali. Diritti dei lavoratori, condizioni contrattuali,

salute e sicurezza, equità nell'accesso ai servizi: sono questi i temi dove c'è ancora molta strada da percorrere". A seguire, la direttrice di Adapt Giada Benincasa ha approfondito il tema delle problematiche legate alla gestione dei contratti di appalto e subappalto, aspetto fondamentale poter accedere a una corretta tracciabilità della filiera nel rispetto della normativa di riferimento e dei diritti dei lavoratori. Poi è toccato al presidente di Magellan Circle, Alexio Picco, illustrare le sfide da affrontare per integrare la sostenibilità nelle operazioni delle aziende logistiche, i vantaggi competitivi che ne possono scaturire e come il settore può migliorare l'integrazione delle pratiche Esg nella gestione della supply chain. Carlo Rossini, amministratore delegato di Eetra, ha invece analizzato i termini relativi all'impatto derivante dalle direttive CSRD e CSRDD sulla rendicontazione di sostenibilità per le aziende logistiche e come le nuove normative obbligano le aziende a implementare processi di due diligence ESG. Massimiliano Montalti, amministratore delegato di MWM, partendo dall'esperienza della sua azienda si è soffermato sull'importanza di coinvolgere gli operatori logistici in quello che viene definito "il design delle soluzioni" e sulle moda-



Un momento del seminario

lità possibili di miglioramento tra chi sviluppa tecnologie e chi le utilizza nel contesto operativo quotidiano.

Il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone ha chiuso i lavori dell'evento affermando fra l'altro che "da quanto scaturito in questo incontro risulta evidente come l'obiettivo che ci dobbiamo porre tutti insieme noi operatori del settore sia quello che la logistica debba dotarsi al più presto di un sistema di regole nuove, questo soprattutto perché il settore è cresciuto in maniera estremamente rapida negli ultimi anni e quindi i testi giuridici che ci riguardano abbisognano di adeguati e aggiornati riferimenti ai quali ci si possa rivolgere nel nuovo contesto settoriale che si è venuto a creare. Mi rendo conto che si tratta di un compito ambizioso e complesso, ma sono convinto di poter senz'altro contare su forze e volontà comuni che renderanno possibile una trasformazione ormai necessaria e ineludibile".



ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

RIFORMA DOGANALE: NOVITÀ PIÙ RILEVANTI E CRITICITÀ INTRODOTTE DAL DECRETO LEGISLATIVO 141-2024



RELATORE: Avv. ETTORE SBANDI
of counsel at Deloitte STS

Publicato in Gazzetta Ufficiale n. 232 del 3 ottobre 2024 il D.Lgs. 26 settembre 2024, n. 141, introduce disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'Unione e prevede una revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e altre imposte indirette su produzione e consumi. Durante l'incontro si analizzeranno gli aspetti più inediti della riforma e verrà distribuito ai partecipanti un e-book contenente riflessioni e analisi tecniche da parte di esperti e operatori del settore. Il webinar fa introduzione a un corso di approfondimento sul tema e in programma a gennaio 2025.

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:
<https://culturaeformazione.assologista.it/calendario-seminari.html>

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

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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