

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

PAOLO CIPRIANI
COMMERCIAL MANAGER LPR:

“Il pooling è l’alternativa:
alla gestione dei pallet ci pensiamo noi”



Ruggerone, un contratto importante e moderno

EDITORIALE

**LA LOGISTICA CONTA
NELL'ECONOMIA DEL PAESE**

INNOVAZIONE

**UN RAPPORTO
DELL'ISTAT**

ASSOLOGISTICA

**IL PREMIO
LOGISTICO DELL'ANNO**

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!



Il nuovo contratto della logistica

testimonia l'importanza del settore nell'economia complessiva del paese

Firmato il nuovo contratto dopo nove mesi di trattative.

di **Jean Francois Daher***

Dopo ben nove mesi di trattative serrate, lo scorso venerdì 6 dicembre si è proceduto alla sottoscrizione dell'ipotesi di accordo relativa al rinnovo del CCCNL che riguarda la logistica, il trasporto merci e la spedizione. Si è trattato di un iter molto complesso e difficoltoso, come testimoniato dalla significativa partecipazione delle parti coinvolte: oltre venti associazioni datoriali e i massimi rappresentanti di categoria delle tre organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Nel particolare, l'elevato folto gruppo delle rappresentanze imprenditoriali, spesso portatrici di istanze diverse, ha comportato necessariamente momenti di ulteriori approfondimenti rispetto a temi considerati particolarmente delicati. Quindi, la conclusione positiva dell'accordo e il risultato tangibile al quale si è pervenuti sono da considerare il frutto delle essenziali mediazioni raggiunte rispetto alle molteplici esigenze espresse da tutte le parti.

È necessario e opportuno sottolineare che nel testo finale, a differenza di precedenti accordi che prevedevano unicamente adeguamenti salariali, sono stati inseriti anche aspetti innovativi riguardanti la parte normativa, e questa importante novità ha senz'altro contribuito alla decisione dei sindacati nazionali di revocare lo sciopero previsto per il 9 e 10 dicembre immediatamente successivi alla firma del testo sottoscritto.

Nel complesso, credo sia molto importante sottolineare la rilevanza dell'avvenimento nel suo complesso, anche perché la logistica si rivela un settore sempre più determinante per lo sviluppo economico del nostro paese, e a dimostrazione di questo bastano pochi, essenziali e illuminanti numeri: attualmente il settore occupa complessivamente oltre 1.400.000 addetti, il valore totale



generato dalle attività logistiche è pari a 156,9 miliardi di euro, rappresenta l'8,9% del Pil nazionale ed è concretamente fattivo nel 60% degli scambi commerciali italiani con gli altri paesi europei. Tutti dati che confermano come meglio non si potrebbe la grande portata del contratto collettivo nazionale appena rinnovato. ■

* *Segretario Generale di Assologistica*

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Bianca & Volta
Truccazzano(Mi)

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

Economia

**UNIONE EUROPEA: OGGI, SERVE UN IMPEGNO
COMUNE FRA GLI STATI MEMBRI**

8

Economia

**L'ISTAT HA PUBBLICATO
UN RAPPORTO SULLE INNOVAZIONI**

10

Malpensa

**VIA LIBERA PER LO SVILUPPO
INFRASTRUTTURALE DELL'AEROPORTO**

22

Cover LPR

**IL PALLET POOLING STA ENTRANDO
NELLA LOGICA DELLE IMPRESE**

34

Intervista a Ruggerone

**UN CONTRATTO IMPORTANTE
E MODERNO**

36

Primo Piano

**A LA SPEZIA IL CONVEGNO
"A BRIDGE TO AFRICA"**

44

Assogistica

**IL PREMIO LOGISTICO
DELL'ANNO**

46

Assogistica

**LA CONSEGNA
DEI PREMI**

50

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

23



Donald Trump al momento della sua elezione non ha rivolto alcuna critica ai suoi avversari, alla Harris e a Biden, ma ha suonato la "sveglia" per l'Europa, dicendo che deve pensare da sola alla propria difesa (il servizio a pag. 12)



Maxi, startup innovativa, è giunta in Italia avanzando un progetto per le città metropolitane, quello di facilitare i loro percorsi verso la sostenibilità. Ha iniziato con i taxi, che potranno scegliere l'elettrico (il servizio a pag. 38)

MHW

APPALTATORE LOGISTICO EVOLUTO

Facciamo il nostro **lavoro** con **passione**
e piena **responsabilità, sempre.**



solidità



passione



2600 persone



dinamismo



52 impianti



sinergia



storia



102 mln fatturato



flessibilità



competenze



appartenenza



crescita

ManHandWork
HEADQUARTERS Torino

| info@mhwsrl.it | mhwsrl.it | +39 011 2359451

Tasso di disoccupazione al 5,8%

L' Istat stima che a ottobre l'indice che segna la produzione industriale sia rimasto invariato rispetto a settembre, mentre è calato nella media del trimestre agosto-ottobre dello 0,7% rispetto ai tre mesi precedenti. Inoltre, è diminuito del 3,6% a confronto con lo stesso mese del 2024. Il calo interessa tutti i principali comparti: la riduzione è meno pronun-

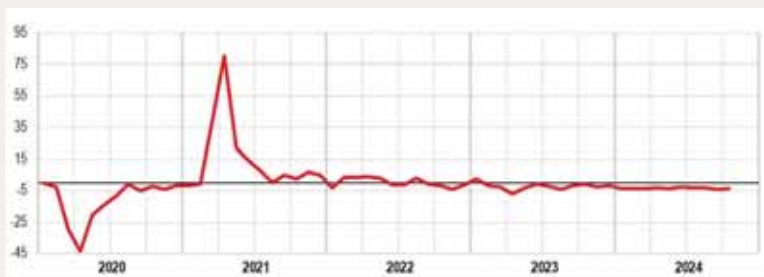


ciata per i beni di consumo e l'energia (meno 0,8% per entrambi i settori), mentre risulta più rilevante per i beni intermedi (meno 5,2%) e per i beni strumentali (meno 4,4%). Nello stesso mese di ottobre sono aumentati i prezzi alla produzione dell'industria dello 0,7% rispetto a settembre, mentre flettono del 2,8% in termini tendenziali. Al netto del comparto energetico, i prezzi registrano un incremento congiunturale modesto (più 0,1%) e tornano a crescere su base annua, per quanto in misura contenuta (più 0,2%), dopo oltre un anno di variazioni tendenziali negative. Per quanto riguarda la produzione dei servizi, sul mercato business sono in aumento dell'1,6% in termini congiunturali. Il fatturato dell'industria, a settembre, è stimato in calo rispetto ad agosto dello 0,3% in valore e dello 0,1% in volume. E' il quinto mese consecutivo che il fatturato è in flessione rispetto ai mesi precedenti: l'indice in valore si attesta sul livello

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

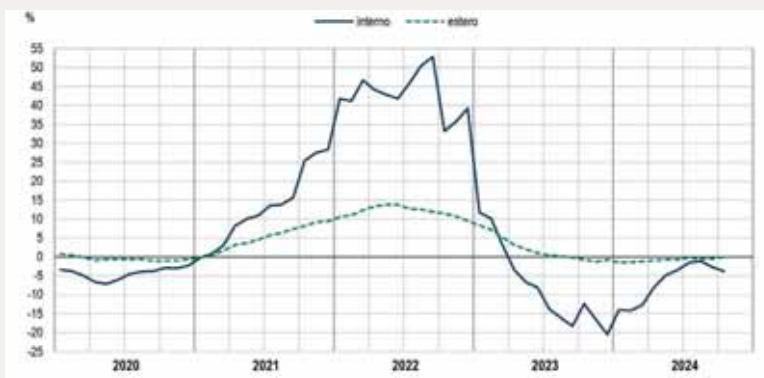
(2020-2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



Prezzi alla produzione industriale

Fonte: ISTAT

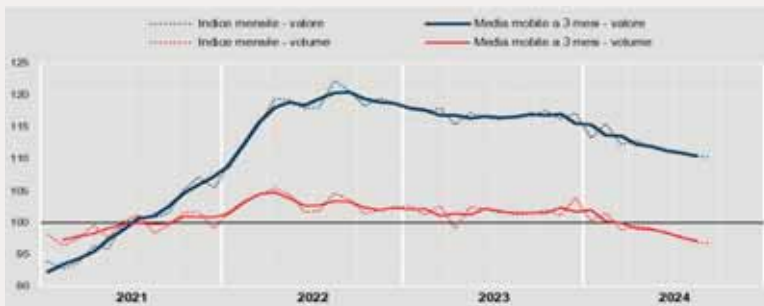
(2019-2024, numeri indice, base 2021=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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





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

Programma Gennaio-Febbraio 2025

GENNAIO 2025

9 GENNAIO (9,30 - 12,30)

RENTRI: TUTTE LE NORME PREVISTE DAL NUOVO REGOLAMENTO
Dott. Enrico Carlino

15 GENNAIO (9,30-13,00)

DEFINIRE I KPI E I REPORTING DEGLI ACQUISTI
Dr. 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
Dr. 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

CORSI E-LEARNING

- **IL SISTEMA DOGANALE DELL'ORIGINE DELLE MERCI**
avv. Ettore Sbandi
- **EXPORT COMPLIANCE UE E USA: RESTRIZIONI, EMBARGHI E SOLUZIONI**
dr. Marco Sella

FEBBRAIO 2025

4 FEBBRAIO** (9,30-13,00)

CHECKLIST DEGLI ADEMPIMENTI PER LA GESTIONE DEI TRASPORTI SU STRADA
Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

6 FEBBRAIO (9,30-13,00)

TECNICHE PER ORGANIZZARE IL MAGAZZINO, PASSANDO DA UNA GESTIONE EFFICIENTE A UNA GESTIONE EFFICACE
Dr. Fausto Benzi

11 FEBBRAIO (9,30-12,30)

LEAN WAREHOUSING: CHE COS'È E QUALI PRINCIPI LO ISPIRANO. ANALISI DEI SUOI VANTAGGI E DI ALCUNE BEST PRACTICES
Dr. Dario Favaretto

13 FEBBRAIO (9,30-12,30)

EXPORT DIGITALE: LE NUOVE DICHIARAZIONI DOGANALI DI ESPORTAZIONE IN DATA SET ED I TOOL PER LA GESTIONE
Avv. Ettore Sbandi

18 FEBBRAIO** (9,30-12,30)

LA RESPONSABILITÀ DELLO SHIPPER NEL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE
Avv. Marco Lenti

20 FEBBRAIO** (9,30-13,00)

IL PORTALE CBAM: BEST PRACTICES E SOLUZIONI AD UN ANNO DALL'ENTRATA IN VIGORE
Dr. Marco Sella

26 FEBBRAIO** (9,30-13,00)

COMPITI E LE FUNZIONI DEL CUSTOMER CARE PER UNA SUPPLY CHAIN E UNA LOGISTICA DI SUCCESSO
Dr. Fausto Benzi

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



Assologistica Cultura e Formazione

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

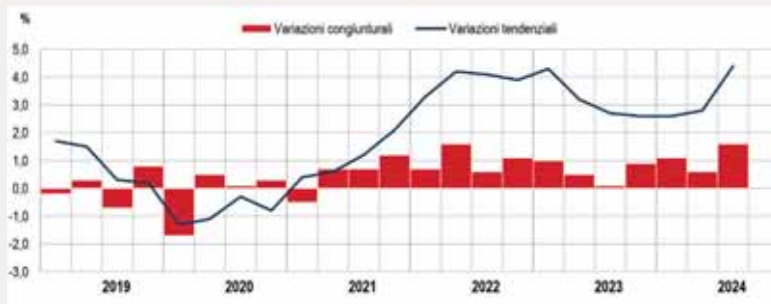
Via E. Cornalia,19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567

e-mail: culturaformazione@assologistica.it - <https://culturaeformazione.assologistica.it/>

Prezzi alla produzione dei servizi

Fonte: ISTAT

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



più basso da gennaio 2022, mentre per i volumi si colloca sul livello minimo da febbraio 2021. Rispetto all'anno scorso, il fatturato ha registrato una flessione sia in valore (meno 5,7%) sia in volume (meno 4,7%), sintesi di diminuzioni del 6,8% sul mercato interno e del 3,6% su quello estero. An-



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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

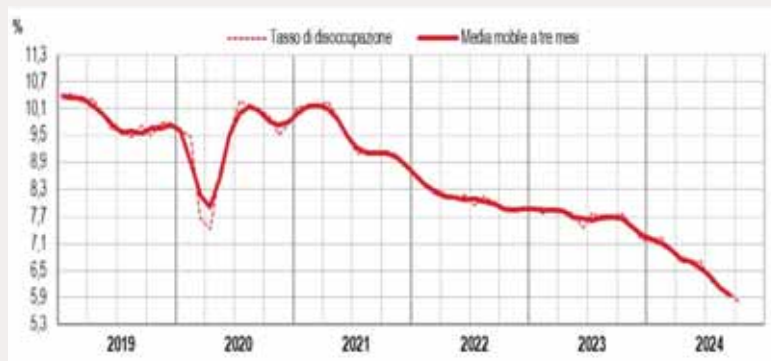


che le vendite al dettaglio, rispetto al mese precedente, sono a ottobre in calo sia in valore (meno 0,5%) sia in volume (meno 0,8%). Comunque, nel trimestre agosto-ottobre, le vendite sono aumentate, rispetto al trimestre precedente, dello 0,6% in valore e dello 0,3% in volume. Anche rispetto allo stesso mese del 2024 sono aumentate del 2,6% in valore e dell'1,5% in volume. L'aumento ha interessato sia i beni alimentari sia di quelli non alimentari. Sempre a ottobre, sono in aumento, rispetto a settembre, gli occupati e gli inattivi, a fronte della diminuzione dei disoccupati. La crescita dell'occupazione (più 0,2%, pari a più 47 mila unità) ha coinvolto gli uomini, i dipendenti permanenti, gli autonomi e chi ha almeno 50 anni di età. E' rimasta stabile, invece, l'occupazione per le donne e per i giovani, mentre è diminuita tra i 25-49enni e i dipendenti a termine. Il numero di persone in cerca di lavoro è diminuito (meno 3,8% pari a 58 mila unità) per uomini e donne, mentre il tasso di disoccupazione è sceso al 5,8% e quello per i giovani resta alto, al 17,7%.

Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(2019-2024, valori %, dati destagionalizzati)



In crescita le imprese a rischio sofferenza: si "avvicinano" all'usura?

Anche il calo dei prestiti bancari, scesi da mille miliardi di euro del 2011 a 667 miliardi di oggi, 52% in meno, ha contribuito a creare questa situazione.

di Ivana Rossetti

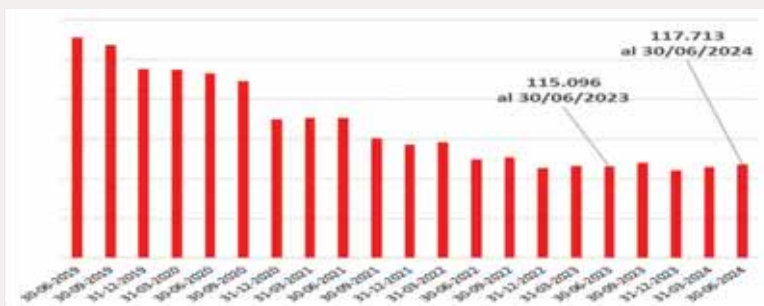
Alla fine di giugno di quest'anno erano quasi 118 mila le imprese italiane che si trovano a rischio usura. Dopo anni in cui erano in calo, rispetto a un anno fa il numero complessivo di queste realtà è cresciuto di oltre 2.600 unità. Secondo la Cgia di Mestre, si tratta prevalentemente di artigiani, esercenti, commercianti o piccoli imprenditori che sono "scivolati" nell'area dell'insolvenza e, conseguentemente, sono stati segnalati dagli intermediari finanziari alla centrale dei rischi della Banca d'Italia. Di fatto, questa "schedatura" preclude a queste attività di accedere a un nuovo prestito. Il numero di imprese più elevato si concentra nelle aree metropolitane: Roma era al primo posto con quasi 11 mila aziende, dietro troviamo Milano con 6.834 e Napoli con 6.000. A livello provinciale, la situazione è peggiorata a Benevento con il 17,3% in più, seguono Chieti con quasi il 14%, Savona con il 12,4%, Rieti con l'11,8% e Lecce con l'11,4%. Come macroregione, è il Mezzogiorno che guida la classifica con 39.538 imprese in sofferenza (il 33,6% del totale), seguono il nord-ovest con 29.471 (25% del totale), il centro con 29.027 (24,7% del totale) e infine il nord est con meno di 20.000 aziende sofferenti (il 16,7%)

Se il Mezzogiorno è l'area geografica d'Italia più a rischio usura, i proventi di queste attività illegali vengono sempre più reinvestiti al nord. Negli ultimi tempi, infatti, le indagini effettuate dalla direzione investigativa antimafia

Le imprese in sofferenza

Fonte: CGIA

(2019-2024)



dimostrano come il denaro contante proveniente dalle attività criminali primarie, come l'usura, venga reimpiegato con sempre maggiore frequenza in determinate aree dell'Italia, soprattutto settentrionale (Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Toscana, ecc.). Ciò è confermato anche da quanto ha riferito la relazione del ministro dell'Interno al parlamento a metà del 2023. La situazione di difficoltà, specialmente per le piccole imprese e gli artigiani, che sta attraversando il nostro paese, potrebbe "spingere" altre imprese verso l'usura. Certamente il crollo dei pre-



Molte imprese piccole sono oggi a rischio di andare incontro al fallimento

stiti bancari ha aggravato la situazione: alla fine del 2011 erano stati 1.017 miliardi di euro erogati in prestiti, oggi sono scesi a 667 miliardi. Ciò significa che in tredici anni le imprese hanno perso oltre il 52% dei prestiti. Lo Stato dovrebbe occuparsi con maggiore attenzione a queste realtà.

Unione europea: oggi, serve un impegno comune fra gli Stati membri

“L’Europa ha di fronte cambiamenti epocali, per affrontarli dobbiamo costruire un’economia capace di crescere, innovare e generare benessere diffuso. Nessuno Stato può farlo da solo”, ha detto il governatore Fabio Panetta.

di **Stefano Pioli**

Fabio Panetta, governatore della Banca d’Italia, è intervenuto a Barcellona al “XX Foro di dialogo Spagna-Italia”. Il governatore ha esordito dicendo che “oggi l’economia europea stenta a tenere il passo con quelle dei paesi più dinamici, in particolare degli Stati Uniti, soprattutto a causa della bassa crescita della produttività. Non è da ora che l’economia europea perde terreno. Il divario rispetto agli Stati Uniti si è aperto sul finire del secolo scorso con la diffusione delle tecnologie dell’informazione e della comunicazione, per poi ampliarsi con la rivoluzione digitale e infine con l’intelligenza artificiale. Queste tre opportunità mancate per l’Europa sono interconnesse e indicano debolezze strutturali. I loro effetti sono visibili nel calo del peso economico dell’Unione europea a livello internazionale e, in ultima analisi, nelle condizioni di vita dei cittadini: se l’Italia o la Spagna fossero uno degli Stati della federazione americana, si collocherebbero nel quintile più basso in termini di Pil pro capite, così come l’Unione nel suo complesso”. All’origine della bassa produttività dell’economia europea vi è un’insufficiente capacità di innovare, a sua volta dovuta alla scarsa dinamicità del tessuto produttivo. Negli ultimi dieci anni gli investimenti in ricerca e sviluppo effettuati dalle aziende europee sono stati circa il 60% di quelli delle imprese statunitensi, con un divario crescente nel tempo. A questo si aggiunge

la sfavorevole composizione settoriale dell’attività di ricerca, che in Europa si concentra per circa il 30% in settori maturi. Negli ultimi vent’anni le imprese in vetta alla classifica degli investimenti in ricerca e sviluppo appartengono per lo più al settore automobilistico, che oggi stenta a tenere il passo con l’innovazione più radicale dei concorrenti extra-europei. Negli Stati Uniti invece sia le aziende sia i settori leader nella spesa in ricerca e sviluppo sono cambiati nel tempo. Se vent’anni fa erano i produttori di automobili, oggi sono le imprese dell’economia digitale e ad alta intensità tecnologica, tra le quali emergono di continuo nuovi attori, capaci in breve tempo di raggiungere dimensioni e capitalizzazioni molto elevate.

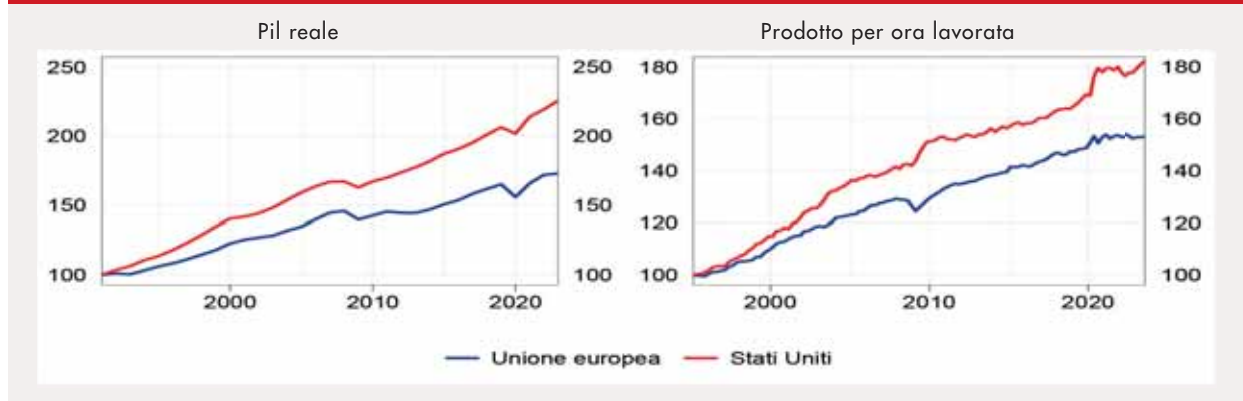
Inoltre, la scarsa integrazione tra il mondo scientifico e quello imprenditoriale, aggravata da rigidità amministrative e regolamentari che ostacolano la trasformazione dei risultati della ricerca in prodotti e servizi competitivi sul mercato globale. Panetta ha così continuato: “Un esempio emblematico è quello dell’intelligenza artificiale. In questo campo, sebbene i centri di ricerca europei producano studi di elevata qualità, le aziende del continente hanno una presenza trascurabile nello sviluppo



Negli ultimi dieci anni, gli investimenti in ricerca e sviluppo in Europa sono stati il 60% di quelli statunitensi

della tecnologia: tra il 2013 e il 2023 in Europa gli investimenti privati in intelligenza artificiale hanno raggiunto 20 miliardi di dollari, contro 100 miliardi in Cina e 330 negli Stati Uniti. Anche se non è ancora chiaro quanto l’intelligenza artificiale contribuirà alla produttività del lavoro, è evidente che rimanere ai margini del processo tecnologico - limitandosi a utilizzare innovazioni sviluppate altrove - sarebbe miope”.

Negli ultimi dieci anni, in Europa gli investimenti produttivi sono stati sistematicamente inferiori a quelli degli Stati Uniti; il divario, che negli anni precedenti la pandemia sembrava essersi ridotto, ora sta nuovamente ampliandosi. Inoltre, la dinamica degli investimenti in ricerca e sviluppo segnala problemi di qualità e composizione della spesa. “Per garantire una crescita sostenibile e l’autonomia strategica dell’economia



europea saranno necessarie ingenti risorse. Secondo diverse analisi, la doppia transizione - verde e digitale - e il rafforzamento della difesa richiederanno complessivamente 800 miliardi di investimenti pubblici o privati aggiuntivi ogni anno fino al 2030. Questo importo, pari a quasi il 5% del Pil dell'Unione all'anno, non include tutte le spese necessarie per migliorare la capacità innovativa, come quelle per la formazione di competenze legate alle tecnologie emergenti". Dato il loro alto costo, gli investimenti risulterebbero troppo onerosi per i singoli Stati membri, anche per i più solidi finanziariamente. Solo interventi comuni possono migliorare

zioni a livello nazionale e scongiurare i problemi di free riding tipici dei beni pubblici. Interventi di questa portata richiedono un contributo congiunto di risorse sia pubbliche sia private. In passato quattro quinti degli investimenti produttivi europei sono stati finanziati da privati, mentre la parte restante è stata realizzata dal settore pubblico. Tuttavia, è ragionevole attendersi un aumento della quota pubblica, poiché molti interventi - come la produzione di tecnologie innovative, la transizione digitale, la sicurezza energetica e la difesa - riguardano beni pubblici europei.

menti pubblici e privati in beni comuni strategici. Questa iniziativa non è solo una risposta alla necessità di colmare i nostri ritardi, ma una prospettiva per il futuro. Significa rafforzare la sovranità tecnologica, creare posti di lavoro, migliorare la qualità della vita dei cittadini e proteggere valori fondamentali come la libertà e il pluralismo. Per raggiungere questi obiettivi è cruciale introdurre un titolo europeo privo di rischio, completare l'Unione bancaria, sviluppare un mercato europeo dei capitali meglio in grado di finanziare progetti innovativi ad alto rischio. Dobbiamo anche creare un ambiente economico che incentivi l'imprenditorialità e l'innovazione, superando le rigidità normative e amministrative che frenano il nostro potenziale di sviluppo". L'Unione europea non può permettersi un approccio sequenziale, fatto di piccoli passi. Le riforme necessarie sono interconnesse e si rafforzano reciprocamente: devono essere attuate con determinazione e visione d'insieme, facendo leva sulle recenti analisi di Mario Draghi ed Enrico Letta. "L'Europa può e deve essere protagonista del proprio destino. Come l'arciere di Niccolò Machiavelli, dobbiamo puntare più in alto per raggiungere il nostro obiettivo. Insieme, gli Stati membri possono trasformare le sfide in opportunità e forgiare un futuro di prosperità e progresso per tutti i cittadini europei", ha concluso Panetta. ■

"Occorre sviluppare un mercato europeo dei capitali in grado di finanziare in modo migliore progetti innovativi ad alto rischio", ha detto Panetta



il funzionamento del mercato unico, sfruttare economie di scala, evitare le duplicazioni che si avrebbero con a-

Oggi siamo di fronte a cambiamenti epocali: la doppia transizione digitale e climatica, il deterioramento dello scenario geopolitico, le pressioni demografiche e migratorie, la frammentazione del commercio globale. Non si tratta di crisi passeggera, ma di processi profondi, che richiedono risposte adeguate. "Per affrontarli - ha detto Panetta - dobbiamo costruire un'economia capace di crescere, innovare e generare benessere diffuso. Nessuno Stato membro può riuscirci da solo. È essenziale un'azione coordinata a livello europeo: un productivity compact che mobiliti investi-

L'Istat ha pubblicato un rapporto sulle innovazioni

Nel triennio 2020-2022, il 30,9% delle piccole imprese ha investito in nuovi prodotti, contro il 42,6% delle medie e il 57,0% delle grandi.

L'Istat ha pubblicato un rapporto sulle imprese italiane che hanno introdotto innovazioni sia di prodotto sia di processo nel triennio 2020/2022. Dopo aver stabilito che il 32,8% delle imprese ha introdotto almeno una innovazione di prodotto in questo periodo, il rapporto fa una distinzione secondo le loro dimensioni e riguardo al settore dove operano: mentre nelle piccole imprese gli investimenti in nuovi prodotti riguardano solo il 30,9% delle unità, l'impegno cresce nelle imprese della fascia intermedia (42,6%) e interessa oltre la metà (57,0%) delle grandi imprese. A livello settoriale, le imprese dell'industria in senso stretto sono le più propense a introdurre nuovi prodotti (37,7%), seguono le imprese dei servizi (32,1%) e delle costruzioni (20,3%). Nell'industria in senso stretto sono protagoniste dell'innovazione di prodotto l'elettronica (con due imprese su tre impegnate nell'innovazione di prodotto), l'industria chimica e farmaceutica, la fabbricazione di autoveicoli e quella di macchinari, tutte con oltre

la metà di imprese innovatrici. Nei servizi, la pubblicità e ricerche di mercato, le assicurazioni, la ricerca e sviluppo e l'informatica, guidano la classifica, registrando percentuali superiori al 50% di imprese che hanno innovato i propri prodotti.

Sebbene in alcuni settori si rilevi un significativo orientamento all'innovazione di prodotto, a livello generale continua a prevalere la tendenza a innovare i processi aziendali: il 53,0% delle imprese investe in processi nuovi o sostanzialmente migliorati. L'orientamento verso l'innovazione di processo interessa anche le piccole imprese (50,2%), cresce tra le imprese di fascia intermedia (interessando il 68,2% delle imprese) e raggiunge i livelli massimi nelle grandi (79,0%). Gli innovatori di processo sono oltre la metà delle imprese nell'industria in senso stretto e nei servizi, mentre scendono al 42,9% nelle costruzioni. La farmaceutica, la fabbricazione di autoveicoli e l'elettronica nell'industria e le assicurazioni e la pubblicità e ricerche di mercato nei servizi rappresentano i settori più innovativi nei processi aziendali con oltre il 75% di imprese attive su questo fronte. Delle imprese impegnate in



Nell'industria, i settori che spendono di più nell'innovazione di processo sono quelli della farmaceutica, dell'elettronica e degli autoveicoli

innovazioni di prodotto solo una metà ha introdotto prodotti nuovi nel proprio mercato di riferimento. Una maggiore frequenza è rilevata nell'industria in senso stretto e la loro presenza cresce sensibilmente nelle grandi imprese dove rappresentano il 34,1% del totale. Le tipologie di innovazioni di processo sono molto diversificate e si riferiscono a svariati aspetti delle attività aziendali. Quelle più frequenti sono relative ai processi e metodi di produzione (30,5%), seguite dalle innovazioni nei sistemi informativi (29,8%) e dalle innovazioni nell'organizzazione del lavoro e nella gestione delle risorse umane (29,7%). Le innovazioni meno frequenti sono quelle introdotte nella logistica, distribuzione e fornitura dei prodotti e servizi (15,0%).

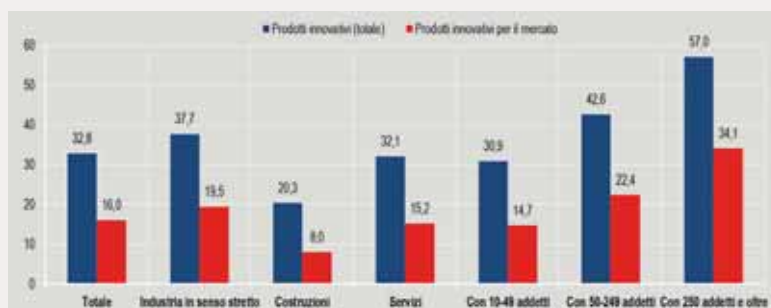
Resta ancora poco frequente la prati-



Imprese che hanno innovato

Fonte: Istat

(2020-2022, valori % sul totale delle imprese)

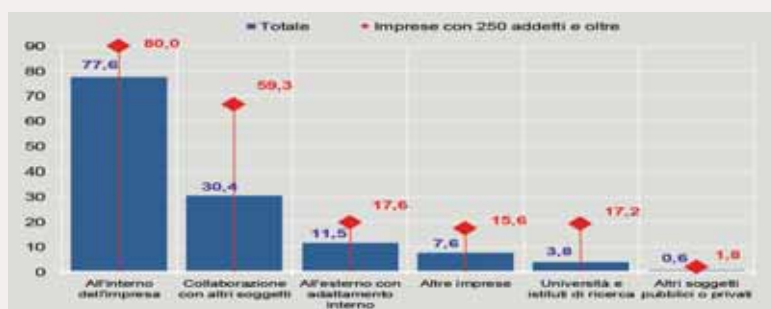


miche e conoscitive esterne all'impresa attraverso collaborazioni con altri soggetti (imprese o soggetti pubblici e privati, quali università, centri di ricerca e settore non profit) interessa meno di un terzo degli innovatori, mentre l'11,1% degli innovatori di prodotto e il 9,5% degli innovatori di processo si avvale di innovazioni sviluppate all'esterno (la maggior parte provenienti da altre imprese). Infine, l'11,5% degli innovatori di prodotto e il 6,7% degli innovatori di processo realizzano innovazioni adattando o modificando prodotti o processi già esistenti (cioè sviluppati da altri). All'aumentare della dimensione aziendale, però, cresce sensibilmente la quota di imprese che optano per forme di collaborazioni esterne, passando dal 27,3% delle piccole al 59,3% delle grandi tra le innovatrici di prodotto e dal 28,0% al 60,4% nelle innovatrici di processo.

Sviluppo di nuovi prodotti

Fonte: Istat

(2020-2022, valori % sul totale delle imprese)

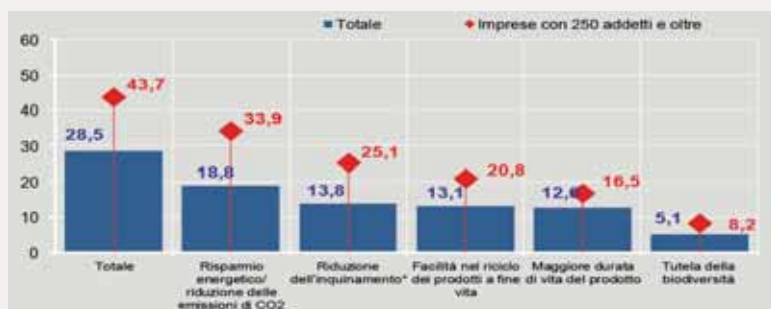


L'obiettivo di intraprendere azioni a basso impatto ambientale e di conciliare innovazione e salvaguardia dell'ambiente ha interessato il 40,1% delle imprese che hanno innovato i prodotti o processi nel triennio 2020-2022. Nel 36,1% delle imprese lo sviluppo di innovazioni si è tradotto in effetti ambientali positivi in fase di produzione e nel 28,5% in benefici ottenuti nella fase di consumo e utilizzazione dei beni e servizi. Gli interventi più frequenti hanno riguardato il minor consumo di energia e la riduzione delle emissioni di CO2, sia nella produzione (20,4%) che nell'utilizzo/consumo dei beni e servizi (18,8%). Meno frequenti sono state le iniziative volte alla sostituzione di materiali tradizionali con materiali meno inquinanti o pericolosi (15,6%) e alla riduzione dell'inquinamento in fase di produzione (15,2%) e consumo (13,8%).

Imprese e ambiente

Fonte: Istat

(2020-2022, imprese che hanno ottenuto benefici ambientali, valori % sul totale delle imprese innovatrici)



ca di collaborare con l'esterno per lo sviluppo di nuovi prodotti e processi; la maggior parte delle imprese sviluppa innovazioni avvalendosi unicamente

delle proprie risorse: in particolare, sono il 77,6% degli innovatori di prodotto e l'80,2% degli innovatori di processo. La scelta di far leva su risorse econo-

THE ECONOMIST

Donald Trump e la "sveglia" per l'Europa...

Quando Donald Trump ha saputo della vittoria nelle elezioni presidenziali al Palm Beach County Convention Centre, non ha detto alcuna parola irraguardosa nei confronti di Kamala Harris. Non ha espresso alcuna lamentela e non ha rivolto alcuna critica alla sua avversaria che aveva chiaramente sconfitto, né al suo capo, il presidente Joe Biden. Era scomparso l'arrabbiato, il rozzo e il vanitoso candidato come era apparso nelle ultime settimane della campagna elettorale. Invece, Trump, con il suo atteggiamento, ha come promesso di unire una nazione divisa, così come del resto fece nel 2016, dopo la sua prima vittoria e prima di iniziare quattro anni di caos. Verso l'Europa non è stato così, non ha avuto questo atteggiamento.



Quando Donald Trump ha appreso della sua vittoria nelle elezioni presidenziali non ha rivolto alcuna critica alla sua avversaria Kamala Harris né al presidente Joe Biden. Come aveva fatto nel 2016 ha deciso di cercare di "unire" una nazione profondamente divisa

Se Kamala Harris avesse vinto il 5 novembre, le nazioni europee avrebbero tirato un grande sospiro di sollievo, si sarebbero girate e, prontamente, avrebbero ripreso "a dormire". La prima presidenza di Trump e l'invasione russa dell'Ucraina nel febbraio del 2022 avrebbero dovuto funzionare come una coppia di rumorose "svegliate", costringendo, in

primo luogo, il cancelliere tedesco Olaf Scholz, a occuparsi seriamente per la difesa e la sicurezza. Poiché la guerra in Ucraina si è trasformata in un test di resistenza logorante e al rallentatore, le nazioni europee si sono fatte distrarre dalla preoccupazione degli elettori per l'inflazione e la conseguente erosione degli stipendi, per l'aumento delle migrazioni e per le gravi difficoltà del sistema sanitario. Molti di questi paesi europei sono così tornati all'abituale tranquillità che è giunta dopo 80 anni di pace, trascorsi sotto la protezione del potente "ombrello" dell'America. La vittoria di Donald Trump ha significato che questi giorni in Europa sono finiti. Pochi posti saranno più colpiti dell'Europa dal ritorno alla Casa Bianca del 45° presidente: non avrà alcuna pazienza per i surplus commerciali europei, nella campagna elettorale è stato particolarmente caustico sulle automobili tedesche. Sulla sicurezza, il suo brutale approccio alle alleanze, dovrebbe insegnare all'Europa che non può ancora a lungo sperare che l'America si spenda per la sua difesa. Come a voler segnalare che l'Europa non è all'altezza del compito, la coalizione che governava la Germania, il più grande paese europeo, è collassata nei giorni della vittoria di Trump.

Trump affronta la sicurezza europea con una logica transazionale, che molto difficilmente costituisce una solida base per un'alleanza come quella della Nato. Recentemente, quest'anno, "ringhiando" contro i paesi che spendono troppo poco nella difesa, ha detto: "No, non vi proteggerò... Infatti, incoraggerei (i russi) a fare qualunque cosa vogliono. Dovete pagare. Dovete pagare i vostri conti". L'articolo 5 dell'alleanza, che stabilisce che un attacco contro uno dei membri della Nato coinvolge tutta l'alleanza non è ancora morto, ma con Trump al potere è certamente in pericolo. Questo shock non può avvenire in un momento più difficile per l'Europa. In Ucraina, la Russia sta avanzando, lentamente per il momento, ma molto più velocemente se il fronte ucraino dovesse cedere. Vladimir Putin non ha nascosto il suo desiderio di minare sia la Nato sia l'Unione europea. Se Trump dovesse imporre una pace "cartaginese" all'Ucraina o dovesse manifestare altri dubbi sulla Nato, la stessa Europa sarebbe improvvisamente a rischio.



tare. La Germania è stata guidata da un triplice alleanza che ha sempre litigato. Oggi, è collassata dopo che Scholz ha licenziato il proprio ministro delle Finanze dopo un violento scontro sul bilancio, lasciando il cancelliere alla testa di una minoranza che dovrà governare fino a quando non ci saranno le elezioni in marzo. La fine della poco amata coalizione era attesa da tempo. Litigiosa, incapace di confrontarsi con i profondi problemi economici della Germania, gestita in maniera incompetente dal poco stimolante Scholz, non avrebbe avuto nessuna

Se Kamala Harris avesse vinto, molti paesi europei avrebbero tirato un sospiro di sollievo e avrebbero continuato a vivere sotto l'“ombrello” americano, così come hanno fatto negli ultimi 80 anni di pace. Con Trump questi tempi sono finiti: l'Europa deve occuparsi della sua difesa

L'Europa ha la ricchezza e la tecnologia per fare di più per l'Ucraina e scoraggiare Putin, ma la Gran Bretagna, la Francia e la Germania non stanno prendendo abbastanza seriamente la propria sicurezza. Ciascuno nasconde dietro la Nato l'obiettivo di spendere il 2% del proprio Pil nella difesa. Molto più è necessario. L'industria della difesa nell'Europa è sottodimensionata ed è frammentata perché ogni governo difende i propri interessi e i propri “campioni nazionali”. Se in Europa venisse meno la struttura di comando della Nato, i suoi paesi costituenti farebbero fatica a mettere in comune le loro risorse. Anche se l'Europa alla fine riuscisse a trovare i soldi per mettere nella giusta direzione tutto ciò, al continente mancherebbero sia la leadership sia la coesione. Un ostacolo è la crescente influenza delle tendenze autocratiche che stanno nascendo in Europa, che la vittoria di Trump sicuramente incoraggia. Un altro ostacolo potrebbe venire dal fatto che Trump solleciti i leaders politici a trattare bilateralmente con lui, perché ciò accrescerebbe la sua forza. I paesi europei devono stare insieme.

Nel passato l'Europa ha fatto progressi solo quando i due “cilindri” franco-tedeschi spingevano il motore. Oggi, la Francia è guidata da Emanuel Macron, un presidente impotente che non ha nulla a che vedere con una maggioranza parlamen-



L'industria della difesa è frammentata in Europa, dove ciascun paese difende i propri interessi. Con l'elezione di Trump è un fatto da riconsiderare: non ci si può fidare dell'articolo 5 della Nato

possibilità di confrontarsi con la nuova realtà di Trump. Oggi, l'Europa necessita di spendere più risorse per l'Ucraina e allargare il bilancio dell'Unione per la difesa. In Germania, la coalizione si era opposta a qualsiasi nuova forma di finanziamento per il Covid che aveva iniettato centinaia di miliardi nelle economie europee negli ultimi tre anni. In parte, questa paralisi è dovuta al fatto che la Germania è vincolata da un assurdo “freno al debito”, scritto nella costituzione, che le impedisce di accumulare qualsiasi, anche piccolo, altro deficit. Ciò necessita riforme, che, a loro volta, richiedono un nuovo governo. Né la Germania, né l'Europa possono aspettare però altri cinque mesi.

Assologistica incontra i porti della Florida

Assologistica ha ospitato un incontro di grande rilievo con la delegazione ufficiale dei porti della Florida, guidata dal segretario dei trasporti della Florida, Jared Perdue, e composta dai rappresentanti di alcuni dei principali scali portuali dello Stato.



L'incontro, caratterizzato da un intenso confronto su temi strategici per il settore della logistica e del commercio internazionale, si è concluso con l'accordo per la definizione di un memorandum of understanding. Questo documento porrà le basi per future collaborazioni tra Assologistica e i 16 porti dello Stato della Florida, focalizzandosi su quattro ambiti chiave: lo sviluppo dei traffici internazionali; l'adozione di best practice operative; l'ottimizzazione delle procedure doganali; la promozione di programmi di formazione congiunti. "Siamo estremamente soddisfatti di questo incontro - ha dichiarato il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone - che ci ha consentito di creare occasioni di sviluppo per i nostri associati e per i loro clienti con uno degli Stati più attivi della costa orientale relativamente agli scambi commerciali con l'Italia". L'evento ha confermato la centralità dell'Italia e della Florida come nodi strategici per i traffici commerciali transatlantici, aprendo la strada a nuovi scenari di crescita per entrambe le realtà.

Fermerci sulla crisi del trasporto ferroviario

Clemente Carta, presidente dell'associazione Fermerci, si è rivolto al presidente del Consiglio Giorgia Meloni, al ministro dei Trasporti e Infrastrutture Matteo Salvini e al ministro



dell'Economia e Finanze Giancarlo Giorgetti, chiedendo un sollecito intervento per risolvere la crisi del trasporto ferroviario merci. Una crisi aggravata dai ritardi burocratici e dai tagli di risorse. Carta ha espresso profonda preoccupazione per lo scenario emergenziale che il settore sta affrontando: "La misura di incentivo per acquisto di locomotive e carri, introdotta nel 2021 e autorizzata dalla commissione europea nel 2023, non è stata ancora attuata. Questo strumento, fondamentale per incentivare l'acquisto di nuovo materiale rotabile, è stato defianziato di 55 milioni di euro nella legge di conversione del decreto Omnibus, pari a un taglio del 40%. Inoltre, la mancata attuazione in tempi brevi del regolamento potrebbe causare la perdita definitiva di 115 milioni di euro, lasciando gli operatori del settore senza le coperture necessarie a sostenere investimenti già avviati. Tra questi, l'acquisto di 196 nuove locomotive, indispensabili per rendere il trasporto merci ferroviario più moderno ed efficiente. L'investimento effettuato dalle imprese per il periodo di riferimento arriva a sfiorare il miliardo di euro, la sola Iva a carico delle imprese è di importo ben più alto dell'incentivo previsto". La logistica ferroviaria è un asset strategico per il paese, ma "lungaggini burocratiche e ritardi legislativi ne ostacolano il pieno potenziale e le imprese che vi operano e investono hanno bisogno di coerenza e certezza delle regole", ha dichiarato Carta. Fermerci ribadisce la necessità di sbloccare immediatamente le risorse accantonate o, in alternativa, congelarle per ulteriori verifiche, salvaguardando gli impegni presi dalle imprese. "Chiediamo al governo di agire con urgenza - ha concluso Carta - il trasporto ferroviario merci rappresenta un pilastro fondamentale per la sostenibilità e la competitività del nostro sistema logistico. Non possiamo permetterci di perdere ulteriori risorse o di compromettere investimenti già avviati". Anche il segretario generale dell'associazione, Giuseppe Rizzi, si è aggiunto a questo grido di allarme, intervenendo a Salerno al convegno "Il ruolo strategico della pubblica amministrazione per il ri-

lancio del sistema Italia”: “La costante incertezza - ha detto - crea difficoltà nella pianificazione di investimenti a lungo termine, penalizzando il trasporto ferroviario delle merci in un momento storico già segnato da tensioni geopolitiche e dai progetti infrastrutturali del Pnrr”.

Preoccupazione per il futuro della logistica

Carlo De Ruvo, presidente della Confetra, durante l'assemblea pubblica della confederazione, svoltasi a Roma, ha espresso preoccupazione per il futuro della logistica. E' vero che il settore ha chiuso il 2023 con un fatturato di 115,8 miliardi di euro e una crescita dello 0,7%, tuttavia l'assenza di una governance strategica e i problemi legati a forza lavoro, infrastrutture e transizione ecologica mettono a rischio, per il futuro, la competitività del comparto. Esaminando i problemi, De Ruvo ha detto che uno dei principali è “la mancanza di



forza lavoro”: mancano, secondo l'Iru circa 22 mila autisti, ma il deficit coinvolge anche operatori logistici, macchinisti e spedizionieri. “Abbiamo un serio problema di ricambio generazionale”, ha affermato. Inoltre, le tensioni internazionali, come il conflitto israelo-palestinese, hanno modificato le rotte delle merci, penalizzando i porti italiani e aumentando i tempi di transito. Anche il cargo aereo cresce (più 16,5% in Italia nel 2024), ma senza una visione strategica, il settore non sfrutta completamente il suo potenziale. Parlando delle criticità infrastrutturali, ha detto che “la manutenzione dei valichi alpini e i cantieri del Pnrr aggravano la situazione. Il Brennero, con limitazioni che costano due miliardi di euro l'anno, è emblematico di un sistema che manca di pianificazione”. Infine, parlando della decarbonizzazione e della fiscalità, De Ruvo ha affermato che le politiche green dell'Unione “sono poco realistiche” e prive di valutazioni sull'impatto economico. Inoltre, l'associazione promuove l'inversione contabile dell'Iva per combattere l'evasione fiscale e alleggerire il carico sulle imprese. “Serve

una visione strategica che consideri l'intera filiera logistica e l'impatto delle decisioni istituzionali”, ha concluso De Ruvo, sottolineando la necessità di interventi coordinati a livello nazionale ed europeo.

Artusi sulla grave situazione dell'automotive

“Mentre le istituzioni europee sono bloccate da veti contrapposti che ne rallentano l'esecutività, l'industria europea automotive e le reti distributive sono in grave difficoltà per il mancato decollo delle vendite di auto elettriche e per le conseguenti pesanti multe per i mancati obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 dal terminale di scarico, cresce - e non solo nel nostro paese - il coro di quanti ritengono non più rinviabile una sostanziale correzione di rotta, nel segno del pragmatismo, dei regolamenti dell'Unione per la transizione verso la decarbonizzazione dei trasporti”, ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, a conclusione del convegno promosso a Milano da NGV Italy, con la collaborazione della Regione Lombardia, sul tema “Superare la transizione ideologica”. “Di fronte alla crescente drammatica crisi del comparto automotive innescata dalle imposizioni irrealistiche della normativa comunitaria in materia di transizione tecnologica, i massimi stakeholder industriali e associativi hanno chiesto, all'unisono e dati alla mano, di dare concretezza a un processo di profonda revisione dell'intero pacchetto Fit-for-55, partendo dall'applicazione dell'art. 18.b del regolamento 1610/2024 che impone alla commissione di elaborare entro il 2025 una relazione per la promozione di biometano, e biocarburanti,



creati da 'economia circolare' e già ampiamente disponibili, le cui produzione e consumo sono carbon neutral mentre l'energia elettrica, che è notoriamente ottenuta da fonti fossili per una quota intorno al 55-60%, non lo è”. “Le numerose voci che si sono pronunciate, con estrema chiarezza e concretezza, a Milano per superare le incrostazioni ideologiche che hanno >

finora caratterizzato la produzione normativa dell'Unione", ha detto ancora il presidente di Federauto, "si sono concentrate sulla necessità di anticipare al prossimo anno la revisione prevista dagli stessi regolamenti sui target CO2 e di rimuovere le euomulte dal 2025, confermando la richiesta strategica per un impegno basato su tre pilastri: la neutralità tecnologica nei processi di decarbonizzazione, definendo l'obiettivo, ma lasciando i singoli paesi la scelta della tecnologia per raggiungerli; la coerenza normativa nella decarbonizzazione rispetto ai parametri definiti dalla direttiva RED III; una diversificazione dei vettori energetici che consenta, accanto all'elettrico, l'uso dei biocarburanti carbon neutral e dei low carbon fuels". "Auspichiamo che il confronto in corso a Bruxelles per la formazione della commissione", ha concluso Artusi, "sfoci al più presto in un accordo che dia piena esecutività all'organo di governo dell'Unione e porti alla scelta di un indirizzo meno ideologico e più pragmatico verso i complessi target di decarbonizzazione dei trasporti, come chiedono non solo tutti gli stakeholder del comparto automotive, ma soprattutto i cittadini".

A Brescia, la prima edizione di innovationT

Si è tenuta al museo Mille Miglia di Brescia la prima edizione di innovationT, la giornata informativa ideata da evenT per stimolare il dibattito sull'innovazione tecnologica nell'autotrasporto. Aziende, professionisti e stakeholder hanno potuto confrontarsi sui profondi cambiamenti che stanno interessando il settore. I dati di mercato e i trend più recenti indicano che la strada verso l'elettrificazione è tutt'altro che segnata. Tra le questioni più calde ci sono le infrastrutture e gli incentivi. In entrambi i casi, è fondamentale il dialogo con i decisori politici a tutti i livelli. "Le case si stanno sostituendo alle istituzioni negli investimenti in infrastrutture", ha detto Giovanni Dattoli, amministratore delegato di Volvo Trucks Italia. "Se prima erano le innovazioni che spingevano le scelte politiche, oggi sono le scelte politiche che influenzano la scelta di una tecnologia sull'altra: mi sembra che oggi l'innovazione arrivi al contrario", ha sintetizzato Matteo De Campo, Ceo del gruppo Maganetti, azienda di trasporti di Tirano, Sondrio. "L'infrastruttura è un grosso problema perché deve esserci. Anche gli incentivi, però, sono un problema perché sono fatti male". "L'Europa rischia di non essere più competitiva se i costi del trasporto continueranno a restare così alti. In Italia, anche per via del fatto che lo scenario associativo nell'autotrasporto è troppo frammentato, il confronto con le istituzioni è debole", ha ammonito la presidente di NGV Italy, Maria Rosa Baroni, che continua a battersi perché a livello europeo venga riconosciuto



il ruolo di biodiesel, biogas ed e-fuel nel percorso di decarbonizzazione. Sulla stessa linea anche Gabriele Vargiu, public affairs Italy di Iveco Group, che è convinto che tutte le alimentazioni alternative dovrebbero essere tenute in considerazione, diversamente da quanto accade oggi. Sugli incentivi ha detto che "una soluzione potrebbe essere stanziare un fondo nazionale che mantenga un approccio multitecnologico. Le emissioni inquinanti, quindi l'ossido di azoto, possono essere ridotte anche dai motori termici di ultima generazione".

Interporto Padova e l'agenzia delle dogane

L'interporto di Padova e l'agenzia delle dogane hanno sottoscritto un accordo che potenzia e sviluppa le attività della dogana al servizio degli operatori e delle imprese manifatturiere. L'agenzia aprirà un proprio ufficio operativo all'interno del terminal intermodale, nella palazzina in cui hanno sede anche gli uffici degli operatori della logistica e del trasporto: questo renderà più fluide e rapide le relazioni quotidiane tra operatori e dogana agevolando tutte le attività. La seconda novità è l'estensione a tutto il terminal dell'area doganale con un duplice vantaggio: gli operatori e in conseguenza le imprese manifatturiere disporranno di un'area maggiore dove stoccare i container con le merci in regime di sospensione di Iva, dazi e accise e le movimentazioni delle unità di carico nel terminal saranno agevolate. Il terzo punto è l'impegno comune a sviluppare ulteriori fast corridor doganali dai porti all'interporto Padova, oltre a quelli già attivi con Genova, La Spezia e Gioia Tauro. Questi servizi permettono ai container in importazione di espletare le pratiche doganali all'interporto di Padova anziché nel porto di sbarco, con un notevole risparmio medio nei tempi di resa finale al cliente. In pratica è come se il terminal fosse una banchina in più del porto di arrivo, con il vantaggio di "saltare" la congestione e il conseguente disbrigo delle pratiche doganali di tanti container in brevissimo tempo. ■

L'IRU scrive all'Unione sugli autisti

Chiesta una modifica dell'età minima per i giovani professionisti.

La distinzione fondamentale tra i giovani conducenti di autobus e camion e i conducenti di auto private risiede nella natura professionale della loro attività. In lettere indirizzate ai negoziatori del consiglio e del parlamento europei, l'Unione internazionale trasporti stradali-IRU ha contestato i concetti errati alla base del dibattito sull'età minima di guida durante la revisione della direttiva sulle patenti. L'IRU ha chiesto ai decisori dell'Unione

di riconoscere l'importante distinzione tra giovani conducenti e giovani conducenti professionisti. A differenza dei conducenti di auto private, i giovani conducenti professionisti si sottopongono a un massimo di 280 ore di rigorosa formazione, superando di gran lunga i requisiti per i conducenti di auto private, integrati da una formazione di aggiornamento normativa annuale obbligatoria. Sono professionisti altamente qualificati, certificati tramite il Certificate of professional competence (CPC) e impegnati a mantenere i più elevati standard di si-

curezza. La direttrice dell'advocacy dell'IRU europea, Raluca Marian, ha affermato: "L'età minima per i giovani conducenti professionisti è un argomento di intenso dibattito. Tuttavia, le soluzioni avanzate nella posizione del parlamento sono pragmati-

scuole professionali l'opportunità di iniziare a guidare professionalmente insieme a un conducente esperto.

"Continuiamo a sentire che l'IRU vuole 'bambini al volante'. Abbia-

mo una risposta per tutti i divulgatori di miti: il nostro settore è pronto a fornire ai diciassetenni una formazione continua, affiancandoli a formatori esperti durante la guida e pagando il loro lavoro. Questo crea sia un apprendistato retribuito che un lavoro", ha sottolineato la Marian. La revisione della direttiva sulle patenti di



"Il nostro settore è pronto a fornire ai giovani una formazione continua, affiancandoli a formatori esperti e pagando il loro lavoro", ha detto la Marian

che, ben ponderate e radicate nella realtà. Sebbene i giovani conducenti professionisti siano tra gli utenti della strada più sicuri, il dibattito sull'età minima per guidare si basa spesso su miti ed emozioni, non su fatti. Invitiamo i decisori politici a basare le loro decisioni su prove e a dare ai giovani laureati di formazione professionale dedicata la possibilità di intraprendere una carriera nel nostro settore". Un punto specifico del dibattito è la proposta della commissione di consentire un programma di guida di accompagnamento per gli autotrasportatori a partire dai 17 anni. Ciò offre ai neodiplomati delle

guida offre un'opportunità senza precedenti per colmare il divario tra la fine della scuola e l'inizio della carriera professionale. Crea percorsi strutturati per i giovani professionisti per entrare in modo sicuro e sostenibile nella forza lavoro, affrontando sia la disoccupazione giovanile che la carenza di conducenti. Il settore dei trasporti su strada dell'Unione è a un punto di rottura, con centinaia di migliaia di posti vacanti per autisti che minacciano la mobilità di persone e merci. Eppure l'Unione ha un tasso di disoccupazione giovanile del 14,7%. ■

La logistica si conferma tra i principali target di investimento

Per quanto riguarda il mercato delle locazioni, si è registrato un assorbimento di 1,65 milioni di metri quadri, in calo rispetto al 2023, ma comunque superiore alla media degli ultimi dieci anni.

Nei primi nove mesi del 2024 il settore logistico e industrial ha raggiunto circa 1,2 miliardi di investimenti, più 6% anno su anno, posizionandosi al terzo posto per volume investito, dopo uffici e retail, rappresentando circa il 18% del totale. Se nel primo trimestre una componente importante dei volumi aveva riguardato operazioni sale & leaseback su prodotto industriale e light industrial, il



Nei primi nove mesi dell'anno, sono stati completati circa 1,4 milioni di metri quadri, dato superiore alla media dei tre trimestri quinquennale, di cui oltre il 60% di tipo speculativo

secondo ha visto un ritorno a una prevalenza di asset logistici. Nel terzo trimestre, che ha visto un totale di circa 650 milioni investiti, si sono registrate alcune transazioni rilevanti da parte di investitori internazionali di grosse dimensioni, che hanno interessato i mercati core di Milano, Roma e Castel San Giovanni, in provincia di Piacenza. Il settore rimane al momento uno dei principali target di investimento, trainato dal significativo repricing negli ultimi 24 mesi, che ha portato i rendimenti prime netto su netto al 5,5%. I solidi fondamentali dei settori logistico e produttivo continuano ad attrarre sia investitori in logistica tradizionale che long income. Queste alcune del-

le principali evidenze dell'analisi elaborata da JLL, società leader nella consulenza specializzata per il settore immobiliare e nella gestione degli investimenti.

In termini di valore, quasi il 60% dei volumi dei primi nove mesi è stato determinato da quattro operazioni: la più rilevante è relativa a un portafoglio di oltre 300 milioni di euro riguardante asset localizzati a Milano e Roma, accompagnata da un'altra operazione di oltre 100 milioni nell'hub logistico di Castel San Giovanni. Si aggiungono poi due transazioni rilevanti di portafogli sale & leaseback di asset industrial attribuibili al primo trimestre dell'an-

no. Nonostante, in termini numerici, circa la metà dei deal del 2024 abbia riguardato transazioni entro i 25 milioni di euro, l'impatto di queste transazioni di significativo valore ha determinato un aumento della size media nel periodo considerato del 2024, che è arrivata a quasi 60 milioni di euro. In generale, lato investimenti, le prospettive sono moderatamente positive alla luce del quadro macroeconomico in miglioramento, grazie anche ai recenti tagli dei tassi e di una dinamica in rafforzamento sugli altri mercati Emea, che si sta riflettendo anche in Italia. Per quanto riguarda il mercato delle locazioni, si è registrato un assorbimento di 1,65 milioni di mq, in calo anno su



Le prospettive sono moderatamente positive alla luce del quadro macroeconomico in miglioramento, grazie anche ai recenti tagli dei tassi e di una dinamica in rafforzamento sugli altri mercati Emea

anno, ma comunque sopra la media decennale. In questo contesto, nonostante i fondamentali di mercato siano confermati, i fattori principali del calo possono essere attribuiti a maggiori tempi di negoziazione e a un rallentamento dell'attività degli operatori e-Commerce, oltre che un rallentamento del mercato europeo che si riflette su quello locale. Questo ha determinato anche un lieve incremento del vacancy rate che si attesta intorno al 3%. I 3PL rimangono al primo posto in termini di take-up, con una crescita relativa del numero di operatori retail. Da un lato, i retailer tradizionali stanno ristrutturando la propria supply chain, dall'altro il mondo eCommerce ha visto una riduzione del suo peso relativo.

La maggioranza delle operazioni (35%) nei primi nove mesi ha riguardato Built-to-Own, che sono cresciute sensibilmente soprattutto per operazioni di dimensioni sopra i 50 mila mq. Un effetto determinato sia dalla dinamica dei canoni locativi che dalla difficoltà di trovare soluzioni in alcune location non core dal punto di vista degli investitori ma critiche per gli operatori. Si conferma una prevalenza di locazioni nella fascia sotto i 25

mila mq, che ha rappresentato oltre il 70% in termini numerici e circa il 40% per mq assorbiti. Si è, invece, registrata una quota minore di operazioni relative a superfici superiori a 50 mila mq, che hanno costituito il 10% del totale in termini numerici e circa il 30% del take-up totale, coinvolgendo nella metà dei casi asset Built-To-Own. In termini geografici, circa l'80% delle operazioni si è concentrato nel nord Italia, il 16% nel centro e la restante parte al sud. I canoni si sono mantenuti stabili, pur mostrando comunque una significativa crescita anno su anno, attestandosi a 67 euro/mq a Milano e Roma, a 57 euro/mq in Veneto, 66 euro/mq a Bologna e 50 euro/mq a Torino. Anche i canoni prime per gli asset last mile rimangono stabili sia a Milano che Roma a circa 110 euro/mq, con picchi legati a personalizzazioni per operazioni BTS. Nonostante le incertezze che hanno caratterizzato il 2024, l'attività di sviluppo si è confermata sostenuta: nel corso dei primi nove mesi, infatti, sono stati completati circa 1,4 milioni di mq di progetti, dato superiore alla media dei tre trimestri quinquennale, di cui oltre il 60% è stato di tipo speculativo.

IL PROFILO DI JLL

Da oltre 200 anni, JLL, leader mondiale nei servizi professionali e nella gestione degli investimenti per il settore immobiliare, aiuta i propri clienti ad acquisire, locare, costruire, gestire e sviluppare un'ampia gamma di proprietà commerciali, industriali, alberghiere, residenziali e retail. Società Fortune 500 con un fatturato annuo di 20,8 miliardi di dollari, JLL è attiva in più di 80 paesi del mondo, con oltre 106 mila dipendenti che combinano un approccio globale a una profonda conoscenza del mercato locale.

“Il terzo trimestre ha visto concretizzarsi operazioni di dimensioni significative, che si sono riflesse in una crescita dei volumi complessivi dei primi nove mesi dell'anno. Il rafforzamento della tensione competitiva nei mercati core Emea ha favorito anche un aumento dell'attenzione degli investitori per il mercato italiano, che continua a offrire fondamentali locativi robusti e uno spread di rendimento rispetto ai core market”, ha commentato Elena Di Biase, head of logistics capital markets di JLL Italia. “L'interesse per la logistica in Italia rimane forte, nonostante un rallentamento del take-up, con crescenti attività da parte di end user. Sebbene i livelli di take-up si siano ridotti rispetto ai precedenti anni record nel settore del leasing, si stanno assestando su un nuovo equilibrio. Questa nuova dinamica di mercato, sebbene diversa dai picchi di locazione del passato, continua a presentare opportunità interessanti sia per gli investitori che per gli occupiers”, ha aggiunto Renato Loffredo, head of logistics last mile & industrial agency. ■

Il problema dei resi nell'eCommerce

Per risolverlo è giusto applicare la più moderna tecnologia.

I resi nel settore retail sono una questione spesso dispendiosa e complessa, ma essenziale per l'intera industria. Ad oggi, il loro numero è in costante crescita, e la loro gestione è di fondamentale importanza per mantenere alti sia i profitti che la soddisfazione dei clienti. Con la crescita dell'eCommerce e le crescenti aspettative dei consumatori in termini di convenienza, è essenziale che i retailer rendano i processi di reso efficienti quanto i processi di evasione degli ordini. Oggi, i consumatori ricercano esperienze coerenti e personalizzate su tutti i canali, con molteplici opzioni di pagamento e rimborsi più rapidi. Rendere questi processi più agevoli possibile per l'utente contribuisce a creare esperienze positive dopo l'acquisto, che rafforzano la fiducia e la fidelizzazione. Fortunatamente, però, secondo lo studio "Speciality Retail Italia" di Manhattan Associates, il 72% dei retailer specializzati offre flessibilità nelle restituzioni dando la possibilità di effettuare resi online o in negozio, di consegnare i prodotti presso punti di ritiro specifici. Nonostante ciò, diversi brand e retailer chiedono all'utente di prendersi carico delle spese di spedizione o un piccolo importo per "equilibrare" il reso. Questo perché ovviamente il reso di un ordine è un costo importante per il retailer, che, inoltre, rischia di non poter più vendere l'articolo.

Molti retailer sviluppano algoritmi potenti e sofisticati per ottimizzare l'allocazione delle loro spedizioni in uscita. Perché non dedicare lo stesso impegno anche ai resi? Allo stesso modo,



Con lo sviluppo dell'eCommerce, la questione dei resi è diventata più complicata

in quest'epoca in cui la forza lavoro è carente, l'automazione può contribuire a diminuire la necessità di intervento degli operatori del servizio clienti. Spesso, quando un rimborso non va a buon fine, gli operatori devono cercare di rielaborare ogni singola transazione o contattare il cliente per un nuovo metodo di pagamento, si tratta di processi manuali estremamente lunghi e dispendiosi. Con la tecnologia giusta, i rimborsi errati possono essere recuperati senza nessun intervento dato che l'applicazione può eseguire automaticamente i tentativi di rimborso. Se ancora non funziona, è possibile inviare al cliente un link per inserire un nuovo metodo di pagamento utilizzando Pay by Link. Come detto, addebitare ai consumatori le spese di restituzione sta diventando una pratica sempre più diffusa. Tuttavia, questa politica può costituire un deterrente, influenzando la conversione e persino indirizzando gli utenti verso altri brand. Invece di far ricadere

questi costi sui clienti, i retailer hanno l'opportunità di limitare le spese in altre aree, ad esempio per le spedizioni dei resi, le spese transfrontaliere e i costi di rifornimento, proteggendo allo stesso tempo la preziosa esperienza del cliente. Un'ultima considerazione sulla logistica inversa è quella di non vederla come un ostacolo, ma come un'opportunità. Fornire ai consumatori strumenti self-service di qualità può dare al brand una marcia in più rispetto agli altri. Dato che le persone sono sempre più a loro agio con la tecnologia e vogliono essere indipendenti nel risolvere le proprie richieste e i propri bisogni, le opzioni di self-service sono diventate sempre più popolari. Ma se da un lato i clienti devono avere la possibilità di restituire e cambiare autonomamente, dall'altro i retailer devono trarre il massimo da ogni interazione con loro per incoraggiare le entrate, e la tecnologia giusta può permettere loro di raggiungere questo obiettivo. ■

Il combustibile GNL non è sostenibile

Lo dice Transport & Environment, l'organizzazione indipendente europea.

Il GNL, il gas naturale liquefatto, che l'Europa importa, inquina circa il 30% in più rispetto a quanto ipotizzato dal regolamento sui carburanti puliti per il trasporto marittimo, il FuelEU Maritime. È quanto emerge dal nuovo studio di Transport & Environment, organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, che chiede all'Unione europea di aggiornare la sua normativa in materia di combustibili per il trasporto marittimo tenendo conto del vero impatto climatico del gas di natura fossile. Il gas fossile viene considerato un'alternativa pulita ai tradizionali combustibili per il trasporto marittimo, come l'olio combustibile pesante, uno dei combustibili più inquinanti del pianeta. Ma il nuovo

sostituisce. Anche quando il GNL di importazione ha minori emissioni a monte, come quello proveniente dalla Norvegia e dal Regno Unito, la riduzione delle emissioni è comunque limitata.

Entro il 2030 un quarto del traffico marittimo potrebbe essere alimentato a GNL. Oggi, sono circa 1.200 le navi alimentate così in tutto il mondo, ma questo numero potrebbe crescere vertiginosamente: le compagnie di navigazione ne hanno infatti ordinate altre 1.000, avviando così una notevole crescita dei consumi di questo gas fossile. Con un tale incremento, secondo T&E, al 2030 circa un quarto del traffico marittimo dell'Unione potrebbe essere alimentato da GNL. La legge europea sui

assegna un valore standard alle emissioni correlate alle attività estrattive, di processing e di trasporto del GNL, che possono invece variare notevolmente a seconda dell'origine del combustibile e del modo in cui viene prodotto. L'analisi di T&E mostra che le emissioni upstream del GNL importato in Europa sono mediamente del 30% superiori a quanto sin qui stimato, con un valore medio di 24,40 gCO₂e/MJ. Questo errore nella misurazione degli impatti sta inducendo molte compagnie a puntare su questo tipo di carburante per raggiungere i loro obiettivi di sostenibilità. Una misurazione più precisa delle emissioni reali del gas fossile nel trasporto navale ci dice, ad esempio, che una singola nave portacontainer di grandi dimensioni, alimentata a GNL, emetterebbe circa 2.731 tonnellate di CO₂ equivalenti in più rispetto a quanto sin qui stimato, in un anno di attività. "Il GNL non è un carburante sostenibile: è un gas fossile ben più inquinante di quanto si pensi. Le emissioni fuggitive legate all'estrazione, al trasporto e alla combustione del metano lo rendono tanto emissivo quanto l'olio combustibile che dovrebbe sostituire", ha dichiarato Carlo Tritto, sustainable fuels manager di T&E Italia "Le principali compagnie di navigazione non dovrebbero sprecare miliardi in una falsa soluzione che non le aiuterà a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Piuttosto dovrebbero concentrare i loro investimenti nella produzione di e-fuels realmente sostenibili, come ammoniaca o metanolo di sintesi. L'Unione e l'Organizzazione marittima internazionale devono tenere conto dei reali valori emissivi del GNL sull'intero ciclo di vita, smettendo di incentivarne l'uso". ■



Sono circa milleduecento le navi alimentate a GNL, ma potrebbero crescere notevolmente, dato che ne sono state ordinate altre mille

studio di T&E mostra che, a causa delle cosiddette "emissioni upstream", quelle che si verificano prima del consumo a bordo dell'imbarcazione, il GNL proveniente dai principali fornitori - Stati Uniti, Qatar, Russia e Algeria - è inquinante tanto quanto il carburante che

carburanti sostenibili per il trasporto marittimo calcola le emissioni del carburante in base al ciclo di vita, vale a dire tenendo conto sia delle emissioni a monte del consumo del carburante sia di quelle derivanti dalla sua combustione. Tuttavia, quella stessa legge

Via libera per lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto

La conferenza dei servizi ha confermato la conformità urbanistica del masterplan.

Enac e SEA hanno comunicato che si è conclusa positivamente la procedura per l'accertamento della conformità urbanistica sul masterplan dell'aeroporto di Malpensa. La relativa conferenza dei servizi per il periodo 2019-2035, indetta dal ministero delle Infrastrutture, ha coinvolto in particolare il ministero dell'Ambiente e dello Sviluppo Energetico, il ministero della Cultura, insieme a tutti gli enti di livello statale e territoriale interessati dal piano di sviluppo, e ha acclarato l'intesa Stato-Regione per la conformità urbanistica del masterplan. "La conclusione positiva dell'iter del masterplan rappresenta un passaggio molto importante per l'aeroporto. Gli interventi infrastrutturali che verranno realizzati, sempre nel rispetto della sostenibilità ambientale, porteranno a un ulteriore miglioramento dell'efficienza dello scalo con il conseguente effetto positivo sulla qualità dei servizi resi ai passeggeri e alle merci", ha dichiarato Armando Brunini, amministratore delegato della SEA. Anche il direttore generale dell'Enac, Alessio Quaranta, ha espresso soddisfazione per il risultato raggiunto: "Il masterplan consente di dotare uno dei principali scali italiani di un chiaro quadro pianificatorio e programmatico, definito non solo sulla base delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto



Immagine dell'aeroporto

di Malpensa, ma anche in linea con il ruolo che lo stesso è chiamato a svolgere nell'ambito del piano nazionale degli aeroporti in fase di realizzazione presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

Il masterplan prevede la realizzazione per fasi di una serie di interventi che riguardano in particolare l'ampliamento del terminal passeggeri, aree di sosta per gli aeromobili, miglioramenti del sistema piste con nuove taxiway e raccordi per migliorare l'efficienza operativa dello scalo; a questo si aggiungono nuove aree destinate a funzioni di scambio intermodale e modalità di trasporto innovative, la realizzazione di magazzini di seconda linea e altri servizi dedicati al cargo.

Il piano di sviluppo autorizzato prevede così tutte le opere necessarie a gestire la domanda di traffico stimata in 40 milioni di passeggeri al 2035. Il via libera da parte della conferenza dei servizi costituisce un passaggio amministrativo essenziale per il processo di sviluppo dell'aeroporto ed è il risultato della fattiva collaborazione tra ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Enac, Enav, ministero dell'Interno, ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ministero della Cultura, ministero della Difesa, Agenzia del Demanio, Regione Lombardia, in un dialogo costante con la città metropolitana di Milano, il parco lombardo del Ticino, la provincia di Varese e i comuni del territorio circostante lo scalo. ■

PTV Logistics mette sul mercato un nuovo software

PTV Logistics, leader mondiale nelle soluzioni tecnologiche per la logistica e i trasporti, ha messo sul mercato la nuova generazione di uno dei suoi software di punta per la pianificazione logistica, PTV Map&Guide. Questo prodotto all'avanguardia non solo stabilisce un nuovo standard per il calcolo accurato dei costi di pedaggio, la pianificazione dei percorsi dei camion e l'esperienza dell'utente, ma tiene anche conto dei requisiti ambientali, sociali e di governance. A più di 30



anni da quando PTV Logistics ha creato lo standard nel calcolo dei costi di trasporto per le aziende, è stata prodotta la nuova generazione di PTV Map&Guide, che è dotata di un'interfaccia utente completamente nuova e semplificata che ne facilita l'utilizzo. Inoltre, è stata inclusa un'ampia gamma di aggiornamenti, casi d'uso e nuove funzionalità per aiutare gli utenti a migliorare la pianificazione dei percorsi, aumentare l'efficienza e fornire approfondimenti su calcoli quali: costi di trasporto, emissioni, pedaggi e tempi e distanze, senza compromettere la qualità del servizio. Questo nuovo software aiuta le aziende del settore dei trasporti e della logistica, del commercio all'ingrosso, della produzione e della vendita al dettaglio a migliorare il calcolo dei percorsi, la pianificazione e l'organizzazione della flotta di veicoli. Jannes Kruse, responsabile delle risorse umane e rappresentante della Kruse Spedition, ha così commentato: "La Kruse Spedition punta sulla qualità, sull'affidabilità e sulla fiducia dei propri clienti. Garantiamo una lavorazione senza intoppi grazie a oltre 250 persone altamente motivate e alla nostra moderna flotta di veicoli. Per calcolare con precisione le nostre offerte utilizziamo PTV Map&Guide. Il software ci permette di calcolare i costi di trasporto tenendo conto di tutti i fattori rilevanti come tempo, distanza e pedaggi. Questo non solo aumenta

l'efficienza dei nostri processi di gara, ma garantisce anche la trasparenza dei prezzi. Con questo software possiamo fornire ai nostri clienti offerte affidabili e competitive che soddisfano i nostri standard di alta qualità".

I rischi delle aziende logistiche a causa degli hacker

8 mila miliardi di dollari nel 2023, 9,5 mila miliardi nel 2024 e addirittura 10,5 mila miliardi nel 2025. Sono questi, in sintesi, i costi degli attacchi informatici, in crescita di anno in anno per valore, per intensità e per pericolosità. Il comparto della logistica, purtroppo, non è immune dai rischi cyber e tutte le aziende dovranno dotarsi di sistemi sempre più sofisticati per proteggere le proprie infrastrutture e i propri clienti. Grazie ai malware, gli hacker possono sottrarre dati sensibili, ottenere il controllo da remoto dei dispositivi o installare programmi che possono compromettere l'integrità delle reti aziendali arrecando danni enormi, sia in termini di



operatività sia in termini economici. "Come tutte le aziende - ha precisato Raffaele Ghedini, presidente di Oikyweb, azienda specializzata nell'offerta di servizi integrati di gestione e movimentazione di prodotti, da oltre 20 anni nel settore dell'home delivery e da sempre distintasi per essere una vera digital company che si occupa di servizi logistici integrati - anche quelle che operano nel settore logistica e trasporti hanno, all'interno dei propri sistemi, una grande quantità di dati personali che, se violati, possono davvero creare problemi enormi. Avere sistemi di protezione sofisticati è fondamentale per evitare violazioni della privacy. Proprio per garantire il massimo livello di sicurezza possibile, in Oikyweb utilizziamo soltanto sistemi proprietari, non solo per ciò che >

riguarda i vari software operativi e piattaforme applicative, tutti sviluppati internamente, ma anche per quel che riguarda lo storage: ogni singolo dato gestito da Oikyweb risiede su server di proprietà”. Ghedini ha aggiunto: “Per affrontare i crescenti rischi sulla sicurezza dei dati, le aziende del settore devono stare costantemente al passo: dotarsi di sistemi sempre più sofisticati, sensibilizzare sempre più e meglio tutti i dipendenti sui temi della sicurezza informatica e sui rischi correlati nonché, importantissimo, sulle possibili conseguenze di un data breach. L'ideale, ovviamente e come sempre, ma ancor più su questi temi, è avere competenze all'altezza della sfida all'interno dell'azienda ma, per coloro che non le hanno, diventa indispensabile avvalersi di professionisti con competenze reali e specifiche, che possano innanzitutto prevenire eventuali attacchi o, nei casi negativi, intervenire tempestivamente”.

DKV MOBILITY AMPLIA LA RETE DEI CARBURANTI ALTERNATIVI



DKV Mobility, la piattaforma B2B leader in Europa per le soluzioni di pagamento on the road, amplia ulteriormente la sua rete di accettazione per i carburanti alternativi. Con circa 1.600 stazioni di servizio in 22 paesi, DKV Mobility offre una delle più grandi reti HVO100 in Europa (a luglio 2024). In soli due mesi, il numero di stazioni è cresciuto di circa il 60%. In particolare, la Scandinavia, l'Italia e i Paesi Bassi vantano già un numero significativo di stazioni di rifornimento che offrono questa alternativa al diesel. Questa rapida espansione è una conseguenza del crescente interesse dei clienti di DKV Mobility per le opzioni sostenibili. Solo nel 2023, infatti, il consumo di carburanti alternativi come LNG, CNG e idrogeno da parte dei clienti di DKV Mobility è aumentato del 20% rispetto all'anno precedente.

GEP Informatica e Sedisp con Costa Crociere

Quando beni e risorse materiali, possono diventare un aiuto concreto per chi è in difficoltà, l'importanza di una gestione logistica efficiente diventa evidente. In questo contesto, GEP Informatica e Sedisp partecipano a un progetto che unisce logistica e solidarietà, aiutando Costa Crociere Foundation nella sua attività di chi favorisce un circuito del riuso virtuoso e solidale in linea con i principi dell'economia circolare a sostegno delle comunità più fragili. Il programma di “Assistenza materiale” di Costa Crociere Foundation è basato sui due principi cardine: l'attenzione all'ambiente con il riciclo e il riuso di oggetti e beni anche essenziali e l'attenzione al sociale portando questi beni ancora in buono stato o non utilizzati a persone in stato di bisogno. Fino ad oggi, i risultati sono stati significativi: 219 donazioni effettuate, 463 mila oggetti distribuiti e oltre 170 associazioni beneficiarie in tutto il mondo, grazie al coinvolgimento di tutte le navi della flotta Costa Cro-



ciere. Con la crescita delle sue attività, la Fondazione ha recentemente deciso di strutturare in modo più efficiente la propria logistica per gestire il numero crescente di beni da distribuire. Per affrontare questa sfida, ha coinvolto Sedisp, il partner logistico di Costa Crociere, che ha scelto di contribuire a questa iniziativa in modo gratuito, gestendo la logistica legata alla distribuzione dei beni. Sedisp, a sua volta, ha coinvolto GEP Informatica per fornire gratuitamente il sistema WMS Sigep Logistics, al fine di ottimizzare le operazioni di stoccaggio, catalogazione e distribuzione dei beni. Anna Giordano, senior program management officer della Costa Crociere Foundation, ha sottolineato: “La nostra missione è dare una nuova vita alle cose e renderle

risorsa per una vita migliore delle comunità più svantaggiate e bisognose. La collaborazione con partner logistici come Sedisp e GEP Informatica ci permetterà di ampliare il nostro impatto, grazie ad una gestione ancora più dinamica e funzionale”. Secondo Valentina Carrer, operations director di Sedisp: “Crediamo fermamente nel potere della logistica come strumento di supporto per chi ha più bisogno. Collaborare gratuitamente con Costa Crociere Foundation ci permette di fare la differenza su larga scala, assicurandoci che le risorse siano gestite con la massima efficienza e trasparenza”

Protocollo d'intesa firmato da Eni e MSC

L'amministratore delegato di Eni, Claudio Descalzi, e il presidente di MSC, Diego Aponte, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato a sviluppare iniziative congiunte nel campo della sostenibilità e della transizione energetica. Eni, società integrata dell'energia impegnata nella transizione verso la neutralità carbonica entro il 2050, e MSC, leader mondiale nel settore dei trasporti e dei servizi di crociera, intendono estendere l'ambito delle loro già



proficue relazioni commerciali a un contesto geografico più ampio e, in particolare, ad ambiti di sostenibilità e decarbonizzazione. L'accordo include il potenziale utilizzo di GNL nonché di vettori energetici a minori emissioni di carbonio, come ad esempio biocarburanti HVO e bio-GNL, ma anche lubrificanti da materie prime rinnovabili, per l'u-

tilizzo sulle flotte MSC dedicate sia al trasporto logistico sia a quello crocieristico. Per contribuire alla decarbonizzazione di sedi e impianti di MSC verranno valutate soluzioni a energia rinnovabile e, più in generale, l'intesa mira a generare nuove sinergie tra le attività delle due società, dai servizi logistici ai trasporti intermodali che riguardano sia le attività agroindustriali per la produzione di materie prime, inclusi gli Agri-feedstock, per la bioraffinazione, sia lo stoccaggio e trasporto dei biocarburanti HVO attraverso soluzioni innovative di trasporto intermodale tra mare, ferrovia e strada. Altri ambiti di valutazione riguardano il supporto alla dismissione di piattaforme offshore nazionali e internazionali e iniziative congiunte di ricerca e sviluppo e collaborazioni con Open-es, l'alleanza di piattaforme e sistemi promossa da Eni per la sostenibilità della catena del valore. L'accordo prevede inoltre buone pratiche di economia circolare, dall'utilizzo a bordo dei mezzi MSC di plastiche anche da materie prime rinnovabili e da riciclo, compresi i prodotti di imballaggio monouso, alla raccolta e gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle flotte e, ancora, alla potenziale valorizzazione delle aree e asset di Eni dismessi.

In aumento i furti legati al trasporto delle merci

Secondo l'ultimo rapporto del Tt Club, gruppo internazionale specializzato nelle assicurazioni della merce, e del-



la Transported Asset Protection Association nel corso del 2023 si sono registrati in Italia oltre 800 casi di furti legati

LINDE AMPLIA LA GAMMA DI VEICOLI DA MAGAZZINO



Linde Material Handling amplia la gamma di veicoli da magazzino introducendo i nuovi stoccatori doppi e transpallet compatti. Pensati per operare in ambienti con spazio limitato, come supermercati, magazzini o linee di produzione, i nuovi modelli combinano maneggevolezza, sicurezza e versatilità. In particolare, i modelli Linde D06, D08 e D10 possono trasportare contemporaneamente due carichi: fino a una tonnellata in sollevamento iniziale e, a seconda del modello, 0,6, 0,8 o 1,0 tonnellate in sollevamento libero. Tra le novità della gamma spicca il modello D08 M, progettato con un montante singolo che offre un'ampia visione del carico e dell'ambiente circostante: con una capacità di carico fino a 0,8 tonnellate in sollevamento libero, un'altezza di sollevamento di 1.590 mm e una struttura compatta, il D08 M rappresenta la soluzione ideale per il trasporto di merci e il riassortimento degli scaffali nei supermercati. Un'attenzione particolare è stata dedicata alla precisione operativa: il comando OptiLift permette, infatti, di regolare con esattezza la velocità di sollevamento, facilitando la gestione dei carichi. Inoltre, i modelli D06, D08 e D10 sono disponibili con diverse opzioni di batteria, inclusi i modelli a ioni di litio e piombo-acido, per soddisfare specifiche esigenze operative. A semplificare ulteriormente le operazioni in spazi particolarmente ristretti, viene in aiuto anche il nuovo Transpallet Linde T16 L, sviluppato per migliorare il comfort dell'operatore.

al trasporto della merce, almeno stando alla frequenza delle richieste di risarcimento assicurativo, che sono aumentate del 400% nell'arco di due anni. Quasi un terzo di queste richieste deriva da furti da veicoli parcheggiati in modo non sicuro o a bordo strada, e la Lombardia risulta essere la regione con i tassi più elevati, benché tutte le grandi aree industriali sono interessate al fenomeno. Del resto, l'alto tasso di furti deriva anche da un problema che l'autotrasporto conosce bene, e cioè la mancanza di autoparchi sicuri, dove poter sistemare il camion. Il rapporto mette infatti in evidenza che in Italia esiste un parcheggio in autoparco ogni 289 camion. Una tendenza, spiega il rapporto, che sta crescendo in molti paesi: si tratta di furti pianificati strategicamente, con gruppi criminali che impiegano mezzi sempre più sofisticati per infiltrarsi nella filiera. A rendere l'Italia un terreno di caccia particolarmente fruttuoso è però la qualità della merce, per via del mercato legato ai beni di lusso e di design (che viaggiano in aereo, e questo in parte può spiegare la maggiore concentrazione di claim in Lombardia, con Malpensa che movimentata la gran parte del cargo aereo nazionale). Abbigliamento, vestiario e prodotti farmaceutici sono indicati come le merci più prese di mira. Josh Finch, logistics risk manager di Tt Club, ha così commentato: "L'Italia non è l'unica a sperimentare questi aumenti nei furti di merci. Stiamo assistendo alle stesse tendenze in tutti i settori, con le principali autostrade e i centri industriali obiettivi chiave per i criminali. Le statistiche evidenziano chiaramente il problema: le merci ferme, parcheggiate in modo non sicuro, sul ciglio della strada, intorno a questi incroci principali, sono maggiormente a rischio".

Still produce tre nuovi rimorchiatori

Still, leader nella fornitura di sistemi e attrezzature per l'intralogistica, arricchisce la propria gamma di telai per treni rimorchiatori con il lancio di tre nuovi prodotti destinati a favorire l'automazione dei processi garantendo un trasporto dei materiali efficiente e sicuro. I treni rimorchiatori - utilizzati per l'approvvigionamento di stazioni di assemblaggio e linee di produzione - sono sempre più importanti nelle attività logistiche. Questi mezzi, spesso utilizzati in sostituzione dei carrelli elevatori, sono in grado di ridurre i costi legati agli spazi logistici, la durata degli inventari, il

consumo di energia e il rischio di incidenti, come conseguenza diretta della diminuzione del volume del traffico e della presenza di mezzi. Still mette a disposizione dei clienti un'ampia gamma di treni rimorchiatori manuali e automatizzati, i LiftRunner, così come numerosi telai e trolley compatibili con diversi supporti di carico e in grado di



soddisfare ogni esigenza. I LiftRunner garantiscono infatti la massima facilità di prelievo e scarico dei trolley e un'ottima stabilità delle merci in movimento. Still ha arricchito la propria gamma di telai per treni rimorchiatori con tre nuovi prodotti: il telaio BX - ideale per le attività delle linee di produzione - e i telai PE e PH, adatti per le attività di automazione del cosiddetto "ultimo miglio" sia all'interno che all'esterno del magazzino. Progettato per una maggiore efficienza di approvvigionamento della produzione, il telaio BX è dotato di un asse sfalsato asimmetricamente e di un nuovo timone ripiegabile. Queste due caratteristiche riducono la lunghezza del treno rimorchiatore e, allo stesso tempo, aumentano la stabilità direzionale del mezzo. Rispetto ai modelli tradizionali, il nuovo telaio è in grado di trainare sei rimorchi con un solo trattore e, in alcune circostanze, può arrivare fino a otto. Il tutto senza che il treno rimorchiatore richieda maggiore spazio per le curve o per il carico/scarico delle merci. "I nuovi telai BX", ha spiegato Sergio Virmilli, sales manager automation della società, "consentono di rifornire la produzione con una quantità di materiale fino a due volte superiore ai modelli tradizionali mantenendo le condizioni di spazio originali e la massima manovrabilità e flessibilità dei treni, che riescono a ruotare di 180° anche in corsie larghe solo 4,50 metri. Per le aziende, ciò si traduce in una maggiore produttività senza necessità di aumentare il volume di trasporto o dover investire in ulteriori veicoli da traino". Compatibilità ottimizzata

NUOVA FILIALE AD AREZZO PER DACHSER&FERCAM



La nuova filiale dell'operatore logistico Dachser&Fercam Italia ad Arezzo costituisce un passo strategico per ampliare la rete logistica in Toscana e dare continuità alla progressiva intensificazione della presenza territoriale, proseguendo nel proprio sviluppo all'insegna del sostegno all'internazionalizzazione delle economie locali, con una forte tradizione industriale e commerciale. Con una superficie operativa di tremila mq, 23 rampe di carico e 400 mq destinati agli uffici, la filiale garantisce processi logistici rapidi ed efficienti e collegamenti diretti con gli hub di Milano, Bologna e Verona, nonché con tutte le piattaforme aziendali europee; in loco infatti diverse aziende produttive hanno uno sbocco commerciale oltre che sul mercato nazionale anche in vari paesi europei e hanno bisogno di collegamenti giornalieri da e verso i maggiori centri economici nazionali ed europei. "Questa nuova apertura ci permette di rafforzare ulteriormente il nostro servizio di distribuzione e groupage, garantendo ai clienti un accesso più diretto ai principali mercati economici italiani ed europei", ha affermato Claudio Andreassi, regional manager di Dachser&Fercam Italia.

con i supporti di carico e massima interazione tra treno rimorchiatore e veicoli automatizzati rappresentano invece il principale valore aggiunto dei nuovi telai PE e PP. ■



ONHC
ODONTONETWORK



Oltre
un milione
di **sorrisi**
garantiti



A chi ci rivolgiamo

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

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

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

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

Chi siamo

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

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

L'obiettivo è l'erogazione di cure odontoiatriche di qualità a costi calmierati e accessibili tramite un network regolamentato per servizi, procedure e tariffe. Odontonetwork è in possesso di certificazione di qualità RINA ISO 9001:2015 rilasciata per la gestione e l'implementazione del network odontoiatrico.

Focus sul logistic manager

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Partiamo dalla constatazione che ogni giorno milioni di merci attraversano il mondo, spostandosi da un continente all'altro in un complesso gioco di velocità, precisione e coordinamento. Dietro a questo flusso incassante, è importante rendersi conto dell'esistenza di un'intera filiera professionale composta da figure chiave che ne sostengono il funzionamento: tra queste il logistic manager, il professionista che trasforma la logistica in un motore di efficienza, innovazione e crescita per le aziende. Questo ruolo, spesso poco visibile ma cruciale, non si limita a far funzionare i meccanismi della supply chain. Il logistic manager è lo "stratega" che garantisce la continuità delle operazioni, la soddisfazione dei clienti e l'adattabilità delle imprese in un mercato in continua evoluzione. E' responsabile della pianificazione, gestione e ottimizzazione dei flussi logistici di un'azienda. Più di un semplice gestore, è un vero architetto della logistica, capace di combinare innovazione tecnologica, analisi strategica e competenze organizzative per garantire che ogni fase del processo si svolga senza intoppi. Nel settore portuale, per esempio, questa figura supervisiona operazioni altamente complesse, dalle pratiche doganali alla gestione delle flotte, migliorando non solo la produttività dell'azienda ma anche la sua competitività.

Il suo lavoro non si ferma al coordinamento delle merci: è anche un ponte tra l'azienda e i clienti, assicurandosi che gli standard di qualità siano rispettati e che nuove opportunità commerciali vengano esplorate. Le aziende dimostrano di avere grande e crescente bisogno di queste competenze: la logistica è oggi infatti una leva strategica per qualsiasi impresa orientata alla competitività e al futuro. Il logistic manager rappresenta il "cuore" di questo sistema, portando vantaggi tangibili come una riduzione, in primo

luogo, dei costi e dei tempi: grazie a un'analisi precisa dei processi e all'implementazione di soluzioni efficienti, elimina sprechi e ottimizza risorse; un aumento, in secondo luogo, della sostenibilità: introducendo pratiche innovative come l'utilizzo di trasporti a basso impatto ambientale e l'adozione di tecnologie digitali, contribuisce a rendere l'azienda più sostenibile; non ultimo, un fondamentale supporto alle de-



Il lavoro del logistic manager non si ferma alle merci, è anche un ponte tra l'azienda e i clienti, assicurandosi che gli standard di qualità siano rispettati

decisioni strategiche: con una visione d'insieme del business, offre analisi e soluzioni per orientare le scelte aziendali verso obiettivi di medio e lungo termine. In un contesto portuale, dove i flussi logistici sono particolarmente critici, il logistic manager gioca un ruolo determinante nel garantire l'efficienza operativa e il rispetto delle normative, rendendo le aziende più competitive in mercati sempre più complessi.

Diventare logistic manager richiede una preparazione approfondita e multidisciplinare. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica da molti anni, annualmente, prevede all'interno della propria offerta di percorsi di qualificazione un prodotto di alta formazione post-laurea per lo sviluppo di questa specifica professionalità. Con un programma di circa sei mesi, tra lezioni teoriche e stage pratici, il percorso offre competenze trasversali e tecniche che includono: economia aziendale e normativa internazionale, per gestire operazioni globali e pianificare strategie di crescita; sistemi informativi logistici, per sfruttare le tecnologie digitali e monitorare i flussi in



Il logistic manager non è solo un professionista della logistica, ma una figura capace di fare la differenza per il successo di un'azienda

tempo reale; gestione della sostenibilità, per affrontare le sfide della transizione ecologica e migliorare l'impatto ambientale delle operazioni. Uno degli aspetti più interessanti della professione è la sua continua evoluzione. Il logistic manager può iniziare con il coordinamento operativo per poi specializzarsi in ambiti come il commerciale, la finanza o le operations. Con il tempo, può diventare un punto di riferimento per le decisioni strategiche aziendali, assumendo ruoli di leadership. Questa versatilità lo rende una figura altamente richiesta in settori come il trasporto, la logistica portuale, i servizi logistici, aprendo la strada a opportunità professionali diversificate.

Il logistic manager non è solo un professionista della logistica, ma una figura capace di fare la differenza per il successo di un'azienda. Con competenze tecniche avanzate, visione strategica e capacità organizzative, rappresenta un alleato insostituibile per le imprese che vogliono affrontare le sfide del mercato moderno. Investire su questa figura significa garantire efficienza, innovazione e competitività. In un mondo dove ogni minuto conta, il logistic manager è il professionista che può dare un insostituibile contributo al movimento dell'economia globale. ■

catani@scuolatrascporti.com



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

L'attività dei CAD

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

La Corte di giustizia europea ha fornito importanti chiarimenti sulla figura del rappresentante doganale, affermando l'illegittimità della normativa nazionale che imponga restrizioni territoriali all'attività dei Centri di assistenza doganale- CAD nell'ambito del compartimento doganale in cui gli stessi hanno sede. I CAD, com'è noto, sono società di capitali, i cui soci possono essere unicamente spedizionieri doganali iscritti da almeno tre anni all'albo professionale, aventi quale oggetto sociale esclusivo la prestazione di servizi di assistenza doganale "nell'ambito territoriale del compartimento doganale in cui hanno la sede", secondo quanto stabilito dall'art. 3, c. 3, d.m. 549/92. Tale norma, limitando l'esercizio dell'attività dei rappresentanti doganali organizzati nella forma di società di capitali, all'ambito territoriale di competenza della direzione doganale in cui hanno la propria sede legale, impedisce agli stessi di utilizzare o di istituire luoghi approvati presso clienti localizzati in un altro compartimento doganale.

La vertenza oggetto del rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia deriva dal diniego opposto dall'agenzia delle dogane all'autorizzazione richiesta da un CAD a operare, mediante luogo approvato, presso la diversa circoscrizione doganale nella quale il cliente era situato.

Al riguardo, la Corte ha anzitutto rilevato come l'art. 18, par. 3, Reg. UE 952/2013, preveda che ciascuno Stato membro possa stabilire le condizioni alle quali un rappresentante doganale può prestare i propri servizi, purché le stesse siano conformi al diritto dell'Unione. Tale previsione, pertanto, legittima la previsione di una limitazione territoriale relativamente all'espletamento delle attività doganali da parte dei CAD. La restrizione di cui all'art. 3, c. 3, d.m. 549/92, tuttavia, è ammissibile soltanto se "non è direttamente o indirettamente discriminatoria in funzione della cittadinanza ovvero, ove si tratti di società, in funzione dell'ubicazione della loro sede legale, se essa è giustificata da un motivo imperativo di inte-

resse generale e se è idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito, senza andare al di là di quanto è necessario per raggiungerlo, nella misura in cui non vi siano altre misure meno restrittive che permettano di conseguire lo stesso risultato". Al riguardo, con particolare riferimento all'adeguatezza dei controlli, la Corte ha rilevato che, se anche la vicinanza geografica dell'ufficio doganale competente potrebbe astrattamente

accrescere l'efficacia delle verifiche in loco, tuttavia l'art. 3, c. 3, d.m. 549/92, non sembrerebbe garantire che l'ufficio territorialmente competente a controllare un CAD sia l'ufficio più vicino al luogo approvato in cui la società è autorizzata a esercitare la propria attività. La misura restrittiva, inoltre, deve rispettare il principio di proporzionalità. Tale proporzionalità non pare essere rispettata dalla norma in esame, dal momento che, per poter utilizzare luoghi approvati situati in altri compartimenti doganali, i CAD sarebbero costretti a trasferirvi la loro sede o a

collegarsi a società omologhe aventi la propria sede in detto compartimento. L'efficacia dei controlli doganali e la prevenzione delle frodi, infine, ben potrebbe essere assicurata mediante misure meno restrittive della limitazione territoriale imposta dall'art. 3., c. 3, d.m. 549/92, quali lo scambio tra uffici doganali delle informazioni necessarie ai controlli sulle formalità doganali espletate dai CAD, previsto dall'art. 8, c. 3, d.m. 549/92. Alla luce di tali principi, spetta al giudice del rinvio valutare se tale scambio possa essere considerato misura idonea a raggiungere lo stesso risultato della limitazione territoriale, garantendo allo stesso tempo una minore lesione della libera prestazione dei servizi. ■

*** 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



Verona, il cuore della logistica europea

Consorzio ZAI e Quadrante Europa

Gli investimenti stanno sostenendo progetti strategici.

Il Consorzio ZAI rappresenta un esempio di eccellenza nello sviluppo economico e logistico, trasformando Verona in uno dei principali snodi di trasporto d'Europa. Fondato nel dopoguerra per sostenere la ricostruzione economica della città, il Consorzio ZAI ha investito nella valorizzazione strategica del territorio, puntando sull'area periferica del Quadrante Europa. La sua posizione, all'incrocio delle autostrade A22 (Brennero-Modena) e A4 (Milano-Venezia), si è dimostrata vincente, garantendo una connessione diretta tra il Mediterraneo e il nord Europa. La complessa gestione dell'infrastruttura interportuale è il simbolo di un approccio integrato che coniuga la gestione pubblica del Consorzio ZAI con la collaborazione di partner istituzionali, come comune di Verona, camera di commercio, provincia di Verona e numerose imprese private. L'efficienza operativa dell'Interporto è stata rafforzata dall'adozione di strategie innovative, tra cui l'assegnazione delle manovre ferroviarie a un unico operatore. Questa scelta ha permesso di ottimizzare i flussi logistici, riducendo i tempi di movimentazione e incrementando la capacità di trasporto merci su ferro, in linea con gli obiettivi di sostenibilità. Inserito nella rete "core" TEN-T, il Quadrante Europa ha saputo attrarre importanti finanziamenti nazionali ed europei, tra cui fondi Pnrr, CEF e Interreg. Questi investimenti stanno sostenendo progetti strategici, come l'adeguamento delle linee ferroviarie per accogliere treni da 750 metri e l'apertura della galleria di base del Brennero, desti-



Immagine dell'immobile del Consorzio ZAI

nata a migliorare la capacità di trasporto merci tra Italia e Austria. Parallelamente, lo sviluppo dell'area Marangona, destinata a diventare un nuovo distretto logistico e produttivo, rappresenta una priorità. Questo progetto si integra con l'ambiziosa creazione di una comunità energetica nell'ambito del programma europeo Interreg Alpine Space - ECOLE, che mira a potenziare l'autosufficienza energetica e a ridurre l'impatto ambientale delle attività logistiche.

La sostenibilità è un tema centrale per il Consorzio ZAI, che nel 2022 ha introdotto il Bilancio di Sostenibilità, una naturale evoluzione del Bilancio Sociale pubblicato dal 2003. Nel 2023, il Quadrante Europa ha movimentato 7,3 milioni di tonnellate di merci, contribuendo a togliere dalle strade oltre 548 mila camion. Questo ha portato a una riduzione complessiva di 506.446 tonnellate di CO2, 15.792 chilogrammi di ossidi di azoto (NOx) e 443.901 grammi di PM2,5, con un risparmio economico complessivo di oltre 115 milioni di euro legato al mi-



glioramento della qualità dell'aria. La collaborazione con l'Unione Interporti Riuniti-UIR per promuovere il ferrobondus e incentivare l'uso del trasporto ferroviario è un ulteriore tassello della strategia green del Consorzio. Attraverso questa politica, infatti Verona continua a posizionarsi come leader nell'intermodalità e nella sostenibilità ambientale. Grazie a questa visione integrata, il Consorzio ZAI e il Quadrante Europa si sono affermati come un modello di eccellenza a livello europeo. La combinazione di innovazione tecnologica, sostenibilità e una gestione sinergica tra pubblico e privato proietta Verona al centro della rete logistica continentale, confermandone il ruolo di protagonista nel futuro della mobilità e del trasporto green. ■

Il pallet pooling sta entrando nella logica delle imprese

“Quest’anno siamo aumentati del 20% in volume. Oggi, diverse imprese ci stanno interrogando sul servizio che offriamo. Ciò vuol dire che stiamo sulla strada giusta”, dice Paolo Cipriani commercial manager di LPR.

di Paolo Giordano



Paolo Cipriani è il commercial manager di La Palette Rouge-LPR, società che fa il pallet pooling. Una soluzione che ha avuto qualche difficoltà ad affermarsi in passato, ma che sta diventando importante come alternativa all'interscambio. Lo abbiamo intervistato per capire come sta andando questa attività e sulle prospettive future.

CI SIAMO SENTITI UN ANNO FA E LEI MI DICEVA CHE AVEVA UNA PREOCUPAZIONE SULL'ANDAMENTO DEL

MERCATO PERCHÉ VI ERA UN CALO DI VENDITE DA PARTE DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE ORGANIZZATA, CHE ERA IL VOSTRO MAGGIORE CLIENTE. COME È ANDATA?

▮ Devo dire che è andata abbastanza bene: nel corso dell'anno abbiamo registrato una crescita in volume del 20%. Questo è stato il risultato dell'acquisizione di nuovi clienti, che ha bilanciato il calo da parte della grande distribuzione organizzata, oltre che dall'aumento del discount che sta crescendo a livello di volumi particolarmente bene...

QUINDI C'È UN QUALCHE CAMBIAMENTO NEL MERCATO...

▮ Sì, perché il potere d'acquisto delle famiglie si sta riducendo. Ciò comporta una maggiore attenzione negli acquisti, non si compra più come un tempo. Le famiglie oggi ragionano maggiormente e acquistano in maniera più mirata. C'è una maggiore consapevolezza su come si spendono i soldi e c'è anche una maggiore attenzione alle offerte. Inoltre la distribuzione organizzata ha oggi molte più etichette private label sulle quali spinge in maniera particolare, tutto ciò incide sul mercato.

QUESTA “MODIFICA” SI È RIPERCORSA ANCHE SULLA LOGISTICA? COME VALUTA QUELLO CHE STA ACCADENDO? SI PARLA MOLTO DI UN “CAMBIAMENTO” DELLA LOGISTICA. LEI COME LA VEDE?

■ Certamente oggi la logistica tiene molto più conto della “circolarità” e c’è maggiore attenzione alle problematiche ambientali. Ad esempio, anche le medie aziende devono fare bilanci etici, bilanci annuali sulla sostenibilità. Cose richieste anche dall’Unione europea. Questo ha cambiato il modo di agire, anche di pensare, delle aziende. Devo dire che c’è oggi nella logistica una presa di coscienza sulle problematiche del cambiamento climatico e ci si sta comportando in un modo diverso. Credo che si stia aprendo una nuova fase nel lavoro logistico: diciamo una fase più “moderna”.

IN QUESTO CAMBIAMENTO COME SI INSERISCE IL PALLET POOLING?

■ La logistica, in particolare, deve fare i conti anche con i costi e con le dinamiche di produzione. Ciò ha portato il pallet pooling in prima linea, come un elemento che permette risparmi sia in termini economici e soprattutto in termini di organizzazione. L’interscambio dei pallet ha generato difficoltà a livello amministrativo delle aziende. Doversi occupare della contabilità, delle condizioni dei pallet, se sono stati danneggiati dall’utilizzo, la riparazione, la rimessa in circolazione, spesso si apre un contenzioso, se-



PAOLO CIPRIANI

guire tutte queste operazioni comporta una perdita di tempo con dei costi spesso sommersi, che invece con il pooling non esiste. Tutto ciò sta entrando nei processi delle imprese. L’opzione del pooling è molto più lineare e facile. Ciò significa che tante aziende si stanno interrogando sul da farsi e ci stanno interrogando sul nostro servizio.

INOLTRE, C’È ANCHE LA LEGGE SUI PALLET. CHE CONSEGUENZE HA SUL VOSTRO LAVORO?

■ Credo che la nuova legge abbia sottolineato l’attenzione delle imprese per il pooling. La legge parla di responsabilità e gestione della qualità, cose che sono complicate. Noi offriamo pallet “pronti all’uso”, ci occupiamo noi di tutto quanto riguarda la gestione dei pallet, le aziende non hanno problemi, agli standard qualitativi ci pensiamo noi. Non è cosa da poco. Credo che questo aspetto abbia messo il pooling in primo piano nelle scelte che devono fare le imprese.

ESISTE, COME LEI DICEVA, UNA MAGGIORE ATTENZIONE ALL’AMBIENTE DA PARTE DELLA LOGISTICA RISPET-



TO AL PASSATO, ANCHE QUESTO È UN ELEMENTO CHE VI FAVORISCE?

■ Indubbiamente. Come dicevo c’è oggi una maggiore attenzione alle questioni ambientali. Si è parlato molto in passato di sostenibilità sia per l’ambiente sia per la gestione sociale sia per la governance. Oggi, questi elementi sono entrati nella logica e nella pratica delle imprese, anche perché le più grandi fanno particolare attenzione a questi aspetti, che sono ormai entrati nel loro modo di lavorare e non fanno più contratti con chi rispetta gli standard univoci. Il mondo sta cambiando e la logistica, non potrebbe essere altrimenti, cambia anche lei. Il pooling è una soluzione “sostenibile”, in linea con i cambiamenti in atto. L’attenzione che diverse imprese ci stanno dedicando ci conferma che sia così.

IN FUTURO, QUINDI, IL POOLING HA LA STRADA “SPIANATA”?

■ Credo sia una scelta di consapevolezza, certamente l’attenzione è cresciuta. Molte “abitudini”, anche che creavano qualche difficoltà alle imprese, erano tollerate. Oggi, questo non è più possibile. Bisogna agire con maggiore velocità, facendo attenzione ai “tempi”, anche il mondo dell’industria lo richiede oltre a quello della distribuzione. Il pallet pooling è un aspetto in linea con queste richieste. Non facciamo parte dell’“antico”, ma siamo una valida espressione, diciamo così, della “modernità”. ■



Un contratto importante e moderno

“Vorrei sottolineare con forza che questo contratto è riuscito a ‘mettere a terra’, trovando soluzioni, tutte le complessità della logistica: un valore assoluto e tangibile del comparto nel suo insieme”, ha sostenuto Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica.

Agli inizi di dicembre è stato firmato il contratto nazionale di lavoro della logistica dopo nove mesi di trattative tra la parte datoriale e i sindacati. Sull’argomento abbiamo intervistato il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone.

PRESIDENTE, È STATO APPENA RINNOVATO IL CONTRATTO NAZIONALE DELLA LOGISTICA: LEI COME LO GIUDICA?

Si tratta di un contratto che ri-

veste un’importanza molto grande perché stiamo parlando di un’intesa che riguarda oltre un milione di famiglie, e già questo è sufficiente a delinearne la portata. Altro aspetto fondamentale è dato dal fatto che l’esito della trattativa ha comportato novità in termini complessivi, non sono relativi alla parte economica, e questo significa tenere conto della realtà del mondo del lavoro nel suo insieme. Si poteva fare di più? Indubbiamente sì, ma chi ha vissuto i nove mesi di trattativa - un periodo che ha visto impegnate al tavolo di



UMBERTO RUGGERONE

concertazione oltre 20 associazioni datoriali - è cosciente del fatto che quello che ne è scaturito può essere definito straordinario, e ci dice che il settore della logistica è talmente importante e vasto da richiedere una grandissima capacità da parte di tutti - sia dalle rappresentanze datoriali come da quelle dei lavoratori - di riuscire a dialogare per raggiungere un accordo. Basta guardare le sigle che l'hanno firmato e la grandissima eterogeneità delle funzioni che svolgono le aziende del settore per rendersi conto dello sforzo compiuto, fra l'altro evitando uno sciopero nel periodo natalizio che si sarebbe rivelato per tutti evento disastroso, e ritengo che questo sia un grandissimo merito da ascrivere alla sensibilità delle imprese e dei lavoratori che testimonia grandissimo senso di responsabilità. Vorrei sottolineare con forza che questo contratto è riuscito a "mettere a terra", trovando soluzioni, tutte le complessità della logistica: un valore assoluto e tangibile del comparto nel suo insieme.

POSSIAMO ANALIZZARE NEL DETTAGLIO QUALCHE ASPETTO CONCRETO DELL'ACCORDO?

▮ Partiamo da quello salariale. Parliamo di 230 euro per il personale non viaggiante, e di 260 per gli autisti. Direi che si tratta di aumenti importanti, significativi e adeguati. Inizialmente le richieste da parte dei rappresentanti dei lavoratori erano molto più alte, ma diciamo che negli anni a venire della durata di questo nuovo contratto è evidente che le imprese della logistica si impegneranno a investire centinaia di milioni di euro che entreranno in circolo nel tessuto economico di questo paese, e io credo che questo sia un dato importante di cui tenere conto, perché sottolinea anche il valore

sociale delle imprese. Quindi, oltre all'importanza data dall'aspetto salariale dell'accordo, credo si debba considerare e riconoscere come la logistica, sostenendo i propri lavoratori, di conseguenza stia aiutando anche lo sviluppo economico del paese nel suo complesso. Poi vorrei aggiungere che il contratto contiene delle importantissime modernizzazioni dal punto di vista della sostenibilità sociale, ad esempio in termini di flessibilità, un aspetto che aiuterà lavoratori e imprese a migliorare il rapporto e la regolarità del lavoro nella logistica. Credo che la vera sostenibilità sociale di un'impresa si misuri anche nelle regole con i propri dipendenti, e il contratto - ad esempio con le modifiche introdotte con l'articolo 42, in linea con quelle che sono da molto tempo le proposte di Assologistica - pone grande attenzione proprio alla regolarità dei rapporti di lavoro. Così come quello sul tema delle percentuali delle somministrazioni, che sono aumentate: questo consentirà anche un notevole grado di maggiore flessibilità. Le parti sociali, i lavoratori e i rappresentanti delle imprese sono riusciti a trovare punti di contatto per migliorare la sostenibilità sociale del lavoro della logistica, e questo per me è un grande risultato.

NEL COMPLESSO POSSIAMO AFFERMARE CHE L'ACCORDO È DA CONSIDERARE SODDISFACENTE?

▮ In gran parte lo è, ma io sono un ambizioso di natura e avrei voluto ottenere ancora di più, ma se c'è una cosa positiva che mi ha insegnato questo periodo di tour de force è che abbiamo decisamente iniziato a modernizzare il contratto. Sono certo che nei prossimi tre anni durante i quali vivrà l'accordo, avendo ormai aperto questa strada potremo



Assologistica

fare ancora di più. Abbiamo avviato un metodo, e questo per il momento rappresenta già un deciso passo in avanti.

HA ACCENNATO AL RUOLO DI ASSOLOGISTICA NELL'AMBITO DI QUESTA CONCERTAZIONE. VOGLIAMO SPIEGARLO MEGLIO?

▮ Non ho remore nell'affermare che Assologistica ha dato prova straordinaria di grande maturità e modernità nel rapporto con le altre parti, sia datoriali che sindacali. Definirei il lavoro svolto dal segretario Jean François Daher e da Bianca Picciurro semplicemente fantastico, e questo ci è stato riconosciuto da tutte le parti in causa. Il nostro si è rivelato un atteggiamento propositivo, innovativo e al tempo stesso assolutamente rispettoso degli interessi di tutte gli attori coinvolti nelle trattative, e sono estremamente fiero del nostro atteggiamento, un modus operandi capace di favorire il raggiungimento di risultati così positivi. Ed è anche grazie al nostro attivismo che la logistica ha dimostrato di essere un settore capace di modernizzarsi e di saper affrontare in maniera seria e concreta i problemi che la riguardano e di risolverli al meglio. Vorrei essere molto chiaro: il nostro settore non ha bisogno di avere impartite lezioni di nessun tipo da parte di chicchessia, e in questa occasione lo abbiamo dimostrato nel modo più chiaro e concreto. ■

Il progetto Maxi per una città sostenibile

La startup prevede di far adottare ai taxi la modalità elettrica.

Maxi, società benefit e startup innovativa, ha annunciato il suo arrivo in Italia con l'obiettivo di trasformare il settore della mobilità urbana, facilitando la transizione delle flotte di taxi verso soluzioni a zero impatto ambientale, grazie all'adozione di veicoli elettrici di alta gamma e a un modello di business innovativo e sostenibile. La missione di Maxi è chiara: sostenere la transizione verso una mobilità più verde e sostenibile, partendo dai taxi nelle principali città italiane. Grazie alla collaborazione con BYD per i veicoli, Pirelli per la fornitura degli pneumatici, Atlante per le infrastrutture di ricarica rapida, e Windtre Business per la connettività, la gestione e la sicurezza dei dispositivi a bordo, Maxi offre un pacchetto completo che permette ai tassisti di noleggiare auto elettriche e di accedere a servizi esclusivi. Come spiega la general manager della startup, Barbara Covili: "Maxi è una startup nata per rivoluzionare la mobilità urbana con soluzioni avanzate di mobilità sostenibile. Dopo essere stati selezionati per partecipare al programma di accelerazione Innovit a San Francisco, ci prepariamo ora a lanciare il progetto a Milano e Roma. Con l'aiuto di partner autorevoli come BYD, Pirelli, Atlante e Windtre Business, siamo pronti a dare il nostro contributo alle città per raggiungere i loro obiettivi di sostenibilità e migliorare la vivibilità urbana". In Italia, Maxi si presenta come un abilitatore di mobilità innovativa. Il modello prevede la fornitura di auto elettriche ai tassisti con un servizio all-inclusive. Oltre ai veicoli di alta gamma, garantisce anche l'accesso a hub di ricarica rapida esclusivi, che permettono di ricaricare le auto in soli 25 minuti, grazie alla collaborazione con Atlante,

partner strategico del progetto. Il pacchetto prevede ricariche illimitate e la possibilità di aggiungere ricariche extra per i tassisti con una seconda guida o, nel caso in cui il tassista possieda già un veicolo elettrico, l'acquisto del solo servizio di ricarica.

progetto a Milano e Roma, nel primo trimestre del 2025, coinvolgendo anche i tassisti che stanno attualmente richiedendo le nuove licenze messe a bando dalle due amministrazioni comunali. In queste città, offrirà una gamma ampia di modelli oltre a poter



L'obiettivo di Maxi è chiaro: sostenere la transizione verso una mobilità più verde

L'offerta di MAXI include, inoltre, l'assicurazione del veicolo e il servizio di manutenzione, oltre alla fornitura degli pneumatici grazie alla collaborazione con Pirelli. La app Maxi dedicata consentirà ai tassisti di monitorare le stazioni di ricarica, accedere ai servizi e gestire il veicolo in maniera smart anche in caso di seconde e terze guide. L'intero processo di onboarding sarà gestito tramite un assistente virtuale, il Maxi Agent, generato con intelligenza artificiale, per offrire una user experience semplificata e innovativa. La startup è pronta a lanciare il

contare sulle infrastrutture fast charge dedicate per la ricarica. Il progetto rappresenta una straordinaria opportunità per le amministrazioni locali, non solo in termini di innovazione nella mobilità, ma anche come strumento concreto per accelerare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. Integrando una parte significativa delle flotte urbane di taxi con veicoli elettrici, Maxi contribuisce direttamente alla riduzione delle emissioni di CO2 e inquinanti, in linea con i piani di decarbonizzazione delle città italiane. ■

Green Logistics, dal “dire al fare”

Le soluzioni di Columbus Logistics con un impatto positivo sul territorio.

Il termine “logistica sostenibile” viene spesso utilizzato, ma raramente si entra nel merito delle azioni che rendono concretamente sostenibile un servizio logistico. Columbus Logistics da anni si impegna al fine di ridurre gli impatti negativi derivanti dalla sua attività e di sviluppare comportamenti e strategie che permettano di generare un impatto positivo sul territorio. Un impegno esplicitato nel nostro Piano di Sostenibilità, attraverso il quale contribuiamo al raggiungimento di 8 dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030

vamente da fonti di energia rinnovabili. A questo si aggiunge la compensazione di tutte le emissioni non riducibili attribuibili a Scope 1 e Scope 2 attraverso il ritiro di crediti di carbonio da progetti di compensazione certificati Verra. L'innovazione è un pilastro centrale della nostra strategia, motivo per il quale da anni utilizziamo avanzati strumenti di business intelligence che ci permettono di ottimizzare i processi, come ad esempio il trasporto. L'ottimizzazione dei carichi e dei percorsi, infatti, ci consente di ridurre significativamente le emissioni associate alla distribuzione delle merci. Selezioniamo attentamente

Mettere le Persone al centro è parte integrante della nostra cultura aziendale. Le nostre iniziative includono indagini di clima annuali per raccogliere feedback e migliorare l'ambiente di lavoro. Organizziamo iniziative per migliorare il benessere del nostro team e progetti dedicati alla Diversità, Equità e Inclusione (DEI), oltre a offrire numerose opportunità di formazione a tutti i dipendenti. Parlando di Partnership, siamo orgogliosi di essere membri del Global Compact delle Nazioni Unite, una piattaforma che favorisce il confronto con aziende innovative e impegnate nella sostenibilità a livello globale. A settembre 2024, il nostro impegno è stato riconosciuto con il Gold Rating EcoVadis (leader mondiale nella valutazione della sostenibilità aziendale), che ci colloca nel 5% delle aziende più virtuose al mondo e nel 3% delle migliori del nostro settore. Tuttavia l'ambizione di Columbus Logistics non è semplicemente quella di eccellere, ma bensì di stimolare quante più aziende a fare altrettanto, contribuendo a un futuro più sostenibile per le prossime generazioni. Con questo obiettivo nascono i “Green Logistics Workshop”, un programma formativo di alto livello sul tema della green Logistics, organizzato con l'Università Liuc e a partecipazione gratuita grazie al nostro contributo. Il percorso ha contato ben 435 iscritti, concretizzando la diffusione di best practice a un'ampia platea di professionisti. Questo progetto ci è valso il premio “Il Logistico dell'Anno” nella categoria Innovazione in Ambito Formazione, assegnato da Assologica. ■



L'ottimizzazione dei carichi e dei percorsi consente a Columbus di ridurre significativamente le emissioni

delle Nazioni Unite e che si articola in tre macro aree: Pianeta, Persone e Partnership. Parlando di Pianeta, l'impegno principale è chiaramente quello di ridurre le nostre emissioni. In questo senso ci muoviamo su più fronti, a partire dai depositi dove le soluzioni sono molteplici: dalla presenza di pannelli fotovoltaici all'acquisto di energia derivante esclusi-

te i nostri fornitori, che devono necessariamente condividere i principi e gli impegni di Columbus in ambito ESG, che vengono esplicitati nel nostro codice di condotta fornitori. Un'attenzione particolare è rivolta ai nostri partner strategici, per i quali calcoliamo ogni 12 mesi il rating di sostenibilità, stabilendo e monitorando obiettivi di miglioramento condivisi.

La X Conferenza “Supply Chain Edge”

A Milano, l'appuntamento annuale organizzato da Cscmp Italy Roundtable per i professionisti della logistica e della supply chain management.

di **Pietro Pedone**

La decima conferenza annuale del Council of supply chain management professionals-Cscmp Italia, dopo le edizioni di Padova e di Torino, è rientrata a Milano, ottenendo il patrocinio dalla Regione Lombardia e con la partnership anche di Assologistica. Il titolo è sempre “Supply Chain Edge”: per dibattere e approfondire, di anno in anno, le soluzioni all'avanguardia e i progetti in corso al fine di rendere le supply chain end-to-end sempre più moderne, efficaci ed efficienti. Anche se il modo di dire “End-to-End” è sempre più anacronistico, perché le filiere si diramano e si allungano “senza fine”, coinvolgendo a monte i fornitori di primo livello (e i loro fornitori di secondo e terzo livello ... e oltre), mentre a valle si aggiungono i clienti B2B e B2C con la multicanalità che si dirama in flussi capillari non sempre facili da tracciare e monitorare. Inoltre, se i confini della supply chain si sfumano a monte e a valle, anche le sue componenti fisiche e gestionali si moltiplicano e si specializzano con innovazioni e tecnologie sempre in evoluzione progressiva: magazzini automatici, robot, trasporti intermodali, processi integrati (interfunzionali e interaziendali), ottimizzati con AI e ispirati dai principi (ormai, quasi obblighi) della sostenibilità e dell'economia circolare che la normativa internazionale sta estendendo ai fornitori, ai clienti e anche ai terzisti e, quindi, agli operatori logistici che operano per delega delle aziende mandanti.

I roundtable



CHI È CSCMP

Fondato nel 1963, il Council of supply chain management professionals conta oltre diecimila membri individuali associati, tanti roundtable (sezioni locali) in tutto il mondo, che sono in collegamento con circa 120 mila professionisti della supply chain.

La mission è sintetizzata nelle parole chiave: “connettere, formare, sviluppare”.

In pratica è una community di professionisti (manager, consulenti, professori) interconnessa, con una rete di roundtable, che organizzano eventi locali o internazionali, permettendo lo scambio continuo di novità, soluzioni, esperienze, ricerche e molto altro. La Italy Roundtable è attiva dal 2015, con sede a Milano.





Giovanni Leonida è intervenuto presentando il suo libro "Elogio della dittatura - in Logistica", sottolineando che è necessario formare una squadra sincronizzata, consapevole, decentrando le decisioni quando possibile

Claudia Maria Terzi, assessore alle Infrastrutture e Opere Pubbliche della Regione Lombardia, nel suo intervento "La logistica come leva dello sviluppo industriale per la Lombardia", ha evidenziato sia le dimensioni del sistema logistico-produttivo regionale (28 mila imprese e il 35% dei magazzini italiani, con un indotto di 35 miliardi di euro, pari al 2% del Pil) sia il ruolo, nel sistema internazionale, della Lombardia attraversata da tre corridoi europei e dove si sovrappongono gli stati generali del nord-ovest e del nord-est. Da qui la necessità della pianificazione territoriale, per bilanciare le esigenze di nuovi sviluppi con il consumo del territorio e con l'inquinamento, e per individuare le aree più idonee

e presidente Dental Four, che ha presentato il suo ultimo libro "Elogio della dittatura - in Logistica" raccontando le sue molteplici esperienze e spiegando quando (come supply chain manager) è stato o un leader o un dittatore (anche se illuminato): è comunque necessario formare una squadra sincronizzata, consapevole, decentrando le decisioni quando possibile. A seconda delle situazioni e della trasparenza delle altre funzioni il SC Manager può essere un direttore d'orchestra oppure un pilota di F1 che, pur sommerso da milioni di dati e pur interconnesso con tutti gli strateghi ai box, è pur sempre lui a decidere in una frazione di secondo il momento giusto per tentare un sorpasso.

per nuovi insediamenti, destinando i finanziamenti pubblici non su incentivi a perdere, bensì sulle transizioni in atto e sulle attività produttive. Giovanni Leonida, logistico

Paolo Guidi, amministratore delegato Cma-Cgm Italy, ha illustrato "La sfida del trasporto intermodale: innovazione e sostenibilità" con le azioni che il colosso mondiale del trasporto sta mettendo in atto per raggiungere l'obiettivo di emissione zero nel 2050. In particolare, già nel 2025 Ceva Logistics, che fa parte della Cma-Cgm, punta a 1.450 camion e furgoni elettrici e anche al 100% di energia rinnovabile per i siti logistici. Nel trasporto intercontinentale per il 2028 avrà 131 navi che usano energia a basso contenuto di carbonio e nuovi Airbus cargo con risparmio energetico del 20%. L'innovazione va oltre l'acquisizione di mezzi più attenti all'ambiente e coinvolge i clienti stessi dell'operatore logistico con iniziative del tipo ACT+ (per misurare insieme le emissioni, ridurle per la maggior parte, compensare le quote rimanenti) e ECN Transport (realizzando insieme soluzioni European Container Network, con servizi door-to-door di trasporto intermodale, in Italia e in Europa). Un caso di successo è la partnership globale con Samsung per l'intermodalità di container 40'HC con un impatto significativo sulla riduzione di CO2. ■

LE QUATTRO TEMATICHE

Per coprire le numerose componenti della supply chain, la conferenza è stata organizzata in quattro sale tematiche, specializzate e tra loro collegate. La prima è stata la "plenaria", per la visione delle evoluzioni d'insieme delle problematiche e delle soluzioni; la seconda, la "Digital supply chain & AI", per dibattere su casi reali dei processi chiave di gestione e controllo della supply chain, sempre più digitalizzati e sostenuti da applicazioni riconducibili alla AI; la terza, "Supply chain management, leadership e competenze: il fattore umano come chiave del successo", con tavole rotonde sulla gestione della componente umana, essenziale nel SC Management, e sullo sviluppo dei talenti capaci di guidare le scelte dei team a tutti i livelli e sui diversi orizzonti gestionali, dalle strategie alle operazioni quotidiane e alle decisioni istantanee, perché la resilienza deve agire a tutti i livelli e in qualsiasi momento; la quarta, "Innovare il supply chain management: esperienze e metodi in sostenibilità, acquisti, rischi e finanza", in un mondo sempre più volatile, incerto, complesso e ambiguo, le performance della supply chain dipendono sempre più dalla catena di fornitura a monte con gli impatti su sostenibilità e finanza. Aziende tra le quali ABB, Enel, Eni ed Erg, hanno presentato le loro esperienze in sostenibilità, decarbonizzazione, economia circolare, spesso in partnership tra clienti e fornitori.

Il museo di urban art all'interporto di Bologna

“Le ventuno opere realizzate hanno trasformato il paesaggio industriale in un contesto culturale e creativo che mette in dialogo l’arte con il mondo della logistica”, ha detto Sandro Innocenti, senior vice president di Prologis.

È stato inaugurato il museo di urban art all'interporto di Bologna. Ventuno urban artist di fama internazionale coinvolti nel progetto sono presenti, e le loro creazioni sono raccontate nel documentario “The Container’s Game” realizzato dal regista Aldo Romano Innocenti. All'interporto di Bologna, il più grande parco logistico d'Italia, non si muovono quindi più solo merci: oggi questo vasto spazio industriale si è trasformato in un museo a cielo aperto dove l'arte urbana convive con l'efficienza della logistica, dando vita a un'esperienza unica e inaspettata. Un'esperienza



“Senza nome” è il titolo di questa opera di Nemo's

L'opera di Andrea Sergio, in arte conosciuto come Mr. Wany



che chiunque può vivere gratuitamente 24 ore su 24 tutti i giorni dell'anno. Il progetto annunciato da Prologis nel

2022 è oggi realtà grazie alle diciassette nuove opere recentemente realizzate che si aggiungono alle quattro

già presenti. Ogni opera è accompagnata da un QR code che dà accesso a un'audioguida che illustra il percorso di ciascun artista e spiega il significato di ciascun'opera realizzata.

Il progetto rientra nell'ambito della filosofia PARKlife sviluppata da Prologis che si pone come obiettivo quello di offrire a quanti lavorano nei propri parchi logistici un ambiente di lavoro esteticamente più gradevole grazie all'inserimento di opere di arte urbana e di arredi per esterni, che offre opportunità per il benessere fisico grazie alla presenza di campi sportivi e ricco di servizi stimolando così le opportunità di incontro e socializzazione e creando valore sociale. Curato da Enrico Sironi, in arte Hemo, il progetto sviluppato anche grazie alla collaborazione

"Fragile" è il titolo di questa opera di Sternal



dell'interporto di Bologna, ha coinvolto ventuno tra i più importanti artisti italiani di urban art, ciascuno dei quali ha portato la propria visione in questo luogo unico.

Sandro Innocenti, senior vice president e regional head Southern Europe di Prologis ha sottolineato: "L'arte urbana all'interporto di Bologna non è solo una questione estetica: è un invito a fermarsi, riflettere e trovare ispirazione anche nei luoghi più inaspettati. Il museo a cielo aperto trasforma il paesaggio industriale in un contesto culturale e creativo, accessibile a tutti, che mette in dialogo l'arte

con il mondo della logistica. Il viaggio raccontato nel documentario ci porta alla scoperta di un mondo in cui arte e logistica si incontrano in armonia, regalando una nuova prospettiva su spazi che, grazie alla creatività, diventano fucine di bellezza e riflessione. Con la realizzazione del museo, l'interporto di Bologna amplia l'offerta culturale della città metropolitana di Bologna diventando un nuovo polo di attrazione". Sergio Lo Giudice, capo di gabinetto della città metropolitana di Bologna, ha aggiunto: "L'interporto rappresenta per il territorio metropolitano un polo strategico per lo sviluppo logistico a servizio del nostro sistema

produttivo, e stiamo operando insieme al sistema delle imprese e alle organizzazioni dei lavoratori per renderlo sempre più un luogo caratterizzato dal lavoro di qualità; questo significa investimenti nella qualità del lavoro, potenziamento della mobilità pubblica, incremento dei servizi di welfare per i lavoratori. La scelta di Prologis di contaminare gli spazi produttivi con arte pubblica rende ancora di più l'interporto un luogo che pensa al benessere delle lavoratrici e dei lavoratori". Infine, Giuseppe Dall'Asta, direttore dell'interporto, ha detto: "L'interporto ha sposato fin da subito l'iniziativa di Prologis di realizzazione del museo di urban art al suo interno, mettendo a disposizione le tele/containers per gli artisti. Questa iniziativa, assieme a quelle già avviate e a quelle future, rafforza l'azione dell'interporto nel rendere l'infrastruttura che gestisce maggiormente attrattiva e competitiva per operatori e investitori, ma, soprattutto, maggiormente accogliente per i lavoratori e aziende che tutti i giorni vivono il nostro nodo logistico e intermodale, attraverso la cura e l'estetica degli spazi". ■

GLI ARTISTI COINVOLTI NEL PROGETTO

Gli artisti e le artiste coinvolte nel progetto sono: Joys, Moneyless, Zed1, Etnik con murales. Sui container: Andrea Casciu, Mr. Wany, Giorgio Bartocci, Rame 13, SteReal, Luca Font, Ale Senso, Kiki, Nulo, Nemo's, Mr. Thoms, Caroli, Caktus & Maria, Cheris, Gio Pistone, Hemo. Tra le opere più iconiche spicca "Panorama vibrante" di Joys, un'imponente opera di 173 metri di lunghezza, la più grande mai realizzata in Italia, che fonde natura e architettura con un sorprendente gioco di forme e colori. Lorenzo Balbi, direttore del museo d'arte moderna di Bologna, ha così commentato: "L'idea di creare un percorso di arte urbana all'interno del parco logistico dell'interporto è assolutamente affascinante, soprattutto per l'ingaggio con gli artisti e le produzioni di grandi opere che solo spazi come questi possono permettere. Le opere si inseriscono in un contesto produttivo e lavorativo che decide in questo modo di aprirsi anche a pubblici diversi, coniugando diverse possibili vocazioni per uno spazio pubblico. Spero che l'esempio virtuoso di Prologis, già sperimentato in altri contesti, si possa sviluppare ed estendere il più possibile testimoniando forme d'arte che hanno bisogno di luoghi diversi da quelli canonici".

A La Spezia il convegno "A bridge to Africa"

"La Liguria deve diventare il 'gate' dove passano merci, persone e dati tra il Nordafrica, il nostro paese e il continente europeo", ha sottolineato il presidente della Regione Marco Bucci.

di **Carla Buongiorno**

La sponda sud del Mediterraneo cresce a ritmi serrati in ambito portuale e logistico. Negli ultimi dieci anni sono stati effettuati 12,7 miliardi di investimenti nella realizzazione di infrastrutture. I progetti e le realizzazioni più note sono il complesso di Tanger Med in Marocco e quelli di Damietta e Port Said in Egitto, ma negli stessi paesi, così come in Algeria e Tunisia, il settore cresce rapidamente. Questa espansione è sorretta da gigantesche aree economiche speciali, che ospitano realtà produttive di livello mondiale, capaci di generare e attirare traffico. Inoltre, a seguito della crisi del Mar Rosso, i porti nordafricani stanno sfruttando al meglio la modifica delle rotte dei container per rafforzare la loro posizione nel settore del transhipment, dove sono già protagonisti. Questi dati sono stati illustrati da Alessandro Panaro di SRM durante la presentazione che ha aperto la giornata conclusiva di A Bridge To Africa, il convegno tenutosi a La Spezia. La risposta del sistema portuale e logistico di La Spezia e Marina di Carrara è unanime: dal Nordafrica bisogna cogliere opportunità e lezioni, integrando porti e aree produttive/logistiche speciali (come Zes e ZIs in Italia) e migliorando l'efficienza delle operazioni portuali. Tanger Med, ad esempio, è quarto nella classifica mondiale stimata dalla World Bank su 405 porti a livello globale. Gian Luca Agostinelli, presidente dell'International Propeller Club Ports of La Spezia and Marina di Carrara, ha spiegato: "Esiste un 'Modello La Spezia e Marina di Car-



Veduta aerea del porto di Tanger Med

rara', pioniere di un nuovo rapporto con il Nordafrica, che non solo ne evidenzia le opportunità economiche, ma promuove un sistema di cooperazione basato su un dialogo storico tra le due sponde del Mediterraneo. Il nostro tessuto imprenditoriale rappresenta una guida per le aziende italiane interessate a questi mercati. Il sostegno del Piano Mattei offre una spinta importante, ma solo attraverso la condivisione del know-how e delle best practice possiamo costruire una cooperazione duratura e una ricchezza condivisa. Fondamentale sarà puntare sul dialogo culturale e sull'adozione di pratiche sostenibili, con un attento controllo sull'impatto sociale, ambientale e di governance. A Bridge To Africa, che si è appena concluso, rappresenta la prima illustrazione pubblica di questo approccio".

Un ruolo leader nei rapporti e le relazioni con l'Africa è stato riconosciuto da Marco Bucci, nella sua prima uscita alla Spezia

in veste di neo-presidente della regione Liguria, che ha sottolineato: "La Liguria si pone come una vera e propria porta d'ingresso del sud Europa nei rapporti con l'Africa, non solo dal punto di vista geografico ma anche logistico. Nei prossimi anni ci aspettiamo uno sviluppo notevole di tutti i traffici tra i due continenti, flussi che passeranno dai porti liguri. Nel corso della storia i nostri porti sono sempre stati snodi logistici fondamentali per i viaggi di merci e persone, dai luoghi animati da lingue e culture diverse. Oggi, in un mondo sempre più digitale, a spostarsi sono anche i dati: qui in Liguria abbiamo cavi sottomarini che ci danno la possibilità concreta di essere attori numero uno sul fronte delle infrastrutture digitali, comprese quelle dedicate alle connessioni tra Africa e Europa, un settore destinato a crescere in modo esponenziale nel prossimo futuro. È dunque importantissimo che la nostra regione sia il 'gate' per eccellenza di merci, persone e dati tra l'Africa, il sud Europa e il resto del continente europeo". ■

Energie del cambiamento

Si è svolta la XX edizione del premio il Logistico dell'Anno, organizzato da Assogistica, Assogistica Cultura e Formazione e dalla nostra rivista. Nell'evento si è tenuto il convegno sulle energie del cambiamento.



Assologistica al servizio del paese

“La logistica è un mondo che continua a lavorare giorno e notte, al servizio delle singole persone e delle famiglie, e quindi della collettività”, ha detto Umberto Ruggerone presidente dell’associazione.

di **Tiziano Marelli**

I 30 novembre, a Palazzo Mezzanotte, sede della Borsa di Milano, si è tenuto il premio Logistico dell'Anno, arrivato alla XX edizione, organizzato da Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione e dalla nostra rivista. Nell'occasione si è svolto il convegno “L'Energia del cambiamento”, proponendo un ‘viaggio’ attraverso cinque declinazioni: “L'Energia di un'associazione”, “L'Energia della logistica”, “L'Energia delle istituzioni”, “L'Energia della filiera” e “L'Energia dell'innovazione”. Il segretario di Assologistica Jean Francois Daher e il presidente Umberto Ruggerone hanno spiegato quanto sia importante l’“energia” di un'associazione. Daher ha voluto anzitutto ringraziare gli ospiti partendo proprio dall'assunto che, proprio in termini di energia, “il ruolo di un'associazione è di estrema rilevanza in termini propositivi del settore che rappresenta, e Assologistica si è da sempre dimostrata all'altezza del compito che ne consegue”, sottolineando poi che “l'obiettivo principale deve essere quello di saper individuare ed evidenziare i punti di maggiore interesse compresi gli aspetti più critici, ma anche progettare e proporre innovazioni in campo strutturale, a cui devono far seguito i conseguenti necessari interventi presso le istituzioni, le autorità amministrative e i diversi enti competenti per arrivare insieme alle possibili risoluzioni positive delle diverse esigenze e problematiche”. Daher ha



Immagine della sala dove si è svolto il Logistico dell'Anno

poi aggiunto che “elementi caratterizzanti le eccellenze di una associazione di categoria sono quelli di essere apolitica e senza scopo di lucro e di saper tutelare l'intera filiera e non solo alcuni suoi segmenti, per evitare contrapposizioni che potrebbero rivelarsi nocive ad un positivo sviluppo delle imprese rappresentate”, tutti obiettivi, questi, “da perseguire con continuità e in modalità approfondita, essenziali per un sicuro e appropriato svolgimento della nostra attività”, augurandosi infine “un ulteriore ampliamento della nostra base associativa e una maggiore partecipazione alle sue attività, con spirito proattivo a sostegno di interessi che devono sempre essere collettivi”.

Ruggerone ha esordito dicendo che “grazie al carico di competenze ed esperienze che si trovano all'interno di Assologistica mi è confortevole rappresentarla perché sono consapevole che in ogni momento posso contare sulle competenze di chi mi sa intorno. La logistica, come ben sapete, è un universo composta da molte galassie, e quindi sono tutti ‘saperi’ che inevitabilmente richiedono conoscenze profondissime, e senza la condivisione di queste diverse conoscenze sarebbe impossibile dare risposte precise alle istanze degli associati, ma anche a quelle del mondo esterno che spesso si rivolge a noi proprio per capire meglio le dinamiche che animano il settore”. Il presidente di Assologistica ha quindi voluto sottoli- ➤

La collaborazione del governo con Assologistica è destinata a continuare

“L’associazione ha avuto il merito di essersi rivelata una struttura altamente rappresentativa di un mondo che consideriamo importante e strategico per il paese”, ha detto Nicola Molteni, viceministro degli Interni.

A margine dell’evento abbiamo rivolto alcune domande al viceministro degli Interni Nicola Molteni, che ringraziamo per la disponibilità.

È SENZA DUBBIO MOLTO SIGNIFICATIVA LA PRESENZA DI UN RAPPRESENTANTE DEL GOVERNO DI COSÌ ALTO SPESSORE ALL’EVENTO LOGISTICO DELL’ANNO PROMOSSO DA ASSOLOGISTICA. È UN SEGNALE DELL’IMPORTANZA CHE L’ESECUTIVO RISERVA AL SETTORE?

«Sono assolutamente convinto che la capacità di sviluppo dell’Italia passi dalla capacità di chi fa impresa di interloquire con il mondo delle istituzioni e della politica. La logistica interpreta indiscutibilmente e al meglio un settore trainante del nostro paese, e quindi la mia presenza è dovuta al fatto di voler mantenere e ulteriormente rafforzare il dialogo, il confronto, l’ascolto e l’interlocuzione con una parte fra le più importanti che compongono la galassia delle nostre realtà economiche. Nel particolare esiste un tema che abbiamo già più volte affrontato insieme che riguarda il settore specifico: quello dei blocchi e dei sit-in stradali che spesso impediscono lo sviluppo produttivo e limitano l’attività delle imprese. Su questo aspetto siamo intervenuti con il decreto sulla sicurezza inasprendo le pene per limitare l’azione di chi agisce in questo modo spesso inconsulto. Non si tratta di una norma volta a reprimere il dissenso: il diritto di manifestare è sacro, ma lo è anche quello di poter lavorare serena-

mente senza dover sottostare a forzature pericolose. Penso che questa debba essere considerata una norma di giustizia e civiltà se vogliamo mantenere lo stesso livello di modernità ed efficienza degli altri paesi europei.

UN DIALOGO CHE EVIDENTEMENTE CON ASSOLOGISTICA SI È RIVELATO FINORA POSITIVO E PROPOSITIVO...

«Assolutamente sì. Con Assologistica esiste un rapporto di stretta e fattiva collaborazione da molto tempo. Riconosco all’associazione presieduta da Umberto Ruggerone il merito di essersi rivelata struttura altamente rappresentativa di un mondo che consideriamo importante e strategico, forse motore fondamentale dello sviluppo economico del nostro paese, quindi la nostra interlocuzione non può che continuare, e sono anche convinto sia destinata a rafforzarsi ulteriormente. Penso ad esempio all’importanza di un altro tema di grande importanza come il progetto “cruscotto”, ambito che non riguarda direttamente il ministero dell’Interno ma che comunque risulta essere molto interessante per altre istanze di governo perché poter disporre di banche dati interoperative che consentono una lettura immediata dei dati per velocizzare il processo di crescita rappresenta una possibilità assolutamente da condividere, in un momento in cui la gestione di questi aspetti è elemento sensibilissimo, che va assolutamente difeso e protetto da tanti fattori esterni. Per questo stiamo lavorando in sinergia per renderlo operativo al meglio, nel più breve tempo possibile.

RISULTA CHE LA LOGISTICA RIVESTE UN



NICOLA MOLTENI

PESO SEMPRE MAGGIORE NEL COMPLESSO DELL’ECONOMIA NAZIONALE, SIA IN TERMINI DI PIL CHE DI OCCUPAZIONE E FATTURATO. SECONDO LEI DA COSA DIPENDE QUESTO BALZO IN AVANTI?

«Credo che tutto questo sia anche da ascrivere come merito di quella che io definisco “acquisizione di credibilità”: un paese dev’essere assolutamente credibile in termini di stabilità e crescita, e questo sta succedendo in questo periodo particolare grazie a un governo che evidenzia una solida credibilità internazionale. E voglio far notare che tutto questo succede mentre altre nazioni dell’Unione europea stanno vivendo momenti di grandi difficoltà. Al contrario, noi stiamo invece dimostrando di saper affrontare le grandi sfide che l’attualità ci impone con grande spirito di unità, concretezza e pragmatismo. Una novità assoluta rispetto al passato, e sono ottimista circa la possibilità che tutto questo possa continuare nel tempo, ancora a lungo»



Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica

neare come “la logistica sia un mondo che continua a lavorare giorno e notte, al servizio delle singole persone e delle famiglie, e quindi della collettività. Non c’è azione della nostra vita quotidiana che non dipenda da un’azione logistica: la presa di un qualsiasi tipo di merce, la sua consegna, anche il riciclo che poi ne consegue. Per capirlo basta aprire il frigorifero - che io ritengo un bellissimo test di logistica - e guardare cosa c’è dentro. Osservando bene si può capire qual è il nostro lavoro, come dobbiamo rispettarne la filiera, la conservazione, gli ingredienti... Del resto, si dice che la logistica sia nata quando l’uomo si è accorto che aveva freddo e non aveva cibo e ha quindi dovuto imparare a conservarlo, a metterlo da parte. C’è stato qualcuno che ha detto che dopo l’homo sapiens è arrivato l’homo logisticus, e la definizione mi pare azzeccata. Dobbiamo aver sempre presente che il nostro settore vanta capacità di rinnovamento e innovazione, a una velocità spaventosa rispetto agli altri settori industriali ed economici che spesso impiegano mesi e anche anni per farlo, mentre noi abbiamo invece il merito di saper cambiare punto di vista e d’azione in tempo reale, e questo è incomparabile in termini di aggiornamento ed essenziale per lo sviluppo di un paese come il nostro”.

Ruggerone ha quindi parlato delle aspettative, anche di quelle future, certi anche del grande interesse che la logistica riscuote nei giovani che vogliono accostarsi alle nostre professionalità. “A dimostrazione di questo basta per tutti un dato: ben il 98% dei giovani assunti nel nostro

settore proviene dai tanti Its presenti sul territorio, e quindi la preparazione tecnica-scolastica riveste un ruolo importantissimo per il nostro domani, che deve poi dimostrarsi appagante anche in termini economici. Nel complesso, posso affermare che siamo dotati di una spiccata passione per il problem solving perché rendiamo e renderemo possibile il vivere quotidiano delle persone con grande capacità ed esperienza. Tutto questo è incomparabile per favorire velocemente lo sviluppo di un paese come il nostro”.

A seguire Marco Fortis, vicepresidente della fondazione Edison ed economista, ha affrontato il tema “L’Energia della logistica”, analizzando l’impatto strategico della logistica nello sviluppo del paese, evidenziandone le potenzialità come connettore tra le capacità industriali e i potenziali mercati, sottolineando come “i dati più recenti mettono in luce un’economia nazionale in buona salute, capace di mettere in mostra nuove energie” e questo è possibile perché “dopo aver attraversato un periodo molto difficile l’Italia ha ripreso la sua crescita facendo registrare ottime performance rispetto ad alcuni indicatori-chiave come il Pil pro-capite e i volumi di export che comporteranno ricadute positive sul debito pubblico e

sull’inflazione che ora mostrano valori incoraggianti, soprattutto se rapportati a quelli di altri mercati ora in netta crisi, come Francia e Germania”. È stata poi la volta del viceministro agli Interni Nicola Molteni e del parlamentare europeo Carlo Fidanza occuparsi di “L’Energia delle istituzioni”. Molteni ha sottolineato l’importanza di preservare “il valore della collaborazione tra la politica di governo e tutte le rappresentanze economiche nazionali - e Assologistica in questo senso è interlocutore per noi da considerare prioritario - attraverso leggi che permettano lo svolgersi delle attività commerciali in ogni loro declinazione, rendendo ad esempio possibile la consegna delle merci scongiurando blocchi stradali improvvisi che possono rendere difficoltoso il loro giungere a destinazione con una tempistica corretta”, aggiungendo anche “quanto sia fondamentale uno strumento come il ‘cruscotto logistico’, uno strumento che consideriamo altamente efficace per favorire le performance del settore”. Da parte sua, Fidanza (collegato in video da Bruxelles) ha assicurato “l’impegno che non verrà mai meno del mio operato a favore dell’export nazionale per tutto il periodo del mandato di membro Ue, con una particolare attenzione rivolta proprio allo sviluppo della logistica del nostro paese in ambito comunitario, settore che ritengo assolutamente fondamentale per l’economia italiana nel suo complesso”.

“**L’Energia della filiera**”, con particolare attenzione alle alleanze strategiche necessarie per migliorarne l’efficienza, è stato il tema affrontato nel dibattito che ha visto protagonisti il vicepresidente di Confindustria Leopoldo Destro, il presidente di Federdistribuzione Carlo Alberto Buttarelli e il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone. Nell’occasione sono state presentate e

IL CONVEGNO DEL 2025

Chiudendo l'incontro, il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone ha poi voluto "svelare" in anticipo quale sarà il tema del premio Logistico dell'Anno per il 2025: "L'idea mi è stata suggerita da un monaco benedettino al Logistic Forum di Rimini che mi ha raccontato il suo punto di vista, in pratica quello di un 'sapere' maturato in almeno cinquecento anni di attività, un insieme di 'regole' di comportamento d'eccellenza nel loro complesso, datate ma che può funzionare perfettamente per chiunque voglia mettere a punto un business plan logistico. Secondo quel saggio monaco ogni attività logistica è da considerare alla stregua di un'opera d'arte portata a compimento, e il suo consiglio è stato quello di valorizzare in questo senso la nostra attività, perché siamo noi per primi a doverla considerare in maniera così alta. Quindi, l'anno prossimo tratteremo dell'Arte e dei Capolavori della Logistica, in pratica di tutto quello che noi operatori della logistica riusciamo a fare ogni giorno: un sapiente insieme di arte, capacità, fantasia e scienza. E di cose da dire ne avremo tante".



Un momento del dibattito

discusse le linee principali dell'accordo che le tre associazioni hanno messo a punto sul tema delle regole che la filiera della logistica deve intraprendere per essere sempre più al passo con i tempi e i temi che l'importanza del settore impone in maniera sempre più impellente e imprescindibile. "L'Energia dell'innovazione" ha poi rappresentato il momento clou dell'intero evento, con la consegna dei premi Logistico dell'Anno che hanno inteso riconoscere le eccellenze che si sono distinte in innovazione tecnologica, sostenibilità e responsabilità sociale d'impresa. ■

NELLE PAGINE SEGUENTI

Nelle pagine seguenti, presentiamo le imprese che sono state premiate. Sono stati anche consegnati premi ad personam e due premi speciali. I premi sono stati divisi in diverse categorie e sono stati assegnati per l'impegno innovativo in questi ambiti: sostenibilità ambientale; sostenibilità tecnologica e logistica 4.0; trasporto; formazione; formazione e internazionalizzazione; social responsibility; ricerca&sviluppo; in ambito legale. Per questioni di spazio, le motivazioni dei premi sono state ridotte in estrema sintesi. I premi sono stati ritirati da esponenti e manager delle imprese, mentre sono stati consegnati da Jean Francois Daher e Umberto Ruggerone, rispettivamente segretario generale e presidente di Assologistica, dai vicepresidenti Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, Massimiliano Montalti e Marco Spinedi.

ACCUDIRE

Innovazione in ambito sostenibilità ambientale, tecnologico/logistica 4.0 e trasportistico



La start-up dell'industria 5.0 offre servizi digitali collaborativi e federativi, a partire dalla e-CMR, per migliorare il lavoro delle persone e rendere efficienti processi e gestione dei flussi documentali collegati alla movimentazione dei beni (nazionali e cross-border), all'export e alle spedizioni globali, coinvolgendo gli attori presenti lungo le supply chain. Suo scopo è rendere l'intera filiera meno opaca, lunga e frammentata, favorendo il dialogo tra le parti e riducendo drasticamente i costi connessi a una gestione complessa. Accudire è protagonista di importanti progetti europei quali European Blockchain Sandbox, Horizon 2020 Trick project, Towards the implementation of the e-Cmr system in Italy.

ALS

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto Advanced Workforce Management System



Grazie alla collaborazione con importanti partner tecnologici la società ha implementato l'Advanced Workforce Management System (AWMS). E' una soluzione mediate la quale le decisioni operative sono governate e guidate da un sistema di intelligenza 4.0 che permette di migliorare la gestione della forza lavoro e dell'organico operativo in tempo reale mediante l'utilizzo e la condivisione di big data. Consente la pianificazione predittiva e accurata della forza lavoro in funzione della stagionalità e dei picchi stagionali, lo sviluppo di strategie di gestione della forza lavoro che riflettono le priorità dell'organizzazione, nonché il governo di politiche di sviluppo delle competenze, di coinvolgimento dipendenti e di attenzione alla sicurezza.

AMBROGIO INTERMODAL

Innovazione in ambito trasportistico per il progetto del nuovo terminal intermodale di Domegliara, Verona



Il terminal è stato inaugurato il 15 giugno 2023, diventando il terzo dell'operatore in Italia e il più grande del gruppo Ambrogio in Europa in termini di superficie, con oltre 11 ettari di estensione. Qui attualmente è attivo un collegamento intermodale con Neuss, in Germania, con tre partenze settimanali per direzione. Inoltre, grazie alla sua posizione strategica, apre la possibilità di nuove destinazioni future nei paesi del nord Europa e un accesso alla Via della Seta. Una volta ultimato, il terminal avrà una capacità operativa di oltre tremila coppie di treni intermodali ogni anno. L'investimento di Ambrogio, totalmente privato, supera i 12 milioni di euro.

CAMI2

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto Smart Rent↑5.0



Per CAMI2, concessionario ufficiale Toyota Material Handling Italia, Smart Rent↑5.0 è il risultato di un lavoro di integrazione sinergica tra tecnologia e organizzazione, finalizzata a far evolvere il sistema azienda ponendo al centro la persona. Obiettivo del progetto non è permettere a ogni reparto di fornire la risposta nel più breve tempo possibile, ma quello di evitare la domanda. Grazie a un lavoro di gruppo, si è potuto comprendere e anticipare le esigenze altrui, così da rendere disponibili le informazioni necessarie. Il processo ha coinvolto tutti i reparti dell'azienda. Per reperire in modo automatico le informazioni che si trovano presso i clienti, CAMI 2 ha integrato tecnologie 4.0 quali I-Tek, Kiwitron 4.0 e Cribis.

CEPIM

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto del nuovo terminal con innovativa piattaforma digitale



Operativo da luglio 2024, il nuovo terminal ferroviario dell'interporto di Parma (Cepim) ha una capacità di 120 mila mq di piazzale con tre binari da oltre 900 metri ciascuno, in grado di ospitare treni a nuovo standard europeo e di gestire fino a otto coppie treni/giorno. Dispone di un nuovo software di gestione TOS (Terminal Operating System) per ottimizzare i flussi di merci e garantire elevata efficienza operativa. Il terminal prevede l'integrazione di TOS con i sistemi di identificazione OCR/OFR per treni e automezzi, oltre a una corsia dedicata per i camion dotati di Telepass, favorendone l'accesso rapido, sicuro e automatizzato. Questo sistema interfaccia direttamente con L'Epr aziendale (SAP B.O) per la fatturazione attiva/passiva.

CHIAPPAROLI LOGISTICA

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto RFID Visibility Channel



RFID Visibility Channel è una piattaforma di visibilità per la distribuzione dei farmaci che sfrutta la tecnologia per snellire e automatizzare i processi di distribuzione, dalla preparazione dell'ordine fino alla consegna. Su un unico canale di comunicazione i dati fluiscono in tempo reale e sono condivisi con tutti gli attori della filiera. La tecnologia RFID previene gli errori nelle operazioni manuali e automatizza le attività. Il progetto, interamente ideato e sviluppato da Chiapparoli Logistica, è stato studiato in sinergia con aziende farmaceutiche, operatori del trasporto, grossisti farmaceutici e farmacie.

COLUMBUS LOGISTICS E LIUC UNIVERSITÀ CATTANEO

Innovazione in ambito formazione per il progetto di disseminazione delle buone pratiche di sostenibilità nella logistica mediante i Green Logistics Workshop



L'operatore Columbus Logistics e il Green Transition Hub della Liuc Università Cattaneo hanno collaborato per promuovere la logistica green e stimolare le aziende a ridurre l'impatto ambientale. Da questa partnership è nato il convegno "Green Logistics: dal dire al fare", durante il quale accademici ed esperti del settore hanno discusso tendenze, soluzioni innovative e pratiche migliori per la logistica sostenibile. Successivamente è iniziato il percorso "Green logistics workshop: dal dire al fare", suddiviso in tre workshop principali: green supply chain, green warehousing e green transportation, offrendo strumenti concreti per rendere la logistica più sostenibile.

CROSS-BORDER

Innovazione in ambito formazione e internazionalizzazione di impresa per il progetto Export compliance audit - Gap analysis doganale



Il progetto, destinato alle aziende che operano nel commercio globale, si struttura in una valutazione, tramite una gap analysis dedicata, delle prassi aziendali con verifica delle possibili criticità e delle soluzioni applicabili per migliorare il proprio customs management e la export compliance. Prevista la presenza di un coach dedicato in azienda per approfondire, tramite un "audit doganale", i punti di miglioramento della propria strategia doganale nella supply chain avvalendosi di un esperto in azienda che, tramite il learning-by-doing, assicura la formazione su norme e best practices.

DACHSER ITALY FOOD LOGISTICS

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto sulla gestione digitale dei Buoni Pallet



Scopo del progetto è stato creare internamente all'azienda un sistema di gestione informatizzato e standardizzato di buoni elettronici che consentisse di regolamentare l'interscambio in modo trasparente e condiviso. Il sistema prevede l'uso di un documento di scambio unico e univoco, riducendo significativamente il rischio di furti e contenzioli, il tutto in un'ottica sostenibile. La gestione dei buoni digitali avviene tramite un'app (Smap One) creata da una società che ha anni di stretta collaborazione con Dachser: crea il buono digitale e poi lo trasmette ad altre app per la contabilizzazione e l'archiviazione, sempre tutto in formato digitale.

DB CARGO FULL LOAD SOLUTIONS ITALIA

Innovazione in ambito della sostenibilità ambientale, sociale ed economica



La società, nata a dicembre 2022 con il riposizionamento delle attività logistiche di Deutsche Bahn, è un'entità giovane con forte attenzione al valore della sostenibilità. Nel corso del 2023 ha nominato un mobility manager con l'obiettivo di studiare e valutare le proposte migliori per la mobilità del proprio personale, partendo proprio dai loro feedback. Il piano in questa prima fase ha coinvolto il personale presente nel quartier generale di Milano, integrando azioni con l'obiettivo di promuovere gli spostamenti casa-lavoro tramite bicicletta (stipulando anche convenzioni per l'acquisto di bici elettriche/pieghevoli a prezzi scontati) e mezzi pubblici. Tra le altre azioni proposte è stato integrato lo smart working fino a due giorni a settimana.

DHL SUPPLY CHAIN ITALY

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto sull'applicazione del sistema APR - Assisted Picking Robots



DHL Supply Chain Italia è prima in Europa nell'applicazione del sistema APR, Assisted Picking Robots realizzato in partnership con Locus Robotics, una tecnologia che permette di semplificare i processi e ottimizzare precisione e velocità del lavoro di picking, grazie alla robotica collaborativa, con l'integrazione del lavoro umano con quello della macchina. Cento sono i Locus in uso presso i campus di DHL in Italia, a servizio di più settori nei siti di Roma Santa Palomba, Settala e Vignate. Molti i vantaggi ottenuti dai clienti, tra cui l'aumento della produttività e della precisione con anche una maggior soddisfazione qualitativa.

DKV MOBILITY

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto DKV Box Italia Fleet



DKV Box Italia Fleet è l'unità di bordo di DKV Mobility che ha ottenuto la certificazione dalle concessionarie autostradali italiane nell'agosto 2023 ed è stata lanciata sul mercato a novembre dello stesso anno. Consente agli utenti con veicoli aziendali fino a 3,5 tonnellate di pagare comodamente i pedaggi autostradali in Italia. Grazie a questa soluzione, infatti, i clienti che dispongono di flotte miste possono pagare i pedaggi per tutti i loro veicoli con semplicità e trasparenza. Il box non necessita di installazione ma può essere semplicemente apposto sul parabrezza del veicolo poiché in possesso di batteria di lunga durata. Consente pure un uso flessibile grazie alla funzione di cambiare targa online.

PREMI AZIENDALI

DUE TORRI

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto sulla creazione della società More Value



More Value è una società creata da Due Torri che offre servizio completo di full outsourcing eCommerce per aziende B2B e B2C. Il suo obiettivo è di consentire alle imprese di avviare o espandere la presenza online senza investire in una business unit interna. Il servizio si articola in sei moduli, tra i quali la piattaforma eCommerce con sviluppo, set up, test, go live e integrazione con il marketplace; il marketplace, che include Shopify, Magento, PrestaShop, ecc.; la logistica, che include gestione del magazzino, spedizioni, trasmissione dell'ordine; il campaign con strategie di lancio del canale con campagne mirate, con miglioramento e crescita delle vendite e del tasso di conversione.

ELPE

Innovazione in corporate social responsibility per il progetto su come creare processi aziendali virtuosi grazie alla certificazione etica SA 8000



Solo 3.700 aziende in Italia hanno conseguito la SA 8000, la certificazione etica di corporate social responsibility. Di queste, 700 hanno il certificato scaduto o ritirato. ELPE è ad oggi l'unica azienda del settore nel nostro paese ad aver intrapreso con successo questo percorso sfidante, rigoroso e complesso che conduce appunto alla SA 8000. Quest'ultima non è una norma europea, ma uno standard creato dall'ente americano SAI (Social Accountability International) riconosciuto a livello mondiale. L'obiettivo è garantire le migliori condizioni di lavoro.

FERCAM

Innovazione nella sostenibilità ambientale per il progetto sui rifornimenti degli automezzi con biocarburante HVO



A dicembre 2021, l'azienda ha inaugurato una stazione di rifornimento per biocarburante HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) a Bolzano, al fine di avviare un periodo di sperimentazione su alcuni veicoli e tratte selezionati. L'HVO è un carburante prodotto da fonti rinnovabili, inodore, incolore, compatibile con i motori diesel e contribuisce alla decarbonizzazione immediata del settore dei trasporti, mantenendo invariate le prestazioni dei motori e utilizzando le infrastrutture esistenti. Nel 2023 FERCAM ne ha ampliato l'uso, prevedendone l'utilizzo esclusivo inizialmente per i 50 nuovi veicoli introdotti ex novo e dotati di serbatoi capaci di coprire fino a 3000 chilometri, per poi ampliarlo all'intera flotta.

FIGE ECOMMERCE LOGISTICS

Innovazione nella corporate social responsibility per il progetto Noi.se per l'integrazione e l'inclusione di lavoratori non udenti



Avviato nel 2021, presso il magazzino di Verona, il progetto si è evoluto in un'iniziativa permanente grazie ai risultati positivi ottenuti e all'impegno di tutti i team aziendali. Obiettivo principale è stato quello di non escludere nessuno dalle selezioni del personale, valorizzando il talento e le competenze specifiche di ogni individuo e garantendo a tutti un ambiente lavorativo inclusivo. Le principali fasi del progetto includono la revisione e modifica dei processi: adeguamento delle procedure operative per facilitare l'inclusione; la formazione al linguaggio dei segni italiano (LIS) mediante corsi per il personale per favorire la comunicazione; nuove modalità di selezione con processi adattati per valutare le competenze senza pregiudizi.

GRUBER LOGISTICS

Innovazione in ricerca&sviluppo per il progetto Modi



Il progetto è un'iniziativa europea che coinvolge 34 organizzazioni pubbliche e private: si propone di accelerare l'introduzione della mobilità connessa, cooperativa e automatizzata nella logistica. GRUBER Logistics, non solo rappresenta l'unica società italiana presente nel consorzio, ma anche l'unica società del sud Europa. Il 2023 è stato un anno chiave per il progetto in quanto sono iniziati i primi test operativi guidati dall'operatore, scopo dei quali è raccogliere informazioni e dati sulle tratte in cui dovranno poi essere utilizzati nel corso del progetto i mezzi a guida autonoma. Tale raccolta dati ha richiesto collaborazioni internazionali con EOMs e centri di ricerca concentrati a studiare le interferenze del sistema circostante sul mezzo.

GRUPPO CASADEI PALLETS e CDL

Innovazione in ambito tecnologico e sostenibilità per il progetto di digitalizzazione della gestione dei pallet per una logistica green



Gruppo Casadei Pallets, in collaborazione con CDL, azienda che si occupa della logistica operativa di CDS (gruppo SELEX), ha avviato dal 2021 un progetto pilota di digitalizzazione della gestione dei pallet. Il progetto ha prodotto indubbi vantaggi, come la generazione di un flusso di cassa in ingresso dovuta al compenso riconosciuto da NoiPal (società del Gruppo Casadei) per ogni pallet restituito e nessun acquisto di pallet poiché i debiti con i fornitori vengono saldati da NoiPal che funge da "banca del pallet". E ancora riduzione dei costi di gestione dei bancali grazie all'applicativo Voucher 51 e monitoraggio di movimentazione e situazione debitoria tramite interrogazione del sistema per aggiornamenti realtime.

GXO

Innovazione in ambito tecnologico per il progetto 3D Sorting Robots



Il progetto ha riguardato un deposito mono-cliente nel nord Italia, dove l'operatore gestisce evasione degli ordini e gestione dei resi per l'eCommerce di un noto brand di abbigliamento fast-fashion. La problematica da risolvere riguardava il sorting: nonostante questa sia un'attività molto ottimizzata, risulta tuttavia di difficile scalabilità. La scelta è ricaduta su una tecnologia chiamata 3D Sorting Robots consistente in una flotta di AGV (Automated Guided Vehicle) con il vassoio inclinabile confinate in una piattaforma modulare. E' una delle primissime installazioni in Europa di questa tecnologia. Il successo dell'unità pilota ha portato alla decisione di procedere con lo sviluppo definitivo della tecnologia che è ora operativa.

GUCCI CON INCAS SSI SCHAEFER E SWISSLOG

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto Gucci BeeLogic, un percorso olistico per il cambiamento



Nel 2017, Gucci ha deciso di razionalizzare la logistica industriale associata alla supply chain del network produttivo della pelletteria e delle calzature, adottando un approccio olistico ispirato ai principi della Logistica 4.0. Il percorso si è concentrato su quattro aree chiave: persone, processi, sistemi e tecnologie, forniti da INCAS Ssi Schaefer e Swisslog. Il progetto ha integrato robot antropomorfi per il caricamento di cartoni e cassette riutilizzabili, sistemi autostore a due livelli per ottimizzare la gestione degli spazi, AGV/LGV per la movimentazione automatizzata, un anello sushi kaiten per il sorting contestuale degli imballi secondari, robot cartesiani per la pallettizzazione verso diverse destinazioni e l'uso del pallet pooling.

HUBZERONET

Innovazione nella sostenibilità ambientale per il progetto All green fuels in one single payment tool



HubZeroNet offre un sistema di pagamento creato in partnership con Snam e dedicato esclusivamente a carburanti alternativi e sostenibili. Il progetto nasce da una partnership con Greenure, società controllata da Snam che ha costruito, costruisce e costruirà stazioni di servizio che erogano carburanti sostenibili, affidate a operatori di rete. Insieme a Snam, HubZeroNet dialoga non solo con i propri clienti ma anche con la loro committenza, partendo così dalle radici del settore del trasporto, per guidare e sostenere le scelte strategiche di entrambe le parti verso un approccio netzero. La società coopera con gas supplier, operatori di rete e istituzioni per offrire alle società di trasporto un unico strumento di pagamento.

LOGISTICA UNO EUROPE, GRUPPO SANPELLEGRINO, INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE e LOGTAINER

Innovazione in ambito trasportistico per il progetto del nuovo collegamento ferroviario tra Interporto della Toscana centrale e il Terminal Darsena Toscana



Il progetto, frutto della collaborazione tra Logistica Uno Europe e il Gruppo Sanpellegrino, con il coinvolgimento diretto dell'Interporto di Prato e di Logtainer, inaugura un nuovo modello di sviluppo per il trasporto di merci, iniziando con l'acqua minerale Panna. L'acqua minerale raggiunge il porto di Livorno con un treno diretto che trasporta 25 container una volta alla settimana, riducendo l'impiego di 1.500 camion all'anno. L'obiettivo a lungo termine del progetto è aumentare il servizio fino a tre treni completi a settimana, a trazione Mercitalia Rail.

ID LOGISTICS ITALIA

Innovazione nella corporate social responsibility per il progetto sull'adozione della metodologia Short Interval Management



La società ha deciso di internalizzare il personale impiegato nel suo principale magazzino, che impiega fino a 500 risorse nei periodi di picco. Questa decisione si pone l'obiettivo di rendere la FA centro di un percorso di crescita. Per affrontare le sfide legate a questa transizione, ID Logistics ha sviluppato, tra tutte, la metodologia Short Interval Management. Attraverso workshop dedicati sono stati elaborati strumenti e metriche personalizzate ad hoc, coinvolgendo i dipendenti a tutti i livelli. Questo approccio innovativo ha permesso di risolvere le problematiche.

LONATO e ACCESS WOLRD

Innovazione in ambito trasportistico, tecnologico e logistica 4.0 per il progetto di integrazione dei traffici marittimi con la ferrovia utilizzando depositi doganali e fiscali



Le due società hanno sviluppato un innovativo progetto logistico mare-ferrovia per i pannelli fotovoltaici utilizzando depositi doganali, fiscali ai fini Iva e mezzi - locomotori e carrelli retrattili - "transizione 4.0". L'abbinamento delle vie d'acqua e di quelle ferroviarie consente una sostanziale riduzione delle emissioni di CO2. Parte essenziale del processo è l'integrazione - grazie al coordinamento di un'unica regia - di operatori del trasporto multimodale e dei differenti servizi effettuati in modo autonomo. Il collante organizzativo è svolto da un team qualificato supportato da soluzioni di Information & Communications Technology di ultima generazione, completamente in cloud.

LPR

Innovazione in ambito della sostenibilità ambientale e circular logistics per progetti a favore dello sviluppo di sinergie logistiche con i fornitori



LPR crede molto nell'attivazione di sinergie logistiche coi fornitori allo scopo di rafforzare la crescita aziendale e sviluppare piani ecosostenibili, grazie alla condivisione dei suoi pallet come supporto logistico circolare. Le attività svolte ultimamente hanno rafforzato il network della società, offrendo un servizio di raccolta diretta da piattaforma del retailer verso i magazzini dei clienti, azzerando viaggi a vuoto e risparmiando la tratta di ritorno. Nel primo progetto, avviato a novembre 2023, si è ottenuto un risparmio di 47 TCO2e e si stima un risparmio annuo di 92 TCO2e. Nel secondo, utilizzando bio-combustibile HVO, si è registrata una riduzione delle emissioni del 4% negli ultimi 9 mesi, con una stima totale di 159,62 TCO2e nell'intero 2024.

MANHANDWORK

Innovazione in ambito della formazione e comunicazione per l'organizzazione del convegno "La logistica di tutti i giorni"



L'appaltatore logistico ha organizzato quest'anno il primo convegno aziendale aperto al pubblico, al fine di creare un'occasione di confronto tra appaltatori, committenti ed esperti logistici nell'ambito della giurisprudenza e della gestione delle risorse umane. Fra gli scopi dell'evento aprire un confronto e coinvolgere l'intera community della logistica sulle reali criticità quotidiane dei magazzini, quelle che ogni giorno mettono in difficoltà operatori logistici, committenti e la società stessa. Il convegno è stato anche l'occasione per unire competenze, conoscenze ed esperienze con l'obiettivo a lungo termine di trovare possibili soluzioni applicabili concretamente alla realtà degli impianti logistici.

MULTILOG

Innovazione nella sostenibilità ambientale per il progetto della creazione di un deposito per la gestione e stoccaggio di batterie agli ioni di litio



Tema centrale nella transizione elettrica è la gestione delle batterie agli ioni di litio che forniscono energia in modo affidabile a una vasta gamma di dispositivi. Multilog ha realizzato un progetto che soddisfa la domanda di depositi autorizzati per lo stoccaggio di questa particolare e innovativa tipologia di prodotti, adoperandosi nel valutare nello specifico la gestione delle batterie al litio per autovetture elettriche. L'area che oggi l'operatore gestisce nel centro Italia per lo stoccaggio di tali batterie consiste in una zona dedicata con una capacità di immaginamento pari a 35.520 moduli batteria disassemblati.

MWM E STYMA

Innovazione in ambito sostenibilità ambientale, sociale ed economica per la creazione di un sistema di monitoraggio dei KPI relativi a misure ESG



Il progetto prevede la progettazione di un sistema di monitoraggio basato su indici chiave che misurano i progressi nei tre pilastri della sostenibilità: ambientale, sociale ed economico. Il punto di partenza è stata una fotografia iniziale della situazione aziendale, fondamentale per stabilire un benchmark. Si è quindi sviluppato un sistema che consente di monitorare costantemente i progressi, fornendo dati quantitativi sui miglioramenti raggiunti nel corso degli anni. Questo approccio permette di identificare le aree di successo e quelle che necessitano di ulteriori interventi, garantendo un miglioramento continuo e sostenibile. Uno degli aspetti cruciali del progetto è stato il coinvolgimento attivo dei collaboratori di MWM.

NOLPAL e RUMMO

Innovazione nella sostenibilità ambientale per il progetto della pasta di qualità che viaggia su pallet Epal di classe A



Con i suoi oltre 100 formati di pasta secca Rummo è una storica azienda di Benevento e uno degli emblemi del made in Italy. La società ha sempre preferito il sistema Epal a interscambio, contando su un parco pallet di proprietà e una gestione interna di flussi, riparazioni e riacquisto. Nel 2022, Rummo si è rivolta a NolPal, affidandole il servizio noleggio pallet Epal per ridurre una quota di non conformità arrivata al 20% del parco pallet di proprietà. La cessione di tale parco e la contestuale adozione del noleggio sono stati resi possibili dal sistema a rete di NolPal, dagli strumenti digitali e alle automazioni dei suoi NolPal point.

P3 LOGISTIC PARKS

Innovazione in ambito sostenibilità ambientale, sociale ed economica per il progetto del Polo logistico di Altedo, San Pietro in Casale, Bologna



Con un'imponente struttura di 38 mila mq, questo hub ridefinisce il concetto di spazio logistico: sviluppato su un sito precedentemente industriale, è ora un benchmark in termini di rigenerazione urbana e responsabilità sociale, volano per lo sviluppo dei servizi al territorio. Qui sono stati potenziati sistemi di trasporto più sostenibili, per favorire una mobilità dolce; installate stazioni di ricarica elettrica, realizzate nuove piste ciclabili, messa a disposizione dei lavoratori del polo logistico - ma anche di tutta la comunità - di una flotta di bike sharing presso la stazione. Inoltre è in corso di attivazione una linea bus tra la stazione ferroviaria di San Pietro in Casale e la nuova struttura utilizzabile da tutta la comunità.

POLO LOGISTICA FS, BARACLIT E GRUPPO GRENDI

Innovazione in ambito trasportistico e sostenibilità ambientale per il progetto del trasporto integrato e sostenibile ferro-gomma-mare



Il progetto prevede il coinvolgimento di tre attori: Polo Logistica FS, attraverso la sua società Mercitalia Rail, Baraclit e Gruppo Grendi. La collaborazione a tre nasce dalla necessità di Baraclit di trasportare prodotti in calcestruzzo di grandi dimensioni dal suo stabilimento in Toscana fino a Cagliari. Grazie alla sinergia creata, per la prima volta in Italia dei prodotti di calcestruzzo viaggiano prima in treno, poi con un trasporto marittimo nazionale fino in Sardegna e infine con una consegna camionistica di ultimo miglio. Il primo convoglio ferroviario, composto da 20 carri per un peso totale di oltre 1.380 tonnellate ha di fatto sostituito l'uso di oltre 30 camion necessari a trasportare la stessa quantità di pilastri, travi e solai.

SAFIM

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per l'utilizzo dell'AI nell'abbattere confini e diffondere cultura del lavoro e competenze



Nel 2024 la divisione Safim Academy dell'operatore si è focalizzata sulla creazione di contenuti relativi a regole e tecniche base di sicurezza sul luogo di lavoro e relative all'HACCP, al fine di consentire di lavorare in piena sicurezza, fornendo il miglior servizio al cliente. L'utilizzo dell'intelligenza artificiale ha consentito di creare contenuti attrattivi e interattivi, raggiungendo tutti i lavoratori indipendentemente dalle loro origini culturali. Si sono impiegati strumenti quali immagini e video per facilitare la comprensione, traduzioni immediate in lingue comprensibili da parte di tutti i lavoratori, avatar parlanti e voci multilingua con cui attirare e mantenere l'attenzione.

SAPIR

Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 per il progetto sulla digitalizzazione del flusso di processo per la gestione delle interferenze di sicurezza

I dipendenti di Sapir hanno espresso l'esigenza di rendere chiaro e fluido il flusso di processo relativo alla gestione delle interferenze di sicurezza. La soluzione, data la insufficienza del d.leg. 81/08, non poteva che essere la digitalizzazione del flusso di processo e della modulistica collegata. Si è creato un formato di compilazione sia da terminale sia da applicazione su smartphone e/o tablet, mediante l'app aziendale "Hyper Sapir". E' stata eseguita un'analisi del processo, con lo scopo di dare la possibilità di comunicare la previsione di un'attività interferente in qualsiasi momento, da qualsiasi dispositivo, in maniera tempestiva e anche quando ci si trovi nelle condizioni di essere al di fuori dell'ufficio.

SFRE (Services For Real Estate)

Innovazione in ambito della sostenibilità ambientale, sociale e di governance per il progetto Fidenza II



In collaborazione con Weerts, SFRE ha sviluppato il progetto Fidenza II. L'hub è stato sin da subito pensato tenendo conto dei nuovi scenari climatici che hanno determinato scelte progettuali attente agli impatti della costruzione, dal giorno 0 fino al 2030/2050. L'obiettivo raggiunto dell'ottenimento della certificazione Leed Platinum è stato perseguito attraverso l'adozione di sistemi innovativi per la gestione energetica e idrica, l'uso di materiali da costruzione riciclati e la riduzione dell'impatto ambientale complessivo. Le scelte progettuali sostenibili hanno previsto riduttori di flusso per il risparmio idrico, sistemi di oscuramento manuali per la luce naturale e l'installazione di contatori energetici per monitorare e gestire i consumi.

SOLIS GREENLOG

Per l'impegno innovativo in ambito della sostenibilità e tecnologia per la logistica a temperatura controllata



L'operatore - specializzato nella logistica del freddo - ha tra le sue capacità quella di integrare tecnologie avanzate con soluzioni energetiche sostenibili. Attualmente gestisce tre centri logistici a freddo situati in Abruzzo. Uno degli aspetti distintivi di questi centri è l'uso di elettricità prodotta da generatori fotovoltaici, che viene convertita in energia termica per alimentare i sistemi di refrigerazione. Questi sistemi sono progettati per essere efficienti, con un'alta flessibilità nello stoccaggio dell'energia, garantendo un'operatività ottimale e riducendo al minimo l'impatto ambientale. L'attività logistica di Solis GreenLog si estende lungo tutta la dorsale adriatica, impiegando tecnologie che assicurano elevati standard di efficienza.

TORRENTE VIGNONE STUDIO LEGALE INTERNAZIONALE

Innovazione in ambito legale per il ruolo dell'attività nell'elaborazione di una corporate social responsibility aziendale



Il caso riguarda due aspetti di estrema attualità e delicatezza: il phase-out degli operatori con i quali è in corso il contratto di logistica e la contrattualizzazione del nuovo fornitore, predisponendo un contratto con tutte le misure necessarie per evitare la configurazione dell'appalto illecito di manodopera. L'assistenza legale ha sostenuto l'azienda nel dotarsi di strumenti con cui affrontare correttamente i temi che riguardano, in particolare, l'utilizzo regolare di manodopera nella filiera, il rispetto della normativa di smaltimento dei rifiuti, nonché il contrasto di reati connessi agli appalti e sub-appalti, come quello di somministrazione fraudolenta di manodopera.

PREMI AZIENDALI

TRANS ITALIA

Innovazione in ambito corporate social responsibility, trasportistico e formativo per il progetto della multimodalità, modello ambientalmente e socialmente sostenibile



La società si è impegnata nella conversione del trasporto stradale - di primo e ultimo miglio - attraverso l'utilizzo del trasporto ferroviario. Ciò rende i viaggi il più delle volte brevi, ragion per cui il 90% dei conducenti rientra a casa ogni fine giornata. Ne consegue un work-life balance per gli autisti tale da non dover più scegliere tra lavoro e vita privata. Importanti anche i dispositivi messi a punto da Trans Italia per il monitoraggio del benessere psico-fisico del conducente, scegliendo lo smart-watch per raccolta, trasferimento ed elaborazione dei parametri biomedici nel totale rispetto della privacy. L'idea è di monitorare a distanza i parametri vitali di un campione statisticamente significativo di autisti.

WCG-WORLD CAPITAL GROUP e LIUC UNIVERSITÀ CATTANEO

Innovazione nella sostenibilità ambientale per il progetto i 22 Key Sustainable Factors per il Green Warehousing



WCG-World Capital Group e i ricercatori del Green Transition HUB della LIUC-Università Cattaneo, in collaborazione con Assologistica, hanno analizzato le caratteristiche principali dei magazzini green, determinando quanto queste siano importanti nello stabilire il livello di qualità. La ricerca ha individuato poi 22 fattori, chiamati Key Sustainable Factors (KSF), che rendono un magazzino sostenibile. L'indagine ha coinvolto utilizzatori di tre differenti filiere: la logistica di terze parti (3PL), la grande distribuzione organizzata e gli sviluppatori dell'immobiliare logistico (real estate). L'obiettivo è stato comprendere divergenze e affinità di vedute in merito ai KSF ritenuti più rilevanti dai tre soggetti.

PREMI SPECIALI

ITS ACADEMY FONDAZIONE "GIOVANNI CABOTO"

Premio speciale "Formazione e territorio"
L' ITS Academy Fondazione Giovanni Caboto agisce nell'area tecnologica della mobilità sostenibile delle persone e delle merci e nella produzione di mezzi di trasporto e relative infrastrutture, con particolare riferimento al trasporto marittimo. Nasce con l'obiettivo di dare risposta ai fabbisogni formativi non solo dello shipping, ma di tutto il settore economico che si sviluppa intorno al mare. Grazie alle relazioni aziendali maturate si identifica con l'intero paese. Ha stabilito importanti collaborazioni con le maggiori compagnie di navigazione e con i più importanti porti turistici e aziende del settore marittimo.

PINALLI

Premio speciale "Filiera logistica certificata"
Pinalli, fondata nel 1984, è oggi una delle principali catene italiane di distribuzione di prodotti di bellezza e benessere. L'azienda ha registrato una crescita costante negli ultimi anni, con un fatturato nel 2023 in aumento del 18% rispetto al 2022. Questa crescita è stata sostenuta sia dal canale offline, con l'espansione della rete di punti vendita che ha raggiunto i 76 store in nove regioni italiane, sia dal canale online, che rappresenta un pilastro della strategia di omnicanalità dell'azienda. L'azienda ha recentemente visto l'ingresso del fondo di investimento HIG come azionista di maggioranza, rafforzando così la propria strategia di sviluppo e innovazione.

PREMI PERSONALI

LEONARDO PADRIN

Per il significativo impegno nella logistica e nella crescita del trasporto combinato



GRAZIANO CASSARO

Per l'importante ruolo svolto a vantaggio della crescita della logistica sia portuale che interportuale



PAOLO e GIORGIA VOLTA

Per la realizzazione del libro "Trasporto merci: l'uomo al centro del trasporto sostenibile"



ETTORE SBANDI e al team

Per l'importante e utile contributo nel diffondere la cultura in materia doganale



ALBERTO MILOTTI

Per il significativo impegno internazionale a favore della logistica e dell'intermodalità



Assologistica Cultura e Formazione SI RINNOVA!

Assologistica

Cultura e Formazione

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

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

Calendario corsi →



E-learning



Corsi Live



Workshop e
Seminari



Corsi AEO

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

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

Scopri tutto su:

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



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 Euomercì- 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.euomercì.it - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn