

# € **EUROMERCI**

## **IL MENSILE DELLA LOGISTICA**

### **LUCIANO GRECO**

PRESIDENTE DI INTERPORTO PADOVA

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6/11/1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% DCB Milano



**“Stiamo guardando al futuro, investendo in digitalizzazione e automazione con il supporto dell'intelligenza artificiale”**

### **Il Consiglio Generale di Assologistica**

**EDITORIALE**

**EUROSTAT SUL LAVORO  
E LA POVERTA'**

**EMILIA ROMAGNA**

**2023: 10,9 MILIARDI  
IL FATTURATO LOGISTICO**

**MOBILITA'**

**LA SOSTENIBILITA'  
DI DKV MOBILITY**



**+ 1.000  
aziende**

- spazi inutilizzati



Consorzio ZAI ha visto un'occasione di sviluppo ulteriore per le aree industriali già esistenti che ha portato ad una crescita lavorativa per tutto il territorio veronese.

---

## **EUROSTAT SUL LAVORO E LA POVERTÀ** **L'Italia 17% dietro l'Olanda per l'occupazione**

---

EUROSTAT HA FATTO UN REPORT SULLA SITUAZIONE DELL'OCCUPAZIONE E DEL RISCHIO POVERTÀ NELL'UNIONE EUROPEA, NEL 2023. L'ITALIA, PER L'OCCUPAZIONE, HA AUMENTATO, PER LA FASCIA DI ETÀ DAI 15 AI 64 ANNI, IL NUMERO DEGLI OCCUPATI, SUL 2022, DELL'1,5%. IL CHE RAPPRESENTA L'AUMENTO PIÙ ELEVATO NELL'UNIONE EUROPEA, SECONDO SOLO DOPO MALTA CHE È CRESCIUTA DELL'1,6%. COMUNQUE, IL NOSTRO PAESE RESTA L'ULTIMO PAESE DELL'UNIONE, PER QUESTA FASCIA DI ETÀ, CON UN TASSO DEL 66,3% DI OCCUPAZIONE CONTRO IL TASSO MEDIO EUROPEO DEL 75,3%. CIÒ DIPENDE DALL'OCCUPAZIONE FEMMINILE, CHE INCONTRA DIFFICOLTÀ AD AFFERMARSI IN ITALIA, ANCHE PERCHÉ LE DONNE SONO PAGATE MENO DEGLI UOMINI. IN QUESTO AMBITO, SUL DIVARIO RETRIBUTIVO, L'ITALIA È AL PENULTIMO POSTO IN EUROPA, DIETRO AL SOLO LUSSEMBURGO. IL PAESE PIÙ AVANZATO PER L'OCCUPAZIONE RIMANE L'OLANDA CON UN TASSO DELL'83,5%, CIÒ SIGNIFICA CHE È 17 PUNTI MIGLIORE DI QUELLO DEL NOSTRO PAESE. DI CONSEGUENZA, L'ITALIA RIMANE UNO DEI PAESI CON IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE PIÙ ALTI IN EUROPA: NELLA FASCIA DI ETÀ DAI 15 AI 74 ANNI, SIAMO A UN TASSO DEL 7,6%, PRECEDENDO SOLTANTO LA SPAGNA CON 12,2% E LA GRECIA CON L'11,1%, CONTRO IL TASSO MEDIO DELL'UNIONE CHE È AL 6,1%. PER QUANTO RIGUARDA IL RISCHIO DI POVERTÀ, COMPRENDENDO NON SOLO LA DEPRIVAZIONE MATERIALE, MA ANCHE LA BASSA INTENSITÀ LAVORATIVA, LA PERCENTUALE DI POPOLAZIONE A RISCHIO È DEL 22,8%, CHE È IN CALO DI DUE PUNTI RISPETTO AL 2022. CIÒ SIGNIFICA CHE CIRCA 13 MILIONI E 400 MILA PERSONE STANNO DA NOI VIVENDO IN QUESTA DIFFICILE SITUAZIONE. NON CI CONSOLA CHE SIANO USCITE NELL'ULTIMO ANNO DA QUESTO AMBITO CIRCA 900 MILA PERSONE. IL RISCHIO DI ESCLUSIONE SOCIALE COLPISCE IN PARTICOLAR MODO I MINORI: NEL 2023, IL 27,1% VIVEVA IN CONDIZIONI DI DISAGIO ECONOMICO, DATO CHE È SOPRA ALLA MEDIA DELL'UNIONE CHE È PARI AL 24,8%. CIÒ SIGNIFICA CHE CIRCA DUE MILIONI E 470 MILA UNDER 18 VIVONO IN QUESTA PRECARIETÀ. IN GENERALE, IN ITALIA, LA PERCENTUALE DELLA POPOLAZIONE CHE NON RIESCE AD AVERE UN'ALIMENTAZIONE ADEGUATA È DELL'8,4%, CON UN AUMENTO SUL 2022, QUANDO IL DATO ERA AL 7,5%. LA SITUAZIONE È PIÙ GRAVE PER IL SUD RISPETTO ALLE ALTRE DUE AREE GEOGRAFICHE, IL NORD E IL CENTRO. UN TEMA CHE VA ADEGUATAMENTE TENUTO IN CONSIDERAZIONE.

# VI SEGNALIAMO

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

## Ambiente

**LE PREOCCUPAZIONI  
DEI CITTADINI**

7

## Economia

**POLITICA MONETARIA:  
UN MOMENTO DELICATO**

10

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

## Attualità

**I PORTI DI TRANSHIPMENT  
IN DIFFICOLTA'**

14

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

## Cover Interporto Padova

**DIGITALIZZAZIONE E AUTOMAZIONE  
CON L'AIUTO DELL'INTELIGENZA ARTIFICIALE**

38

Direttore responsabile  
Jean Francois Daher

## Assologica

**IL CONSIGLIO  
GENERALE**

40

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

## Logistica territoriale: Emilia Romagna

**NEL 2023, IL FATTURATO DELLA LOGISTICA  
E' STATO DI 10,9 MILIARDI DI EURO**

44

Stampa  
Mediaprint Milano

## Mobilità

**IL RAPPORTO SULLA SOSTENIBILITA'  
DI DKV MOBILITY**

50

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

## Primo Piano

**SOGEDIM APRE IL PIU' GRANDE  
MAGAZZINO REFRIGERATO DEL NORD OVEST**

55

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

4

**NEWS**

18

**DALLE AZIENDE**

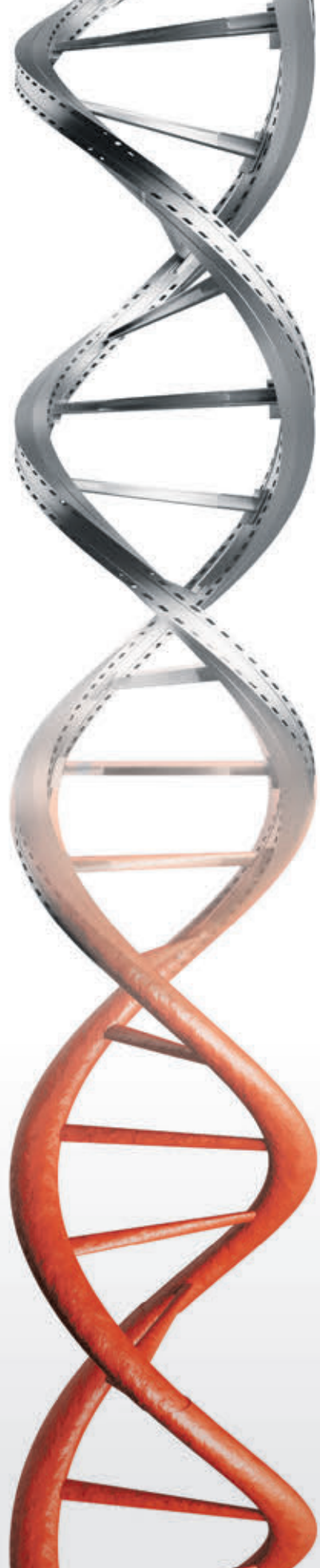
23



Ad Helsinki, nel convegno della Banca di Finlandia, Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia, è intervenuto sulla politica monetaria, sottolineando le differenze tra gli Stati Uniti e l'Unione europea (il servizio a pag. 10)



La Corea del Sud sta vivendo una fase complicata: stretta tra l'alleanza con gli Stati Uniti, per l'Ucraina e la Corea del Nord, e le minacce della Cina che continua a essere il suo primo partner commerciale (il servizio a pag. 12)



## ***PUNTARE IN ALTO È NEL NOSTRO DNA***

Da quasi 50 anni diamo vita ad un instancabile patrimonio di soluzioni su misura per lo stoccaggio e la logistica.

Verticalità, sicurezza e automazione sono solo alcuni dei perni attorno a cui ruota l'innovazione Modulblok, forte di partnership solide con le aziende e i centri di ricerca migliori del mondo.

Tecniche avanzate, approccio etico e una squadra di persone che si conquista, giorno per giorno, la fiducia dei clienti.

## ***NON SMETTEREMO MAI DI ANTICIPARE IL FUTURO: È LA NOSTRA NATURA.***

[modulblok.com](http://modulblok.com)

**LOGAUT**<sup>®</sup>  
logistica | automazione



## Riparte la produzione

L'Istat stima che a maggio la produzione industriale del nostro paese sia in aumento dello 0,5% rispetto a maggio. Erano due mesi che la produzione industriale era in calo in rapporto ai mesi precedenti, comunque, nonostante questa crescita nell'ultimo mese, resta negativa nei tre mesi marzo-maggio in rapporto ai tre mesi precedenti. Anche in termini tenden-

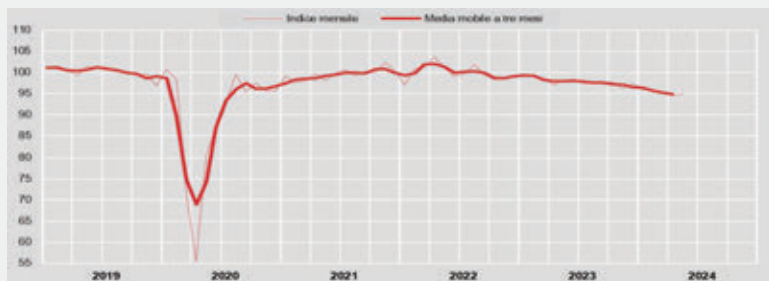


ziali, la produzione industriale è in diminuzione del 3,3%, mostrano un calo i beni intermedi (meno 1,8%), i beni di consumo (meno 2,7%) e i beni strumentali (meno 6,4%). In particolare, a maggio, è calata del 7,0% l'industria tessile, uno dei principali punti di forza del Made in Italy. Nel mese di giugno, la stima dell'Istat è che i prezzi al consumo siano aumentati dello 0,1% rispetto a maggio, mentre l'aumento su base annua è dello 0,8%. Nel mese di giugno, l'"inflazione di fondo", al netto dei beni energetici e degli alimenti freschi, ha registrato un calo, insieme a quella al netto dei soli beni energetici, dello 0,1%. L'occupazione, nel mese di maggio, è diminuita di 17 mila unità, dopo un periodo di crescita. Infatti, confrontando il trimestre marzo-maggio 2024 con quello precedente (dicembre 2023-febbraio 2024), si registra un aumento del livello di occupazione pari allo 0,6%, per un totale di 148 mila occupati. La crescita dell'occupazione,

### Produzione industriale

Fonte: ISTAT

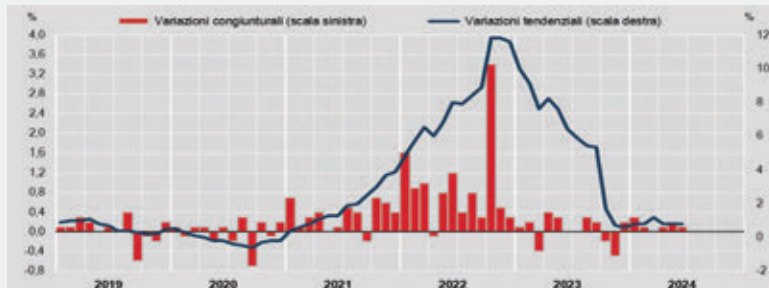
(genn. 2019-mag. 2024, indici destagionalizzati, media mobile a tre mesi, base 2021=100)



### Prezzi al commercio

Fonte: ISTAT

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

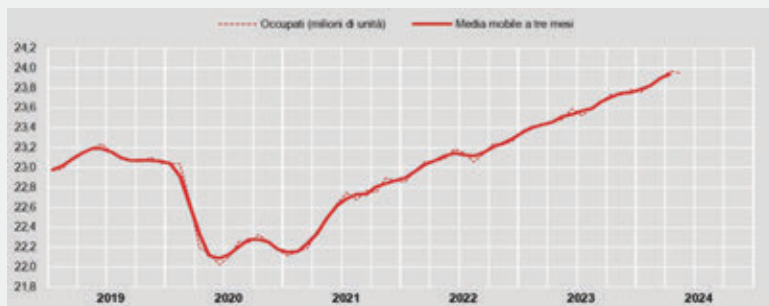


\*Nic: indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo dei tabacchi

### Occupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-mag. 2024, valori assoluti in milioni)



# RENTRI: INTRODUZIONE AL NUOVO SISTEMA DI TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI

(in preparazione del videocorso del 6.12.2024)



**RELATORE:** dr. ENRICO CARLINO, imprenditore, consulente e formatore ambientale, intermediario nella gestione rifiuti

- Introduzione al RENTRI – Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti;
- Oggetto e finalità del nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti;
- Nuove definizioni di operatore, utente, unità locali;
- Iscrizione al RENTRI: soggetti obbligati e tempistiche per l'ingresso a scaglioni; dipendenti e loro determinazione; procedura di iscrizione; contributi per ciascuna unità locale;
- Registro cronologico di carico e scarico: disposizioni generali; cambiamenti dal 13 febbraio 2025; modalità operative principali;
- Formulario di identificazione del rifiuto (FIR): disposizioni generali; cambiamenti dal 13 febbraio 2025; FIR in formato digitale;
- Riepilogo normativo;
- Logistica e RENTRI: unità locale; produttore del rifiuto;
- RENTRI e consuetudini;
- Area DEMO;
- Periodo di transizione;
- SPORTELLO RENTRI;
- Domande dei partecipanti.

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

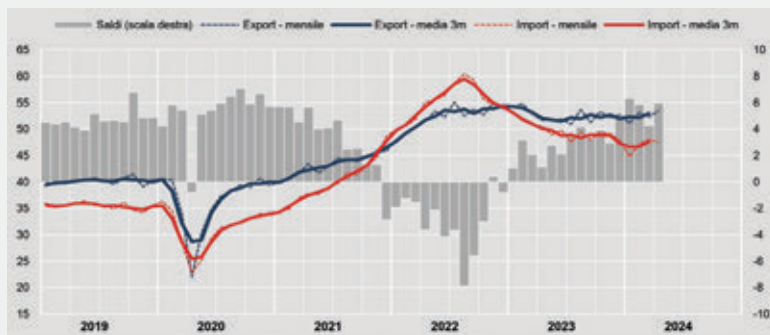
<https://culturaeformazione.assologica.it/calendario-seminari.html>

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

## Commercio con l'estero

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-apr. 2024, dati mensili e media mobile a tre mesi, saldi in miliardi di euro)



## Fiducia imprese

Fonte: ISTAT

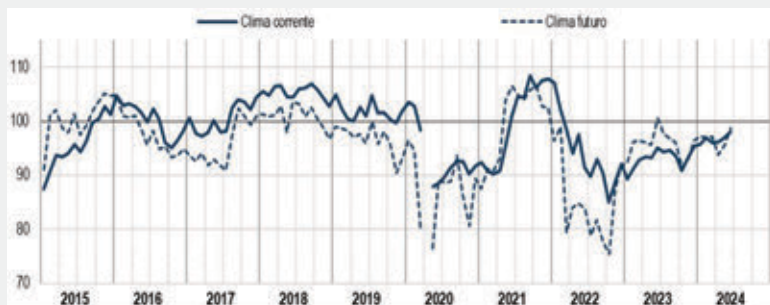
(genn. 2015-giug. 2024, indici destagionalizzati, base 2021=100)



## Fiducia consumatori

Fonte: ISTAT

(genn. 2015-giug. 2024, indici grezzi, base 2021=100)



osservata nel confronto trimestrale, si associa alla diminuzione delle persone in cerca di lavoro (meno 4,4%, pari a meno 81 mila unità) e all'aumento degli inattivi (più 0,1%, pari a più 18 mila unità). Nel confronto con l'anno scorso, il numero di occupati a maggio 2024 ha superato quello di maggio 2023 del 2,0% (più 462 mila unità). L'aumento ha coinvolto uomini, donne e tutte le classi d'età. Il tasso di occupazione in un anno è salito di 0,9 punti percentuali. Rispetto a maggio 2023, sono calati sia il numero di persone in cerca di lavoro (meno 11,3%, pari a meno 224 mila unità) sia quello degli inattivi tra i 15 e i 64 anni (meno 0,8%, pari a meno 102 mila). Il clima di fiducia, secondo l'Istat, sale per i consumatori mentre è in discesa per le imprese. Per i consumatori c'è un generale miglioramento di tutte le componenti: il clima economico e quello futuro registrano gli aumenti



più marcati, rispettivamente, gli indici passano da 101,9 a 105,3 e da 95,7 a 98,7; il clima personale sale da 94,4 a 95,8 e quello corrente passa da 97,0 a 98,1 95,8. Le imprese, invece, calano: la fiducia peggiora in tutti i comparti ad eccezione di quello delle costruzioni. Più in dettaglio, nel settore manifatturiero l'indice diminuisce da 88,2 a 86,8, nei servizi di mercato scende da 97,8 a 97,1 e nel commercio al dettaglio cala da 102,8 a 102,2; in controtendenza nelle costruzioni, l'indice di fiducia sale da 101,7 a 104,4. ■



# Le preoccupazioni dei cittadini

I problemi più all'attenzione nel paese sono i cambiamenti climatici e i problemi creati dall'inquinamento dell'aria, che è in aumento.

di **Daniela Morabito**

**L** Istat ha fatto un rapporto sulle "Preoccupazioni tra i cittadini per l'ambiente". Dal rapporto è emerso che, nel 2023, i cambiamenti climatici sono al primo posto tra le preoccupazioni ambientali espresse dai cittadini, confermando un primato ormai decennale: esprimono questa attenzione sei persone su 10 di 14 anni e più (58,8%) in aumento di 2,2 punti percentuali sul 2022. Seguono i problemi legati all'inquinamento dell'aria, avvertiti dal 49,9% della popolazione, dato stabile rispetto al 2022. Le preoccupazioni legate al clima sono da tempo al centro dell'interesse delle persone di 14 anni e più. Valutando insieme i due problemi - effetto serra e cambiamenti climatici<sup>1</sup> - emerge che l'attenzione della popolazione per la crisi ambientale aumenta in misura decisa dal 2019 (70% di cittadini preoccupati), ossia nell'anno caratterizzato dal diffondersi in tutto il mondo dei mo-



La raccolta dei rifiuti preoccupa maggiormente gli abitanti delle grandi città

fattori più che altro legati alla pandemia e alla polarizzazione dei cittadini su un altro tipo di preoccupazioni connessi al Covid 19.

**Esiste anche una differenziazione** territoriale, specialmente tra l'area settentrionale del paese e l'area meridionale rispetto alle problematiche ambientali. Ad esempio, si rileva una differenza di circa 10 punti percentuali rispetto al tema dei cambiamenti climatici che preoccupa il 61,2% degli abitanti del nord rispetto al 51,9% di quelli del Mezzogiorno. Anche l'inquinamento delle acque rientra tra i temi particolarmente sentiti dagli abitanti delle regioni settentrionali (40,9%) e molto meno da quelli delle regioni meridionali (34,0%). Esiste anche una differenza tra chi vive nei grandi centri urbani e chi vive nelle città più piccole o nei paesi: nei comuni centro dell'area metropolitana il 46,4% delle persone esprime timore

per la produzione e lo smaltimento dei rifiuti mentre la quota scende al 39,0% nei comuni medio grandi (dai 10 mila ai 50 mila abitanti) e al 33,3% nei comuni piccoli (sotto i duemila abitanti). Inoltre, nei comuni metropolitani è più elevata la percentuale di quanti si preoccupano dell'inquinamento dell'aria (53,9% rispetto al 49,9% dei comuni medio grandi e al 41,0% dei piccoli comuni), così come quella tra chi lamenta problemi legati all'inquinamento acustico (15,6% rispetto al 10,4% dei comuni medio grandi e all'8,2% dei comuni piccoli). Tale differenza dipende, molto probabilmente, dagli stili di vita che contraddistinguono l'esistenza tra chi vive nei grandi centri e in quelli più piccoli: i problemi, come quello dei rifiuti, incidono maggiormente nei centri grandi rispetto a quelli più piccoli, ciò non toglie che siano preoccupanti in termini ambientali e debbano essere affrontati.



vimenti di protesta studenteschi ispirati ai "Fridays for future". L'indicatore si mantiene stabile negli anni successivi, salvo nel 2021, anno in cui la discesa a un livello del 66,5% è determinata da

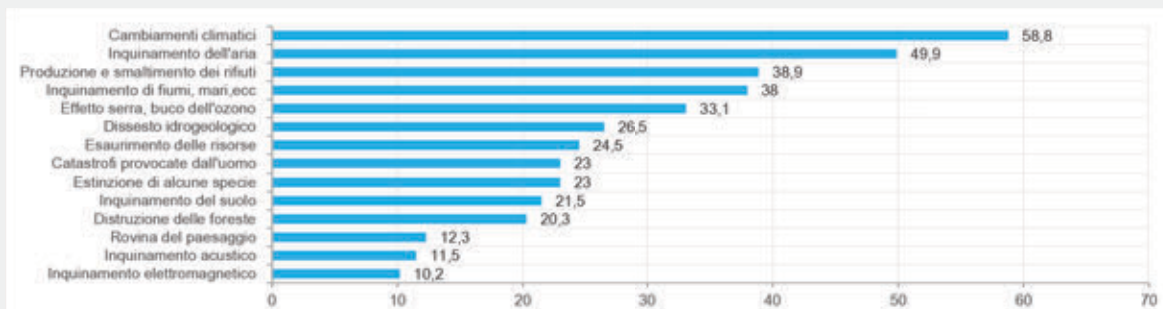


Differenze sulle preoccupazioni ambientali ci sono anche fra i giovani sotto i 24 anni, ad esempio, le donne guardano con più attenzione dei maschi ai cambiamenti climatici, alla perdita della biodiversità e alla distruzione delle foreste

## I problemi più preoccupanti

Fonte: ISTAT

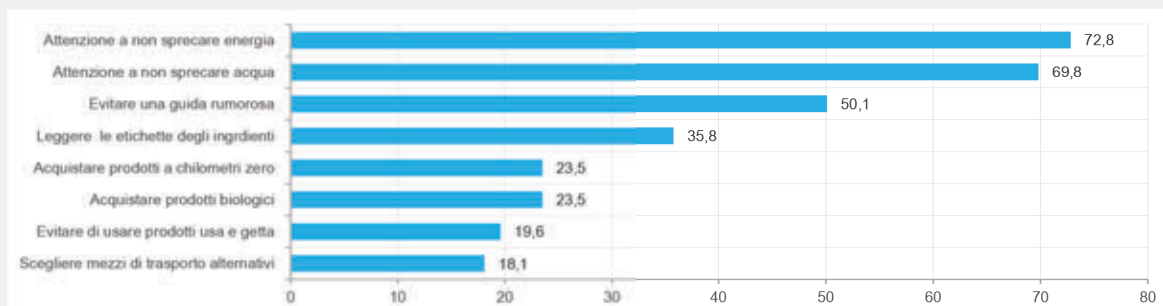
(2023, per 100 cittadini al di sopra di 14 anni)



## Comportamenti ecocompatibili

Fonte: ISTAT

(2023, per 100 cittadini al di sopra di 14 anni)



# Lo Stato continua a pagare con lentezza

Chi ci rimette in primo luogo sono le piccole e medie imprese, specie del Sud.

La relazione annuale della Banca d'Italia, pubblicata a fine maggio, ha sottolineato che i mancati pagamenti della pubblica amministrazione verso le imprese fornitrici sono ancora di 50 miliardi di euro. Sono ormai più di cinque anni che il debito verso i fornitori si aggira sempre su tale cifra. Se è migliorata la situazione sulle aziende ospedaliere, non si può dire altrettanto sia delle amministrazioni locali, in primo luogo i comuni, sia degli stessi ministeri, che continuano con i ritardi nei pagamenti, penalizzando specialmente le piccole e medie imprese. Lo stesso rilievo è stato avanzato dalla Corte dei conti, che ha anche sottolineato che la pubblica amministrazione sta pagando nei tempi previsti gli importi maggiori, ma sta tralasciando volutamente quelli sui lavori più piccoli. Una tattica che rispetta per gli importi maggiori l'"Indicatore di tempestività dei pagamenti", ma ritarda intenzionalmente il saldo degli importi minori. Ciò finisce con il danneggiare pesantemente, appunto, le piccole e medie imprese. Secondo la Cgia di Mestre a questa "tattica" si aggiunge una nuova

pratica "imposta" da molti dirigenti pubblici che, unilateralmente, decidono quando i fornitori devono emettere la fattura. Se questi ultimi non si "attengono" a questa disposizione, lavorare in futuro per questo ente/società sarà difficile. Dando l'autorizzazione all'emissione della fattura solo quando l'amministrazione dispone dei soldi per liquidarla, queste strutture pubbliche riescono a "rispettare" i tempi di pagamento, "aggirando" così le disposizioni previste dalla legge. "Una forma di abuso della posizione dominante", sottolinea la Cgia.

**I debitori peggiori sono i comuni** specialmente nell'area meridionale. Ad esempio, a Napoli, i fornitori sono stati pagati con 143 giorni di ritardo dall'impegno sottoscritto, seguono poi Andria, con 90 giorni di ritardo e Chieti con 61, 8 giorni. Anche molti ministeri sono nelle medesime condizioni: l'anno scorso nove ministeri su sedici, vale a dire il sessanta per cento del totale, ha paga-



Le amministrazioni comunali, generalmente, pagano con maggiore ritardo le imprese di costruzioni

to in ritardo. La maglia nera spetta al ministero del Turismo con un ritardo di quasi 40 giorni. L'Unione europea ci ha richiamato più volte su tale aspetto. La Corte di giustizia europea ha emesso una sentenza sostenendo che l'Italia aveva violato la direttiva del 2011 sui pagamenti, poi la commissione il 9 giugno del 2021 ha avviato una procedura di infrazione contro il nostro paese e, infine, ad aprile 2023 ci ha fatto giungere una lettera di messa in mora. Perché lo Stato non prevede per legge una compensazione per le imprese tra i debiti fiscali e i crediti accertati? Sarebbe l'unico modo per risolvere questo problema e ridare vita a molte piccole imprese. ■

## I ritardi dei Ministeri

(giorni di ritardo)

CLASSIFICA	1° TRIMESTRE	ANNO
2023	2024	2023
1° Turismo	+53,00	+39,72
2° Interni	+12,27	+33,53
3° Università	+44,92	+32,89
4° Salute	+4,51	+14,60
5° Infrastrutture	+7,29	+11,32
6° Giustizia	nd	+9,16

# Politica monetaria: un momento delicato

L'intervento del governatore della Banca d'Italia Fabio Panetta ad Helsinki.

di **Stefano Pioli**

**F**abio Panetta, governatore della Banca d'Italia, è intervenuto, a fine giugno, a Helsinki alla terza conferenza internazionale sulla politica monetaria organizzata dalla Banca di Finlandia. “La politica monetaria dopo una tempesta perfetta: festina lente”, questo è stato il titolo del suo intervento. Nel titolo, “festina lente”, una locuzione attribuita da Svetonio all'imperatore Augusto, che significa letteralmente “affrettati con lentezza”, è il punto cruciale del suo discorso. Infatti, ha detto Panetta, proprio in apertura del suo intervento, “Siamo a un punto di svolta nel ciclo di politica monetaria europea. A giugno il Consiglio direttivo ha deciso di tagliare i tassi di interesse di riferimento della Bce di 25 punti base dopo averli mantenuti su livelli elevati per nove mesi. I punti di svolta attirano inevitabilmente l'attenzione e il dibattito politico è ora concentrato sui prossimi passi: gli osservatori della Bce sono alla ricerca di indizi sul ritmo del percorso di normalizzazione”. E' questa ricerca degli “indizi sul ritmo di normalizzazione” che ha interessato Panetta, che l'ha chiamata, appunto, “festina lente”.

**Panetta è partito nell'intervento** da quanto accaduto sull'inflazione: “dopo anni di bassa inflazione, l'area dell'euro ha registrato un aumento eccezionale dei prezzi tra il 2021 e il 2023. I vincoli di offerta, il rimbalzo dei consumi e l'impennata dei prezzi delle materie prime e dell'energia hanno creato una tempesta perfetta per l'inflazione. La natura della tempesta è stata discussa in innumerevoli articoli e non la rivedrò sistematicamente oggi”. Il governato-



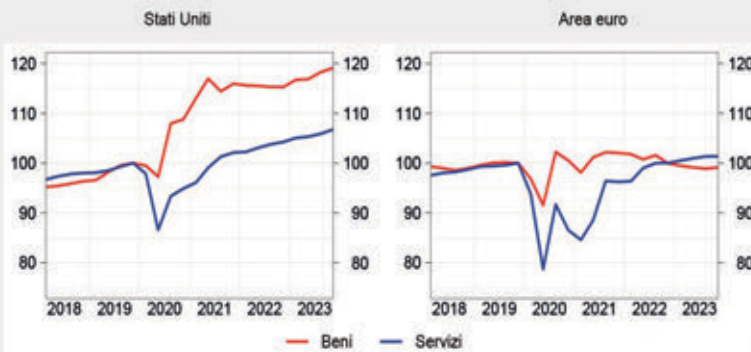
*Negli Usa i prezzi dei beni sono cresciuti più dei servizi, creando “un ulteriore shock negativo dell'offerta per l'Europa”, ha detto Panetta*

re ha svolto solo alcune osservazioni che hanno giocato un ruolo importante sull'andamento inflattivo. La prima è che le condizioni per la tempesta si sono formate nel 2020, quando l'inflazione era vicina allo zero. La pandemia ha interrotto le catene di approvvigionamento e ha causato un cambiamento strutturale nei modelli di consumo, compresa una riallocazione dai servizi ai beni. Il secondo punto è che, paradossalmente, la ripresa dell'economia statunitense ha complicato il quadro nell'area dell'euro. È stato veloce e forte, sostenuto da un generoso stimolo fiscale e dai risparmi in eccesso accumulati durante i lockdown pandemici, e inizialmente coinvolto più i beni che i servizi. Ciò ha portato a grandi oscillazioni dei prezzi, spingendo verso l'alto l'inflazione complessiva. Ha inoltre messo a dura prova le catene

di approvvigionamento e aumentato i prezzi delle materie prime e dell'energia sui mercati internazionali. “Per uno scherzo del destino, uno shock positivo della domanda negli Stati Uniti si è trasformato in un ulteriore shock negativo dell'offerta per l'Europa”, ha detto Panetta, che ha aggiunto “dobbiamo anche essere prudenti ed essere pronti ad adeguare la nostra politica in risposta a shock che potrebbero creare rischi al rialzo o al ribasso per le prospettive attuali”.

**Il governatore della Banca d'Italia** si è quindi soffermato sui servizi e sui beni, dicendo “che se è vero che l'inflazione dei servizi sembra essere più persistente dell'inflazione dei beni, tale persistenza è solo apparente. Ciò che conta è la convergenza dell'inflazione complessiva verso il nostro obiettivo, non il

(percorsi divergenti di beni e servizi, dati trimestrali, 4° trim. 2019=100)



comportamento delle singole componenti dell'indice dei prezzi. Il livello relativamente elevato dell'inflazione dei servizi sarà attentamente monitorato in futuro, ma abbiamo motivo di credere che la vischiosità in questo settore non sia in alcun modo anormale". Panetta è poi passato a esaminare il problema dei salari, dei costi e dei profitti. I salari sono aumentati gradualmente per compensare le precedenti perdite di potere d'acquisto, e in alcuni paesi potrebbero aumentare ulteriormente. Le preoccupazioni che ciò riaccenda l'inflazione sono però mitigate. In primo luogo, i costi intermedi sono diminuiti in modo significativo, compensando l'impatto degli aumenti salariali sulla dinamica dei costi totali. Questo meccanismo è già in atto e ha contribuito a indebolire le pressioni interne sui prezzi: il deflatore della produzione ha subito una brusca decelerazione dalla fine del 2022. Inoltre, negli ultimi mesi le imprese non hanno trasferito completamente il calo dei costi dell'energia e dei fattori di produzione intermedi ai prezzi finali. Di conseguenza, hanno accumulato profitti consistenti, soprattutto in alcuni settori. Ed è proprio in questi settori redditizi che i lavoratori chiedono un rapido recupero delle perdite salariali reali del passato. "Ciò si-

gnifica che, in futuro, i profitti possono svolgere un ruolo tampone, limitando il trasferimento dagli aumenti salariali ai prezzi al consumo. È probabile, inoltre, che la crescita della produttività riprenda nei prossimi mesi, poiché il lavoro diventa relativamente più costoso, portando a un aumento del rapporto capitale-lavoro. Ciò comprimerà la crescita del costo del lavoro per unità di prodotto e quindi dei prezzi al consumo".

**Per quanto riguarda le prospettive,** Panetta ha detto che "le ultime proiezioni dell'Eurosistema indicano che l'inflazione tornerà gradualmente all'obiettivo nel medio periodo e sono quindi pienamente coerenti con gli indicatori di inflazione di fondo. Nel 2022-2023 le previsioni di inflazione hanno subito un duro colpo perché erano volatili e, non sorprendentemente, soggette a grandi revisioni. Tuttavia, non siamo più in quella situazione: le proiezioni per il 2025 oscillano in un intervallo ristretto - tra il 2,0 e il 2,2% - da più di un anno, e quelle per il 2026 non sono cambiate dallo scorso dicembre, attestandosi all'1,9%". Le prospettive, però, "rimangono fragili". Quali saranno le conseguenze di tale andamento sulla politica monetaria? In futuro, il ritmo della normalizzazione della politica

monetaria continuerà a basarsi sulla valutazione delle prospettive di inflazione, sulla dinamica dell'inflazione di fondo e sulla forza della trasmissione della politica monetaria. "Potrebbero esserci sporadici dati inaspettati lungo il percorso, ma il corso generale della politica monetaria non cambierà finché il quadro generale confermerà che continuiamo ad avanzare verso l'obiettivo". Ci sono rischi in questo percorso. Un possibile rischio è un'altra ondata di shock geopolitici. È ormai chiaro che gli scontri diplomatici e militari tra i paesi possono avere effetti drammatici sul commercio, sui flussi di capitale, sulla crescita e sui prezzi. Un altro rischio è un aumento dell'incertezza politica all'interno dei paesi. Alcune delle maggiori economie del mondo hanno eletto o eleggeranno i loro leader nel 2024 e il turnover politico si traduce fisiologicamente in incertezza politica. È difficile immaginare come questo possa influenzare l'inflazione. "L'incertezza può scomparire senza conseguenze. Può innescare deflussi di capitale e deprezzamenti valutari, creando pressioni al rialzo sui prezzi. Ma potrebbe anche scuotere la fiducia e indebolire la domanda, arrestando o addirittura invertendo la fragile ripresa che abbiamo visto finora. In breve, sappiamo di non sapere", ha aggiunto il governatore. Le banche centrali dovrebbero essere pronte ad affrontare le conseguenze di tali shock se e quando si concretizzeranno. "Ciò implica la disponibilità a utilizzare l'intera gamma di strumenti a loro disposizione per adeguare l'orientamento monetario, affrontare eventuali minacce alla stabilità dei prezzi e proteggere il meccanismo di trasmissione della politica monetaria", ha concluso il governatore. ■

THE KOREA HERALD

## Nato e Cina, la difficile situazione della Corea del Sud

La continuazione del conflitto tra la Russia e l'Ucraina sta mettendo in difficoltà anche le nazioni partner degli Stati Uniti nel mare Indo-Pacifico. La recente dichiarazione congiunta della Nato rilasciata a Washington ha segnalato un cambiamento rispetto alla tradizionale attenzione dell'alleanza militare occidentale sulla Russia con il suo aperto rimprovero alla Cina, che è stata definita un "fattore decisivo" della guerra russa in Ucraina. Questa dichiarazione è arrivata nello stesso momento in cui la Nato ha dichiarato la sua intenzione di rafforzare la cooperazione con i suoi cosiddetti partner "Indo-Pacifico 4", vale a dire la Corea del Sud, il Giappone, l'Australia e la Nuova Zelanda. I capi di Stato di questi quattro paesi, che sono stati convocati per il terzo anno consecutivo, hanno ricevuto la richiesta di "istituzionalizzare" la loro cooperazione per sostenere l'Ucraina. La stessa Nato, insieme ai suoi partner indo-pacifici, ha anche raccolto le voci contro i legami militari tra la Russia e la Corea del Nord. Però, ci sono parecchi dubbi sul fatto che i paesi partner indo-pacifici della Nato vicini alla Cina, come la Corea del Sud, possano tenere il passo con la campagna di pressione della Nato contro la Cina, date le complessità geopolitiche che spesso li hanno lasciati impantanati nei dilemmi strategici tra le due superpotenze mondiali.

**Ad esempio, gli esperti avvertono** che la Corea del Sud potrebbe affrontare una crescente pressione da parte della Cina, data la sua dipendenza commerciale dalla superpotenza asiatica, che rappresenta circa il 20% delle sue esportazioni totali. Questa pressione, oggi, è particolarmente preoccupante poiché Seul sta cercando di ricucire le relazioni con

Pechino, tese dal 2016. La decisione della Corea del Sud di consentire il dispiegamento del sistema antimissile statunitense, Terminal High Altitude Area Defense, ha danneggiato i legami bilaterali con la Cina, che impone la coercizione economica alle imprese coreane. Ciò ha reso difficile per Seul la gestione di Pyongyang con la sua precedente strategia di vantare legami rafforzati con Pechino. "Le priorità della Nato e le priorità della comunità imprenditoriale non sono ben allineate in Europa, Nord America e Corea del Sud", ha affermato Sean McFate, professore di guerra e strategia presso la School of Foreign Service della Georgetown University. "Gli strateghi della Nato non sono preparati per quanto riguar-



*Tradizionale architettura coreana, a Seul. I "dilemmi" tra la Nato e la Cina hanno spesso lasciato in forti difficoltà i paesi alleati degli Usa nell'Indo-Pacifico*

da le implicazioni finanziarie delle loro decisioni, e questo attrito tra interessi militari e interessi economici continuerà a causare problemi". McFate, che è anche professore alla National Defense University and Syracuse University, ha affermato che gli strateghi della Nato che guidano l'alleanza militare di Europa e Nord America spesso si attengono agli stratagemmi dell'era della "guerra fredda", che avrebbero funzionato in un momento in cui il mondo comprendeva due blocchi economici, quello del libero scambio e quello comunista, "mentre ora viviamo tutti in una gigantesca economia globale di libero scambio".

**Seul ha parlato dei risultati** raggiunti nell'ultimo vertice della

Nato, in cui ha promesso un impegno a condividerne “l’intelligence” e ha riaffermato le sue linee guida con gli Stati Uniti sulla loro esecuzione congiunta e pianificazione della deterrenza nucleare e delle operazioni nucleari nella penisola coreana. Inoltre, attraverso una serie di vertici bilaterali con nove Stati membri della Nato, il presidente Yoon Suk Yeol ha colto l’opportunità di valorizzare la reputazione della Corea come potenziale esportatore di attrezzature militari. Il consigliere per la sicurezza nazionale Chang Ho-jin ha dichiarato in un’intervista a YonhapNews TV, commentando e “giustificando” la condivisione dell’intelligence tra la Corea del Sud e la Nato: “Più la Corea del Nord esporta le sue armi

dere la sua influenza nella regione indo-pacifica”. Lin Jian, portavoce del ministero degli Affari Esteri cinese, ha avvertito che le iniziative della Nato nell’Asia-Pacifico se rafforzano i legami militari e di sicurezza con i paesi che sono vicini alla Cina, come sancito dal vertice di Washington, “danneggiano gli interessi della Cina e interrompono la pace e la stabilità nell’Asia-Pacifico”. Lin ha anche accusato il segretario generale della Nato Jens Stoltenberg di “giocare sulla narrativa della ‘minaccia cinese’ e di incitare i sentimenti anti-cinesi in un apparente tentativo di cooperare con alcune parti per sopprimere e contenere la Cina”. Karl Friedhoff, borsista per gli



*Lin Jian, del ministero degli Affari esteri cinese, ha detto che gli accordi della Nato con i quattro paesi dell’Indo-Padifico “danneggiano gli interessi della Cina e interrompono la pace e la stabilità nell’Asia-Pacifico”*

in Russia, la Corea del Sud e la Nato ne sapranno di più sulle armi nordcoreane”. Chang ha anche affermato che la firma di un accordo di aeronavigabilità tra la Corea del Sud e la Nato “contribuirà ad aumentare le esportazioni di armi di Seul” verso i paesi membri della Nato. C’è però da segnalare che mentre Seul è riuscita a raccogliere il sostegno della Nato nel contrastare le minacce alla sicurezza della Corea del Nord, gli assistenti alla sicurezza nazionale di Yoon sono rimasti in gran parte silenziosi sulle potenziali ripercussioni del vertice della Nato sulle sue relazioni con la Cina.

**La Cina ha fatto sentire la sua voce**, esprimendo una “forte preoccupazione” per il piano della Nato di “espan-

dere la sua influenza nella regione indo-pacifica”. Lin Jian, portavoce del ministero degli Affari Esteri cinese, ha avvertito che le iniziative della Nato nell’Asia-Pacifico se rafforzano i legami militari e di sicurezza con i paesi che sono vicini alla Cina, come sancito dal vertice di Washington, “danneggiano gli interessi della Cina e interrompono la pace e la stabilità nell’Asia-Pacifico”. Lin ha anche accusato il segretario generale della Nato Jens Stoltenberg di “giocare sulla narrativa della ‘minaccia cinese’ e di incitare i sentimenti anti-cinesi in un apparente tentativo di cooperare con alcune parti per sopprimere e contenere la Cina”. Karl Friedhoff, borsista per gli studi asiatici presso il think tank statunitense Chicago Council on Global Affairs, ha affermato che i partner indo-pacifici della Nato, inclusa la Corea del Sud, dovrebbero prepararsi alle azioni della Cina che potrebbero essere potenzialmente influenzate dalla sua insoddisfazione per le accuse della Nato di essere coinvolta nella guerra della Russia con l’Ucraina. “Ci deve essere un accordo più formale tra questi paesi su come risponderanno collettivamente alla coercizione economica della Cina”, ha detto Friedhoff, che ha aggiunto: “senza un tale accordo, la Cina avrà l’opportunità di isolare quei paesi e indebolire la loro cooperazione interna”.

Friedhoff ha anche detto che, una volta che la Corea del Sud, il Giappone, l’Australia e la Nuova Zelanda svilupperanno l’accordo formale per migliorare i loro legami, ad esempio attraverso accordi di scambio o di acquisto, “avranno maggiori possibilità di rimanere uniti con l’aumento della concorrenza con la Cina”. Alla domanda sul perché sia giunto il momento per la Nato di rivolgersi ai paesi suoi alleati nell’Indo-Pacifico, McFate ha detto che l’inclinazione della Nato verso questa particolare area è arrivata quando c’è stata una crescente divisione nell’alleanza tra Stati Uniti ed Europa. “L’interesse della Nato verso l’Indo-Pacifico potrebbe essere anche vitale per il mantenimento dell’alleanza”, ha detto. ■

# I porti di transshipment in difficoltà

Drewry stima che il tempo impiegato per gestire 1.000 Teu sia salito da gennaio a maggio del 10%, con una crescita del 41%, passando da 1,1 a 1,7 giorni.

I principali porti di trasbordo, come Singapore, hanno assistito a un forte aumento della congestione a causa dell'impatto delle deviazioni del servizio dei vettori del Mar Rosso, che hanno portato a un minor numero di scali delle navi ma a scambi medi più grandi. Ciò ha aumentato la congestione dei porti. Anche la produttività portuale ha subito un duro colpo negli ultimi mesi. Il tempo trascorso dalle navi in attesa prima di attraccare nei porti ad alto volume, secondo quanto riferisce Drewry, è aumentato del 43% tra il terzo trimestre del 2023 e il secondo trimestre del 2024, superando le 400 mila ore. A Singapore, ad esempio, i cambiamenti nei modelli di servizio dei vettori in risposta alla crisi del Mar Rosso

hanno devastato le operazioni dei terminal container. Anche se dall'inizio dell'anno fino a maggio la produttività è cresciuta dell'8% rispetto all'anno scorso, non è stato sufficiente a risolvere i problemi. In effetti, reindirizzare i servizi delle navi portacontainer lontano dal Mar Rosso in risposta agli attacchi degli Houthi al trasporto marittimo ha comportato, secondo Ports and Terminals Insight di Drewry, un au-

mento del 22% delle dimensioni medie delle spedizioni nel periodo tra gennaio e maggio, con un significativo impatto a catena sulla produttività portuale.

**Drewry stima che il tempo** medio impiegato per gestire 1.000 Teu sia aumentato del 10% in questo periodo a 0,32 giorni, il che significa che il tempo medio per completare gli scambi recentemente ampliati per una tipica

e della congestione del trasporto interno. L'attuale crisi sta, invece, colpendo gli hub di trasbordo, poiché i vettori hanno apportato importanti modifiche ai singoli scambi gestiti in questi hub. Nel frattempo, l'allineamento dei trasferimenti di navi da linea principale a linea principale si è rivelato difficile a causa dell'elevato numero di "partenze in bianco", mentre l'allineamento dei servizi di feederaggio di linea prin-



Veduta del porto di Singapore

nave container di grandi dimensioni è balzato del 41%, da 1,1 giorni a gennaio a 1,7 giorni a maggio. La congestione portuale a cui stiamo assistendo oggi è diversa da quella del periodo pandemico. All'epoca, l'interruzione sistemica della catena di approvvigionamento aveva un impatto principalmente sui porti gateway a causa dell'effetto combinato di una domanda di merci inaspettatamente elevata

principale è stato influenzato a causa dei cantieri congestionati, degli arrivi fuori finestra e della priorità data alle navi di linea principale rispetto alle navi feeder. Drewry prevede che la congestione nei principali porti di trasbordo rimarrà elevata, ma si prevede un certo allentamento man mano che i vettori aggiungeranno più capacità e ripristineranno alcuni dei loro programmi interrotti. ■



# Idrogeno: campo di prova al porto di Amburgo

E' stato inaugurato: un passo importante verso la decarbonizzazione.

di **Valerio di Velo**

Il porto di Amburgo ha inaugurato il primo campo di prova per la logistica portuale alimentata a idrogeno con annessa la stazione di rifornimento. Questo campo di prova è stato aperto al container terminal di Tollerort e rappresenta una tappa importante verso la decarbonizzazione. Insieme alle aziende partner del cluster Clean Port & Logistics, il porto sta testando l'affidabilità dell'idrogeno per l'alimentazione dei veicoli pesanti durante le operazioni. Angela Titzrath, chief executive officer del porto, che ha aperto il campo, ha così commentato l'iniziativa: "Siamo lieti

*Container terminal al porto di Amburgo*



di aprire oggi il primo campo di prova per la logistica portuale alimentata a idrogeno. Ci consente di testare le tecnologie future, raccogliere dati preziosi e valutare i risultati. In questo modo, stiamo plasmando il futuro sostenibile

della logistica e continuiamo a investire in tecnologie innovative. Condividiamo i nostri risultati con aziende che affrontano sfide simili per sviluppare insieme soluzioni di trasporto rispettose del clima. Il nostro obiettivo è chiaro: vogliamo decarbonizzare il settore della logistica e raggiungere il nostro obiettivo di operazioni climaticamente neutre in tutto il gruppo entro il 2040". Con l'apertura del campo di prova e l'inaugurazione della stazione di rifornimento, l'infrastruttura è ora pronta per accelerare la transizione verso una logistica e un'operatività portuale per merci pesanti a

zero emissioni e per portare avanti la decarbonizzazione della logistica. Attrezzature come carrelli elevatori, impilatori di container vuoti, reach stacker e trattori possono essere serviti in modo efficiente fino a 350 bar con idrogeno

verde. La stazione di rifornimento sarà aperta al pubblico e offrirà quindi anche ad altre aziende l'opportunità di testare soluzioni di trasporto rispettose del clima.

**All'inaugurazione è stato presente** anche Volker Wissing, ministro federale per il Digitale e i Trasporti, che ha dichiarato: "Con Clean Port & Logistics, è stato creato un progetto faro per l'uso dell'idrogeno nella logistica portuale. Dai carrelli elevatori ai trattori stradali, l'infrastruttura per l'idrogeno che stiamo finanziando sta aprendo la strada a una logistica in loco rispettosa del clima. Mi auguro che il campo di prova dell'idrogeno abbia un forte effetto di stimolo grazie all'impegno degli attori portuali. Questo è l'unico modo in cui riusciremo a rendere la logistica in Germania rispettosa del clima". Melanie Leonhard, senatrice per l'Economia e l'Innovazione della Città libera e anseatica di Amburgo, presente anch'essa alla manifestazione, ha sottolineato: "L'apertura è un passo importante per il porto di Amburgo. In futuro, consentirà l'uso di veicoli pesanti alimentati a idrogeno nei terminal e oltre. Il potenziale per il porto di Amburgo e per il settore della logistica è significativo: ad esempio, anche i camion che arrivano regolarmente al porto potranno beneficiare di un'infrastruttura di questo tipo in futuro. Il campo di prova ci aiuta ad acquisire un'importante esperienza in questo settore. Il porto e i suoi partner continuano quindi a portare avanti la trasformazione e la decarbonizzazione dei processi di movimentazione e trasporto". ■

# Savona Vado è il porto italiano più efficiente

La classifica del Container Port Performance Index edizione 2024.

L'ultima edizione del Container Port Performance Index colloca il porto di Vado Ligure, Savona, nel 2023, come il più efficiente tra i porti container italiani, ovvero - in estrema sintesi - quello in cui in media intercorre meno tempo tra l'ingresso di una nave e la sua fuoriuscita dallo scalo dopo essere "stata lavorata". Il porto è stato collocato nella 36esima posizione dalla 68esima che aveva in precedenza, nell'anno 2022. L'ultima classifica vede primeggiare Yangshshan, seguita da Salalah, Cartagena, Tanger-Med, Tanjung Pelepas, Chiwan, Cai Mep, Guangzhou, Yokohama e Algeciras, primo scalo europeo della lista globale, che chiude la Top Ten, migliorando quindi rispetto al 16esimo posto dell'indice 2022. In tale classifica i porti italiani non sono collocati bene. In particolare, sono stati "trattati male" alcuni scali di grande rilievo come Genova (319°), La Spezia (329°) e soprattutto Trieste (396° su 405 porti considerati). Per l'edizione 2024, lo studio ha considerato come detto 405 scali (contro i 348 dello scorso anno), per un totale di 182.855 toccate nave (erano 156.813 nel report 2023). Il suo oggetto di studio è la permanenza di una nave in porto, ovvero il tempo che intercorre dal suo ingresso nello scalo fino a quello in cui si allontana dalla banchina. Senza entrare nel merito delle molteplici considerazioni proposte, vale la pena evidenziare solo che le operazioni di carico e scarico, rileva lo studio, costituiscono "a sorpresa" in media solo il 60% del

tempo passato da una portacontainer in un porto, cosa che suggerisce che margini per il miglioramento dell'efficienza vadano ricercati anche altrove. Nel merito della lavorazione, osserva poi come fattori fondamentali siano il numero di gru dislocate e la velocità a cui queste operano e lega la durata di questa fase al numero di movimentazioni eseguite (il numero di Teu trasbordati). A incidere invece sul tempo di arrivo in porto (ovvero la fase che intercorre tra l'ingresso della nave nel bacino e l'ormeggio) l'elemento più significativo appare la dimensione della stessa nave.

**Con queste premesse**, come detto, l'elenco vede come primo scalo italiano quello di Savona-Vado (36esimo), seguito a lunga distanza da Gioia Tauro (183°) e quindi da Ravenna (191°), Civitavecchia (200°), Salerno (218°), Palermo (241°), Ancona (245°), Bari (255°), Venezia (270°), Catania (297°), Livorno (306°), Genova (319°), La Spezia (329°), Napoli (339°) e infine Trieste (396°). Il report propone poi sguardi più ravvicinati offrendo classifiche su base geografica e per volumi gestiti. Passando infine a una panoramica generale, l'analisi rileva come nel 2023 abbiano continuato ad affievolirsi



Immagine del porto di Savona Vado

gli effetti causati dalla pandemia da Covid-19, mentre altre criticità - crisi del Mar Rosso, siccità di Panama in primis - si stanno affacciando sul settore. Durante l'anno la durata in media di una toccata di una portacontainer è stata di 40,5 ore, in aumento quindi sulle 36,8 ore dell'anno prima. Circa l'11,7% del totale (ovvero 3,71 ore) è stato rappresentato da momenti di inattività all'ormeggio prima e dopo le operazioni di carico e scarico. Esiste pertanto secondo il report "l'opportunità di eliminare quasi quattro ore di tempo portuale per ogni toccata a livello globale semplicemente attraverso una migliore pianificazione, preparazione, comunicazione e razionalizzazione dei processi. Questo tempo risparmiato equivale a più ore in mare, con conseguente riduzione della velocità di navigazione, minori emissioni di gas serra e risparmi sui costi per l'operatore della nave, il che sarebbe significativo per ciascun porto". ■

# GMV aggiorna la piattaforma del trasporto pubblico a New York

Su ogni autobus Bee Line, l'azienda installerà un robusto computer veicolare specificamente ideato e costruito da GMV per i sistemi di trasporto pubblico.

di **Ingrid Woller**

La contea di Westchester ospita una popolazione diversificata di oltre un milione di persone, con collegamenti ferroviari e di autobus con New York City. A seguito di una gara d'appalto, la contea ha scelto GMV per aggiornare la sua piattaforma tecnologica di trasporto pubblico per fornire un servizio più efficiente, una migliore supervisione delle operazioni e migliorare l'esperienza del cliente sugli autobus Bee Line. GMV ha più di 25 anni di esperienza nella fornitura di soluzioni

Hub utilizza un'architettura aperta per controllare una serie di sistemi di bordo, tra cui GPS, touchscreen dell'operatore di autobus, contatori automatici dei passeggeri, annunci della fermata successiva e un sensore dedicato per il tracciamento di precisione nei depositi di autobus al coperto. Il GMV Hub funziona anche come video digitale registrato (DVR) per archiviare i filmati delle telecamere di sicurezza su ciascun autobus. Questo dispositivo multifunzione riduce significativamente il costo

tegrate per lo scambio di dati in tempo reale. GMV "gioca bene con gli altri" e questa filosofia consente all'azienda di fornire i migliori prodotti della categoria da partner di terze parti in un'unica soluzione coordinata. Una moderna architettura tecnica basata su cloud computing, microservizi e API (Application Program Interface) rende possibile questa collaborazione e le capacità di gestione dei progetti di GMV garantiscono una consegna di successo. La continua espansione di GMV negli Stati Uniti include l'apertura di un ufficio a New York per supportare la contea di Westchester e altri clienti sulla costa orientale. "Anche con la migliore tecnologia al mondo, un eccellente servizio clienti è ciò che rende i progetti di successo e costruisce relazioni a lungo termine con i nostri clienti. La collaborazione faccia a faccia e di persona con i clienti è fondamentale e siamo entusiasti di far crescere la nostra presenza a New York", ha dichiarato Ian Sephton, Ceo del settore dei trasporti nordamericani di GMV. "Siamo entusiasti di annunciare che il sistema di autobus Bee-Line di Westchester riceverà questo aggiornamento tecnologico all'avanguardia, che migliorerà la sicurezza dei clienti, la gestione delle operazioni in tempo reale e l'efficienza. L'aggiornamento completo supporta anche il nostro impegno per la sostenibilità con integrazioni di flotte a emissioni zero e migliorerà l'esperienza di tutti i giorni incorporando moderne soluzioni di mobilità", ha affermato il dirigente della contea George Latimer. ■

*Particolare di un city bus a New York*



tecnologiche per autobus e treni in luoghi come Los Angeles, Barcellona, Varsavia e Sydney, e l'azienda è entusiasta di portare questa tecnologia a New York. Su ogni autobus Bee Line, l'azienda installerà il GMV Hub, un computer veicolare specificamente progettato e costruito da GMV per i sistemi di trasporto pubblico per garantire prestazioni robuste e una lunga durata. Il GMV

delle attrezzature del progetto e offre un grande valore alla contea.

**ITS Suite è il software cloud** native di GMV che offre una suite di applicazioni di GMV e dei suoi partner per migliorare la visibilità e il controllo della contea delle loro operazioni di autobus. Ogni app è focalizzata su una funzione di transito chiave e tutte le app sono in-

## Le immatricolazioni hanno ripreso a crescere

A giugno il mercato dell'auto in Italia torna a crescere con un più 15,0% registrando 160.046 nuove immatricolazioni rispetto alle 139.150 di giugno 2023. Il primo semestre del 2024 chiude con 886.386 immatricolazioni, una crescita del 5,3% rispetto alle 841.573 unità dello stesso periodo dello scorso anno. L'Unrae, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, ha rinnovato la sua richiesta al governo di rivedere il trattamento fiscale delle auto aziendali, agendo sulla detraibilità dell'Iva e sulla deducibilità dei costi, da parametrare alle emissioni di CO2, oltre alla riduzione del periodo di ammortamento a tre anni, percorso realizzabile attraverso i decreti attuativi della delega fiscale. Ha chiesto, inoltre, che vengano convocati al più presto i tavoli interministeriali dedicati alla fiscalità, al fine di rivedere il regime tributario delle vetture aziendali. Ciò è fondamentale per rilanciare la competitività delle imprese del settore automotive, nonché per valorizzare il contributo che le stesse - grazie al veloce ricambio dei veicoli aziendali - possono fornire per accelerare il rinnovo del parco circolante, contribuendo alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza stradale. A giugno, dal punto di vista delle aree geografiche, il nord ovest torna market leader con il 29,7% di quota; il nord est cede oltre tre



punti e si ferma al 29,1% di share (33,4% in gennaio-giugno), grazie comunque al contributo del noleggio, senza il quale scenderebbe al 22,6%; il centro sale di un punto a rappresentare un quarto delle immatricolazioni del mese (al 23,6% nei sei mesi); l'area meridionale sale al 10,9% e le isole al 5,2% (rispettivamente 10,1% e 4,8% nel cumulato).

## Trasporto su ferro: Rizzi chiede fondi

Durante l'audizione presso la commissione Trasporti della camera, Giuseppe Rizzi, presidente di Fermerci, ha chiesto che venga assegnata una parte rilevante dei proventi delle

### Il Dry Baltic Index è calato

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime "dry", quindi, non liquide, e "bulk", ossia sfuse. E' considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. Nel 2023, l'indice è stato a lungo sui 1.000/1.200 punti per poi salire improvvisamente a dicembre fino a 3.250 punti per effetto degli attacchi nel Mar Rosso da parte degli Houthi. Poi è ridisceso mantenendosi intorno ai 2.000/2.200 punti. A fine luglio si è attestato a poco più di 1.800.

aste pubbliche di carbon credit alla gestione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di utilizzare questi fondi per potenziare le principali misure di incentivazione per il trasporto merci, come il Ferrobonus e la Norma Merci, al fine di aumentare la quota di shift modale dalla gomma al ferro. “In Italia - ha spiegato Rizzi, durante l’audizione - il settore del trasporto delle merci è dominato dal trasporto su gomma (59%), seguito dalla navigazione marittima di cabotaggio (25%) e dal trasporto ferroviario, che detiene una quota dell’11% del totale nazionale. Di conseguenza, l’utilizzo di prodotti petroliferi



rappresenta la quota preponderante delle fonti energetiche di approvvigionamento, con il 95% dei mezzi alimentati a diesel o olio combustibile. Il trasporto ferroviario merci è la modalità di trasporto più sostenibile perché raramente utilizza combustibili, grazie all’infrastruttura ferroviaria nazionale che è quasi interamente elettrificata (73% del totale), con un impatto ambientale positivo. Confrontando la modalità ferroviaria con l’autotrasporto, è stato calcolato un risparmio di emissioni pari a 60 gCO<sub>2</sub>/tonnellata km”. “Per sostenere la transizione ambientale - ha aggiunto Rizzi - è quindi necessario aumentare la quota di shift modale dalla gomma al ferro con politiche di incentivazione. Gli incentivi come il Ferrobonus e la Norma Merci sono determinanti nel promuovere questa transizione verso il trasporto ferroviario delle merci. Tuttavia, nel 2023, il comparto ha registrato una perdita del 3,2% rispetto al 2022, principalmente a causa delle interruzioni ferroviarie necessarie per l’attuazione dei lavori Pnrr sull’infrastruttura ferroviaria. Fino al 2026, tali interruzioni comporteranno riduzioni fino al 60% della capacità ferroviaria del trasporto merci, con prospettive di perdita superiori rispetto al 2023. Come Associazione Fermerci - ha concluso - riteniamo fondamentale, soprattutto in questo periodo di crisi del comparto, incrementare le misure di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci per sostenere la competitività del settore e raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione fissati dall’Unione europea”.

## Auto elettriche: incentivi terminati in nove ore

A giugno, grazie ai nuovi incentivi, finalmente utilizzabili, e alla disponibilità di auto in pronta consegna, le BEV, le autovetture elettriche, hanno segnato una crescita fortissima nelle immatricolazioni. Una crescita dovuta principalmente agli acquisti dei clienti privati, con 4,7 punti di quota in più rispetto al mese precedente, mentre le autovetture PHEV, ossia le ibride, non hanno superato la quota del 3,5%, un valore pressoché stabile rispetto a maggio, ma in calo di 1,9 punti sullo stesso mese del 2023. “Con l’apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi il 3 giugno scorso - ha affermato il presidente dell’Unrae, Michele Crisci - il mercato ha avuto una buona accelerazione. Purtroppo, essendo questi terminati in sole nove ore, moltissimi acquirenti interessati non hanno potuto usufruirne”. “Lo stanziamento di poco più di 200 milioni del fondo per la fascia 0-20 g/Km di CO<sub>2</sub> - ha continuato Crisci - si è dimostrato insufficiente per coprire tutte le richieste dei clienti, una situazione che si riflette oggi sulle acquisizioni di nuovi or-



dini, sostanzialmente in stallo. Pertanto, ci aspettiamo che i 240 milioni di fondi residui già stanziati per gli incentivi, possano prontamente essere resi disponibili dal governo, al fine di favorire la transizione energetica e ridurre il perdurante gap con i mercati più evoluti”. Secondo il presidente, “è urgente che il governo indichi quanto prima quale direzione vuole percorrere per favorire il percorso di transizione sia per il necessario e attuale rifinanziamento del fondo sia sulla strategia da seguire nei prossimi due-tre anni”.

## Here Technologies punta a ottimizzare la flotta

Here Technologies, la principale piattaforma tecnologica e di dati di localizzazione, ha posto sul mercato un pacchetto per l'ottimizzazione della flotta di camion, con lo scopo di migliorare la gestione della logistica con un software di localizzazione che consente di risparmiare tempo e costi. Il pacchetto Here Fleet Optimization risponde alle esigenze critiche del settore dei trasporti e della logistica. Offre le funzionalità basate sulle posizioni necessarie per migliorare i tempi di consegna e ridurre i costi operativi, sfruttando la nuova intelligenza artificiale costruita da Here che aiuta a risolvere il problema delle complesse operazioni di routing per le flotte commerciali. I componenti e le caratteristiche principali del pacchetto includono: Tour Planning, che sfrutta i migliori contenuti cartografici della categoria e scenari di percorso complessi che considerano il traffico in tempo reale e storico, insieme alle restrizioni stradali e veicolari, per garantire sviluppi ottimali di flotte commerciali multi-veicolo; Routing, che crea soluzioni di navigazione ottimizzate, sicure e accurate personalizzate per i profili di percorso di camion, veicoli commerciali leggeri e a due ruote; Geocoding and Search, che convalida e migliora l'accuratezza degli indirizzi e ottimizza la pianificazione del percorso attraverso coordinate geografiche precise, garantendo che i movimenti della flotta si basino sui dati più accurati e aggiornati disponibili; Map Rendering, che fornisce dati cartografici aggiornati e dettagliati, in formato raster e vettoriale, con ricchi attributi utilizzati specificamente



dai veicoli commerciali (tra cui restrizioni stradali, altezze dei ponti, topologia stradale e topografia). Map Rendering fornisce ai conducenti la visualizzazione e le indicazioni necessarie per una navigazione affidabile dei veicoli commerciali e per l'eccellenza operativa a livello globale.

## Veeam Software: il successo dell'innovazione

International Data Corporation, nel suo ultimo Semiannual Software Tracker 2023, ha classificato Veeam Software come il primo fornitore globale per il software di replica e protezione dei dati. Il tracker riporta che Veeam, con un tasso di crescita annuale del 15,9%, è cresciuta più velocemente degli altri cinque principali fornitori e della media generale del mercato. "Il successo di Veeam si basa sull'eccellenza dell'innovazione, che offre ai clienti la libertà di eseguire il backup, la protezione e il ripristino sicuro dei dati in modo istantaneo, con tempi di inattività minimi o nulli, indipendentemente dal motivo: dagli attacchi ransomware ai disastri naturali. Questo è fondamentale per ogni azienda", ha dichiarato Anand Eswaran, Ceo di Veeam. "Abbiamo superato 1,5 miliardi di dollari di ricavi annuali nell'anno fiscale 2023, e questa performance è il risultato della fiducia dei clienti nelle nostre soluzioni sicure per il recupero dei ransomware



in tutti gli ambienti (fisici, virtuali, ibridi, cloud) e in tutte le applicazioni (on-premises, SaaS). In un'epoca in cui gli attacchi informatici sono all'ordine del giorno, ogni azienda ha bisogno di proteggere i propri dati aziendali con backup immutabili e, nel caso in cui si verifichi il peggio, ha bisogno di recuperare rapidamente. È così che Veeam offre ai clienti la massima tranquillità. Ringrazio i nostri 450 mila clienti e i nostri incredibili partner per il loro supporto e la loro fiducia, che ci hanno permesso di continuare a essere leader di mercato" ■

# Un documentario illustra il PARKlife

Una pellicola ha ripercorso le tappe dell'arte muraria instaurata nei poli logistici per rendere vivibili e godibili spazi una volta tristemente grigi.

di **Tiziano Marelli**

**A**l palazzo del cinema Anteo di Milano si è tenuto l'evento "Prologis e l'arte urbana inclusiva", incontro durante il quale la società multinazionale leader mondiale dell'immobiliare logistico ha presentato importanti novità sul fronte dell'impegno profuso in termini di vivibilità e abbellimento degli spazi di propria competenza. Lo ha fatto attraverso la proiezione del curatissimo documentario "The land of painted boxes" che ha descritto le opere murarie installate nel parco logistico di Somaglia entrando nel dettaglio delle realizzazioni dei diversi giganteschi murales e dedicando anche un ampio spazio agli artisti della street art che hanno partecipato alla "colorazione" e all'illuminazione di un complesso in precedenza grigio e impersonale. Il docu-film ha raccontato nel particolare l'utilizzo delle facciate degli edifici trasformati in migliaia di metri quadri di luoghi confortevoli e accoglienti dove l'arte e la creatività si fondono nel contesto urbano, azione che fa perfettamente parte della filosofia che Prologis ha battezzato PARKlife e che si va sviluppando da un paio d'anni con la trasformazione dei parchi di Somaglia, Romentino e Bologna, con lo scopo precipuo di rendere i parchi logistici di propria competenza alla stregua di veri e propri luoghi di socializzazione integrati nel tessuto urbano e a disposizione degli abitanti stessi del circondario, generando così un deciso valore aggiunto per il territorio nel suo complesso.

Alla proiezione è prima seguito un



*Uno dei murales che sta al parco Prologis di Lodi*

incontro dove è stato annunciato un ulteriore ampliamento del patrimonio artistico promosso in Italia dall'azienda di casa madre statunitense. Così, con il titolo "Undici. Prologis e l'arte urbana inclusiva", è stato annunciato che altre - appunto - undici opere stanno per prendere il via nello spazio dell'Interporto di Bologna e andranno ad aggiungersi alle quattro già esistenti, che la maggioranza di queste (ben sei) saranno frutto della creatività "urban" di altrettante donne, e che tre di loro erano presenti all'evento, impegnate a raccontare la loro esperienza nel campo di questa particolarissima forma d'arte. Quindi SteReal, Kiki Skipi e Cheris si sono anche a lungo soffermate su temi particolarmente attuali come le pari opportunità, la libertà di espressione e su quanta strada abbia percorso negli anni l'urban art, fino a non molto tempo fa considerata quasi al pari di una sorta di attività clandestina, spesso

vilipesa o criminalizzata, ora invece assurta a livello globale come vera e propria espressione della creatività artistica, fra le più innovative e considerate dagli esperti del settore. Oltre alle tre già citate, gli altri artisti coinvolti nell'ampliamento del percorso di Prologis all'Interporto di Bologna - tutte considerate assolute star a livello internazionale - sono Giorgio Bartocci, Luca Font, Mr. Thoms, Cactus & Maria, Gio Pistone, Ale Senso e Nulo.

**Le nuove opere previste a Bologna** andranno ad arricchire il museo di Urban Art a cielo aperto che ha preso il via un anno fa grazie proprio alla collaborazione con l'interporto, ampliando un percorso pensato per essere coinvolgente sia sotto il punto di vista concettuale che visivo. In questa nuova fase gli artisti coinvolti realizzeranno le loro opere utilizzando dei container posizionati in diversi punti del parco logistico, con l'intenzione >

di creare così una sorta di “dialogo” tra quanto già esistente e l'assolutamente nuovo. Ogni opera presente nel parco logistico sarà corredata da un QR code che permetterà di accedere direttamente dagli smartphone a una audio-guida che illustra l'opera e presenta l'artista. Anche stavolta l'ulteriore arricchimento artistico promosso da Prologis si è avvalso della direzione artistica di Enrico Sironi - in arte Hemo - perché, come ha spiegato Sandro Innocenti, vice presidente e responsabile di Prologis Italia, “abbiamo deciso di proseguire nella costruzione di un percorso museale che si potesse rivelare in grado di raccogliere in un unico luogo una ricchezza di stili e interpretazioni in una logica inclusiva, e da questo punto di vista il supporto di Hemo è per noi fondamentale. Un lavoro di squadra che ci permette non solo di continuare a ren-



*L'odierno team di Prologis*

dere il parco esteticamente più attraente per chi ogni giorno lo frequenta per lavoro creando punti di incontro e socializzazione, ma anche di costruire valore sociale grazie anche alla collaborazione con l'interporto di Bologna che ha colto in pieno, sposato e appoggiato la nostra filosofia. Grazie a

questa collaborazione pensiamo che quello spazio enorme possa diventare a tutti gli effetti un nuovo polo per le arti e la cultura, sia per Bologna che per i comuni del territorio circostante, rivelandosi così uno straordinario punto di incontro tra mondo del lavoro e cittadinanza”. ■

## UN SECONDO UFFICIO ALL'ORTOMERCATO

L'Ortomercato di Milano è una città - enorme - nella città, uno spazio immenso semiperiferico dell'area meneghina che si anima a partire dalle prime luci dell'alba per “vivere” in maniera frenetica fino a pomeriggio inoltrato ricominciando poi il giorno successivo; praticamente funziona h.24 per tutta la settimana, escluse alcune ore la domenica. Si tratta del Centro Agroalimentare - si chiama ufficialmente così - più grande del nostro paese, e oltre a frutta e verdura ingloba in alcune sue zone anche gli spazi per la vendita all'ingrosso di fiori e prodotti ittici. Oltre agli operatori del settore lo conoscono molto bene anche i milanesi, che nella giornata di sabato hanno la possibilità di accedervi godendo degli stessi prezzi all'ingrosso dei commercianti che qui si riforniscono quotidianamente. Non può allora essere sfuggito a chi ha fatto “la spesa” lì da cittadino normale come quel contenitore sia anche non propriamente del tutto gradevole visivamente. Ora la prospettiva può senz'altro cominciare a cambiare, visto che Prologis ha inaugurato proprio in quell'interno il suo secondo ufficio milanese, e già era stato reso noto che la società ha ottenuto l'incarico per “abbellire” ulteriori metrature dell'Ortomercato con le sue opere murarie che pian piano stanno cambiando radicalmente l'aspetto di altri centri logistici di sua competenza. Per Sandro Innocenti, vicepresidente e responsabile di Prologis Italia “l'apertura del secondo ufficio a Milano testimonia in maniera tangibile la nostra crescita sul mercato italiano e di quanto si sia reso necessario per noi aggiungere nuovi spazi per svolgere ancora meglio la nostra attività. Posizionarsi all'interno di un parco logistico prestigioso come l'Ortomercato apre ulteriormente ad altre possibilità di sviluppo del nostro business in tutta la zona circostante e oltre. Un attivismo che non si è mai fermato, e a questo proposito parlano benissimo i numeri. Infatti, esattamente dieci anni fa, quando ho fatto il mio ingresso in azienda, gestivamo 46 immobili con 7 collaboratori; oggi siamo presenti in Italia con 109 moderni edifici per la logistica e contiamo su 27 collaboratori dislocati in quattro uffici a Milano, Bologna e Roma. Non posso quindi che sentirmi particolarmente orgoglioso della nostra crescita sul mercato e dello splendido team che nel tempo l'ha resa possibile”.



## La collaborazione tra SailPlan e Norsk Analyse

SailPlan, società statunitense di Fort Lauderdale, Florida, leader innovativa nelle soluzioni di dati marittimi in tempo reale, specializzata in tecnologie che migliorano la raccolta, l'elaborazione e l'analisi dei dati per migliorare l'efficienza, la sicurezza e l'impatto ambientale delle operazioni marittime,



me, ha annunciato la collaborazione con Norsk Analyse per fornire una soluzione completa "plug and play" che combina la tecnologia avanzata dei sensori con l'analisi dei dati in tempo reale. Questa partnership crea un'esperienza di acquisto unica per le esigenze di dati marini, offrendo soluzioni di rilevamento delle emissioni utilizzate dalle aziende per promuovere sostanziali miglioramenti ambientali e di efficienza del carburante. Jacob Ruytenbeek, Ceo di SailPlan, ha approfondito l'importanza di questa partnership: "La nostra collaborazione con Norsk Analyse integra la loro tecnologia di sensori leader con la nostra piattaforma di monitoraggio delle emissioni in tempo reale. Ciò consente agli armatori di misurare accuratamente le emissioni e di attuare strategie di sostenibilità e risparmio di carburante. Si tratta di rendere la gestione ambientale basata sui dati una realtà pratica per l'industria marittima, aiutandola al contempo a risparmiare denaro". Norsk Analyse è, infatti, nota per la sua esperienza nella tecnologia degli analizzatori e nell'analisi dei dati, che migliora significativamente la capacità degli armatori di misurare le proprie emissioni con precisione. Questa capacità è fondamentale per le aziende che mirano a conformarsi alle crescenti normative ambientali e a migliorare la propria efficienza operativa. Gli sforzi congiunti di SailPlan e Norsk Analyse stanno definendo nuovi standard di monitoraggio delle emissioni. "Sfruttando la nostra analisi avanzata e il

nostro sistema basato su cloud, forniamo agli armatori e agli operatori le informazioni necessarie per ottimizzare le loro operazioni, risparmiare sui costi del carburante e ridurre la loro impronta di carbonio attraverso misurazioni precise in tempo reale", ha aggiunto Ruytenbeek.

## LUFTHANSA CARGO AUMENTA LE LINEE IN CINA



Lufthansa Cargo vola verso altre due stazioni asiatiche con la sua flotta a lungo raggio B777F dal suo hub di Francoforte: il vettore ha ora aggiunto per la prima volta l'aeroporto di Shenzhen al suo network cargo e lo servirà due volte a settimana in futuro. L'esperto di logistica del gruppo Lufthansa ha anche recentemente iniziato a operare cargo per Zhengzhou tre giorni la settimana. "Nel mercato cinese, il segmento dell'eCommerce in particolare è in costante ascesa e continuiamo a vedere una forte domanda, soprattutto in Europa. Di conseguenza, è necessaria una capacità di trasporto aereo aggiuntiva per trasportare le merci in modo rapido, conforme e sicuro. Con l'espansione della nostra rete asiatica, ora possiamo servire destinazioni merci ancora più importanti in Cina per i nostri clienti. Questo sarà possibile grazie al nuovo B777F freighter, che ci aspettiamo di ricevere nel corso di questa estate. Ciò non significherà solo consentire ai nostri clienti di fare business a livello globale in modo sostenibile, ma anche crescere come azienda in un'importante regione cargo", ha spiegato Ashwin Bhat, Ceo di Lufthansa Cargo.

## Digimarc e Omron per l'automazione industriale

Digimarc Corporation, riferimento mondiale per il settore delle tecnologie di filigrana digitale, e Omron, azienda leader nelle soluzioni di automazione industriale, hanno presentato la loro partnership volta a portare le soluzioni di automazione industriale a un nuovo livello. La combinazione tra le filigrane elettroniche Digimarc e le tecnologie di visione artificiale Omron rappresenta un approccio innovativo all'identificazione digitale dei prodotti e una svolta nell'automazione



industriale. Insieme, le due aziende consentono ai produttori e ai brand di essere in vantaggio rispetto alla concorrenza, di adattarsi alle mutevoli condizioni di mercato e di soddisfare i requisiti sempre più rigorosi di prodotti sostenibili e personalizzati. “Oggi, più che mai, le aziende devono rispondere alle crescenti pressioni di aderire alle nuove normative di settore, snellire le operazioni e soddisfare le aspettative dei consumatori in termini di qualità, autenticità e sostenibilità”, ha dichiarato Ken Sickles, chief product officer di Digimarc. “Grazie alla nostra partnership con Omron, possiamo offrire una soluzione di automazione industriale che risponde a queste esigenze, aumentando l'efficienza, rispettando gli standard qualitativi e normativi e fornendo informazioni sui dati in tempo reale”. I progressi nel campo dell'automazione industriale sono fondamentali non solo per le attività aziendali, ma anche per la sicurezza dei consumatori. Ad esempio, errori nell'etichettatura possono far sì che i prodotti alimentari vengano spediti senza una corretta indicazione degli ingredienti, e nel caso di allergeni come arachidi, latte o glutine, la situazione può essere potenzialmente letale. I

produttori e i brand hanno bisogno di controlli automatizzati e di verifiche di qualità per evitare che parti e ingredienti siano accoppiate in modo errato. Digimarc e Omron hanno modernizzato l'automazione, consentendo ai produttori di evitare la mancata compatibilità dei componenti o l'errata etichettatura dei prodotti, di aumentare la velocità e l'efficienza del processo produttivo e di semplificare la distribuzione e l'evasione dei prodotti confezionati. La soluzione agevola inoltre il recupero, lo smistamento e il riciclaggio dei materiali di imballaggio dopo l'uso, riducendo la dispersione dei rifiuti nell'ambiente e migliorando la qualità e la quantità del materiale riciclato post-consumo. “I nostri clienti nel settore dei beni di consumo devono far fronte a crescenti esigenze in termini di sicurezza, imballaggi sostenibili e di alta qualità”, ha sostenuto Fernando Colás, chief executive officer di Omron. “Integrando l'avanzata tecnologia di digital watermarking di Digimarc nelle nostre soluzioni di visione industriale, offriamo opzioni di imballaggio innovative che riducono i materiali superflui e prevengono l'etichettatura o il confezionamento errato dei prodotti”.

## Per migliorare i trasporti di lunga percorrenza

Scalar, la piattaforma di ZF per la gestione delle flotte, offre funzionalità avanzate per il tracciamento dei trasporti, sfruttando la soluzione di visibilità in tempo reale del trasporto multimodale sviluppata da Shippeo. Questa piattaforma avanzata assicura alle flotte una visibilità molto accurata e in tempo reale delle merci, consentendo loro di tracciare supply-chain orientate al cliente. La collaborazione integra in modo efficace le tecnologie di tracciamento avanzate di Shippeo per i trasporti via terra, mare e aerei, nella piattaforma Scalar. Assicurando visibilità in tempo reale e predittiva, i fornitori logistici possono minimizzare potenziali ritardi ottimizzando al contempo l'efficienza nei trasporti di lunga percorrenza e nelle consegne, migliorando la puntualità di quest'ultime. Hjalmar van Raemdonck, vice president Scalar della divisione commercial vehicle solutions di ZF, ha affermato: “L'integrazione della visibilità in tempo reale proposta da Shippeo nella nostra piattaforma contribuisce a semplificare la complessità della logistica moderna, consentendo agli operatori di incrementare la resilienza e l'affidabilità dei loro trasporti di lunga percorrenza. Assicurando un ulteriore

## I PRODOTTI LM



Il Gruppo LM, con i suoi brand LM, Magnoni e Marpatech, è da sempre leader nel proporre soluzioni di movimentazione e packaging per il food & beverage. L'ampia gamma di prodotti permette al cliente di realizzare intere linee o integrare quelle esistenti con applicazioni flessibili e in grado di rispondere a tutti i tipi di esigenze, in modo trasversale a settori e tipi di prodotti trasportati. Tra i best seller del gruppo figurano il Sortech, prodotto della gamma Marpatech, e le curve a tappeto. Il Sortech è un sistema di distribuzione multidirezionale che permette di smistare colli delle più svariate dimensioni, forme e pesi, verso un numero di uscite rilevante, con notevole precisione di posizione e orientamento del prodotto. Il tutto ad alte velocità, fino 1,6 m/s. Le curve a tappeto sono uno dei prodotti principali di LM, con due tipologie dedicate ai suoi mercati principali: le curve a maglia plastica per il beverage, ideali per carichi pesanti e velocità molto elevate, e le curve a rulli di estremità cilindrici per il food, in particolare nel confectionery e nel bakery, dove i prodotti sono molto piccoli e delicati e quindi difficili da trasportare.

livello di visibilità, i nostri clienti del settore logistica saranno in grado di gestire le loro flotte con una migliore precisione, di ottimizzare percorsi, di minimizzare i ritardi e migliorare l'efficienza complessiva della supply-chain". Pierre Khoury, Ceo & co-founder Shippeo, ha aggiunto: "Siamo estremamente orgogliosi di collaborare con un leader globale del settore automotive come ZF. Sfruttando la piattaforma avanzata di Shippeo, ZF sarà in grado di ottimizzare la capacità di trasporto degli operatori di settore, assicurando consegne puntuali al miglior prezzo possibile. Inoltre, la visibilità end-

to-end offerta da Shippeo consentirà alla piattaforma ZF una supply-chain più sostenibile". Con questa integrazione le flotte hanno visibilità in tempo reale sul tempo stimato d'arrivo sia per le motrici sia per i rimorchi: chi si affida esclusivamen-



to a soluzioni di tracciamento dei rimorchi la trova particolarmente vantaggiosa, soprattutto quando i rimorchi vengono presi in carico da veicoli differenti, siano essi o meno dotati di sistemi telematici. Con l'integrazione di Shippeo i vettori acquisiscono anche importanti informazioni sulle prestazioni dei sub-vettori, consentendo loro di semplificare i processi operativi. Inoltre, i vettori hanno un facile accesso ad accurati report sulle emissioni di CO2 per singolo ordine di trasporto, consentendo loro di ridurre l'impatto ambientale.

## Logistica Uno e Sanpellegrino usano il treno

Logistica Uno e il gruppo Sanpellegrino hanno siglato un accordo per ottimizzare la riduzione delle emissioni di CO2 nel trasporto di Acqua Panna dallo stabilimento di Scarperia, Firenze, al porto di Livorno. Il progetto, che rappresenta un passo significativo verso la sostenibilità ambientale, è stato realizzato anche grazie al contributo dell'interporto di Prato e di Logtainer che ha recentemente avviato un nuovo servizio ferroviario per il trasporto merci, collegando l'interporto della Toscana Centrale di Prato con il Terminal Darsena Toscana di Livorno. La nuova tratta ferroviaria movimenterà nella fase iniziale 25 container con cadenza settimanale e, grazie ai suoi 500 metri di lunghezza, sarà in grado di sostituire l'equivalente di 1.500 camion all'anno con una riduzione del 12% delle emissioni di CO2 sulla tratta Scarperia-Livorno. Questo comporterà significativi benefici ambientali e una >

riduzione del traffico, in particolare sulla congestionata arteria Firenze-Pisa-Livorno. Questa ambiziosa iniziativa non solo contribuirà alla diminuzione delle emissioni di CO2, ma ridurrà anche il numero di camion sulle strade, migliorando la qualità dell'aria e la sicurezza stradale. L'acqua destinata principalmente agli Stati Uniti e ad altri mercati internazionali sarà trasportata in container su treno che potranno essere riutilizzati al rientro dal Porto di Livorno per l'importazione, ottimizzando ulteriormente la logistica. In questa iniziativa, Logistica Uno si conferma come azienda partner di Sanpellegrino, promotrice e coordinatrice di questo progetto innovativo. "Siamo lieti di essere la prima azienda a utilizzare il nuovo collegamento ferroviario intermodale con il porto di Livorno che ci consentirà di rendere la nostra rete logistica ancora più efficiente e sostenibile concorrendo ad abbattere ulteriormente le emissioni di carbonio. La sostenibilità accompagna da sempre le nostre scelte aziendali. Da anni



siamo impegnati a rendere il trasporto della nostra acqua minerale sempre più sostenibile attraverso il miglioramento continuo delle performance logistiche e il trasporto intermodale risponde perfettamente a queste esigenze. Questo è possibile grazie alla collaborazione con le istituzioni, gli operatori logistici e le compagnie marittime", ha dichiarato Simona Mascia, international supply manager del gruppo Sanpellegrino.

## Il gruppo Sailpost acquisisce Fenix

Linehaul, società pisana, realtà dedicata al mondo dei trasporti, del gruppo Sailpost, si rafforza grazie all'acquisizione di Fenix, società di Lodi, che gestisce una piattaforma

## IL PROGETTO CHEP PER L'USO DI VEICOLI A ZERO EMISSIONI



Chep - azienda leader nel mercato del noleggio e riutilizzo dei pallet - ha avviato nell'ultimo anno, con la sua rete di trasportatori, un progetto di transizione a carburanti green. Grazie al passaggio di parte della sua flotta da diesel a Hydrotreated Vegetable Oil - un combustibile prodotto tramite il riutilizzo di materie prime sostenibili - in un anno sono state risparmiate 399 tonnellate di CO2. L'impiego di veicoli con carburanti alternativi è avvenuto anche nell'ambito di un programma di trasporto intermodale treno-gomma promosso da Chep che ha visto, nell'ultimo miglio della tratta nazionale Sicilia-Lombardia, l'utilizzo di camion alimentati a Gas naturale liquefatto, un gas a basso impatto ambientale, poiché annulla le emissioni di particolato e riduce considerevolmente quelle di gas serra. "Circa il 60% delle emissioni globali di Chep derivano dai servizi di trasporto in subappalto. Il nostro obiettivo è raggiungere il Net Zero entro il 2040, anticipando di dieci anni la scadenza prevista dall'Accordo di Parigi. Gli sforzi per passare all'utilizzo di carburanti a basse o zero emissioni nel trasporto merci su strada, e per aumentare la quota di trasporto multimodale, sono esempi di azioni al centro della nostra strategia globale, a sostegno dell'impegno nel continuare a essere uno dei gruppi logistici più sostenibili al mondo", ha dichiarato Margherita Brasiello, carrier manager di Chep Italia.

all'avanguardia che permette un monitoraggio real time su tutte le "corse" effettuate. L'operazione porta in dote alla realtà pisana due importanti elementi: consolidare il proprio know how e competenze nel mercato dei trasporti (Fenix ha oltre 10 anni di storia ed esperienza con le maggiori società logistiche d'Italia) e allo stesso tempo incrementare il proprio parco mezzi, consolidando ancor più la propria offerta. "Siamo molto felici di aver portato a termine l'acquisizione di Fenix, una società che con cui collaboriamo attivamente da



anni e che siamo certi diventerà una preziosa risorsa all'interno del percorso di crescita di Linehaul e di tutto il nostro gruppo - ha affermato Valterio Castelli, presidente del gruppo Sailpost - Il mercato del trasporto su strada ha vissuto anni complessi durante la pandemia e anche i successivi sono stati segnati da cambiamenti importanti. È quindi indispensabile investire in un'ottica di consolidamento verso il futuro, cosa che riteniamo di aver raggiunto grazie a quest'operazione". Fenix continuerà a operare con il proprio nome e brand, entrando di fatto a far parte del gruppo Sailpost come società controllata e beneficiando quindi delle grandi sinergie che l'operazione permetterà, ma senza snaturare la propria identità. In particolare, utilizzerà mezzi e personale diretto per la gestione delle tratte dei clienti attuali e futuri, ma rappresenterà per Linehaul e Sailpost un supporto sia nel quotidiano che in eventuali situazioni di spot o di emergenze dei clienti acquisiti.

## Deichmann affida a NCV i servizi di logistica

Deichmann Italia, leader globale nel mercato delle calzature, ha affidato alla Cooperativa autotrasporti nuova camp

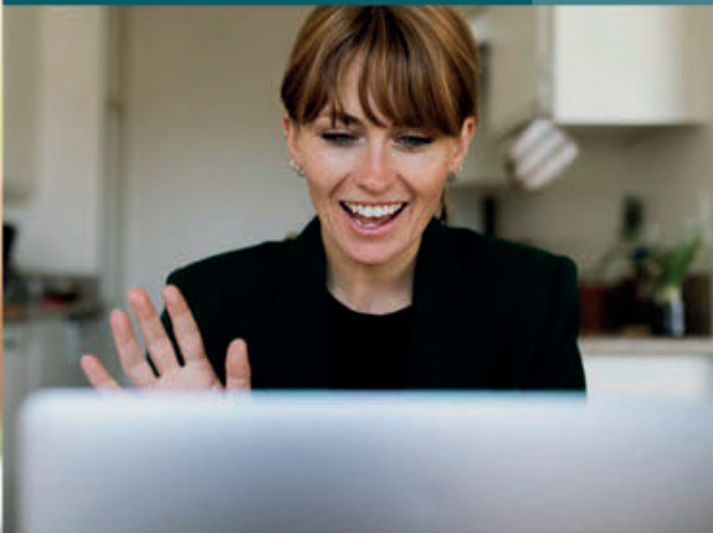
veloci-NCV di Valsamoggia, Bologna, i servizi di logistica e distribuzione su tutto il territorio nazionale. Deichmann, azienda familiare fondata nel 1913 a Essen, Germania, opera attualmente in 34 paesi con oltre 4.700 filiali e circa 49 mila dipendenti. Con un fatturato consolidato di 8,7 miliardi di euro, il 68% del quale realizzato al di fuori della Germania, Deichmann è leader nel mercato delle calzature in Germania e in Europa. Nel 2023, ha venduto 184 milioni di paia di scarpe attraverso i suoi negozi fisici e online. Nel 2023, Deichmann Italia ha aperto 18 nuovi negozi. NCV, cooperativa storica del bolognese, opera nei settori dei trasporti e della logistica integrata da 40 anni.



Nel 2021, la cooperativa ha avviato un piano industriale quadriennale di sviluppo, segnando una svolta con l'ingresso del direttore generale, Gabriele Battistin, che ha apportato significativi cambiamenti nell'organizzazione e nella gestione aziendale. Questo rinnovamento ha permesso a NCV di acquisire nuove quote di mercato e migliorare la redditività complessiva. "Aver siglato questa partnership a lungo termine con Deichmann - ha affermato Battistin - rappresenta la conferma del valore del lavoro svolto a livello locale e nazionale per riportare NCV ai livelli che merita. Condividiamo con Deichmann valori di attenzione al servizio, alle persone e alla brand reputation. La collaborazione tra Deichmann Italia e NCV segna un passo importante verso un futuro di crescita e successo condiviso". "Per la centralità del cliente un partner logistico forte è essenziale. Non vediamo l'ora di collaborare con NCV e crediamo che sarà un partner importante per estendere la nostra ulteriore crescita in Italia", ha aggiunto Salvo Romano, Ceo di Deichmann Italia. ■



**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.

# Il regolamento 2024/1157

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

Il 20 maggio 2024 è entrato in vigore il nuovo regolamento 2024/1157 sulle spedizioni di rifiuti, che attua a livello comunitario la convenzione di Basilea del 22 marzo 1989. Il regolamento punta a uniformare e definire modalità di organizzazione, disciplina, sorveglianza e controllo delle spedizioni affinché tengano conto dell'esigenza di migliorare la qualità ambientale e la salute. Per comprendere l'importanza del regolamento, va premesso come esso non regoli solo le spedizioni tra Stati membri, ma anche le spedizioni da/verso paesi terzi ovvero ai rifiuti in transito nel territorio dell'Unione. Si può quindi distinguere tra spedizioni che coinvolgono: paesi comunitari, con o senza transito attraverso paesi terzi; paesi ai quali si applica la decisione Ocse sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti destinati a operazioni di recupero; paesi ai quali non si applica la decisione Ocse. Si analizza di seguito le tre ipotesi.

**Spedizioni all'interno dell'Unione**, con o senza transito attraverso paesi terzi. Con riguardo alle spedizioni intra-comunitarie, trovano applicazione procedure diverse a seconda del tipo di rifiuto, del trattamento cui essi devono essere sottoposti e del paese di destinazione. Con riferimento ai rifiuti destinati allo smaltimento e/o pericolosi e/o misti destinati al recupero, si applica la procedura di notifica e autorizzazione preventiva. L'operatore che pianifica la spedizione di tali rifiuti è tenuto ad ottenere un'autorizzazione preventiva da tutte le autorità dei paesi interessati (compresi i paesi di transito). Ove invece il rifiuto non pericoloso rientri nella cosiddetta "lista verde", lo speditore è tenuto a rispettare alcuni requisiti generali di informazione, quali la quantità, il trattamento, l'origine e la destinazione dei rifiuti; tali informazioni dovranno essere rese disponibili prima dell'inizio della spedizione.

**Spedizioni verso paesi** ai quali si applica la decisione Ocse. In questo caso, si applicano disposizioni simili a quelle previste per le spedizioni intra-comunitarie. In tali casi, la commissione europea svolge un'attività di monitoraggio con la possibilità di: avviare dialoghi con i paesi interessati, in caso di esportazioni che possano causare danni ambientali nei paesi di destinazione, e di sospendere le esportazioni ove i rifiuti non siano gestiti in modo ecologicamente corretto.

**Spedizioni verso paesi** a cui non si applica la decisione



*Il regolamento regola anche le spedizioni di rifiuti verso paesi terzi*

Ocse. È prevista, a partire dal 21 maggio 2027, una maggiore severità sulle esportazioni di rifiuti non pericolosi inseriti nella cosiddetta "lista verde". In particolare, tali esportazioni saranno generalmente vietate, salve eccezioni nei confronti dei paesi che soddisfino specifiche condizioni ambientali. Qualsiasi importazione di rifiuti dall'Unione, inoltre, dovrà essere notificata alla commissione, con la dimostrazione, da parte dello Stato importatore, della capacità di trattare i rifiuti in modo ecologicamente corretto. I paesi che intendessero continuare a ricevere rifiuti dall'Unione dovranno, in ogni caso, presentare la loro richiesta alla commissione entro il 21 febbraio 2025. A seguito della valutazione delle richieste pervenute, la commissione stilerà un elenco di autorità autorizzate a importare specifici flussi di rifiuti. L'elenco sarà aggiornato regolarmente, almeno ogni due anni. Verrà inoltre istituito un gruppo di controllo della conformità delle spedizioni di rifiuti volto a facilitare e migliorare la cooperazione e il coordinamento tra gli Stati membri al fine di prevenire e individuare le spedizioni illegali. ■

**\* 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



ASSOLOGISTICA CULTURA&FORMAZIONE IN COLLABORAZIONE CON  
LARIZZA CONSULTING E BISALUS CASSA DI ASSISTENZA  
ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

# UNA FORMULA DI WELFARE AD HOC PER GLI AMMINISTRATORI DI SOCIETÀ



Mentre dipendenti, dirigenti e quadri godono della previdenza integrativa fornita da fondi sanitari e altri enti di categoria, gli amministratori, quando decidono liberamente di accedere a una prestazione sanitaria (scelta di data e struttura per un'analisi, scelta di un ricovero o di un controllo pre e post intervento, ecc.), devono provvedere in proprio. Il webinar è l'occasione per illustrare una speciale polizza studiata su misura per gli amministratori e i loro nuclei familiari. Scopriremo prestazioni assicurate, costi, modalità di rimborso delle spese sanitarie sostenute, vantaggi fiscali e amministrativi.

## RELATORI:

**FRANCO LARIZZA**, presidente di LC-Larizza Consulting  
**DANILO ARIAGNO**, presidente di Bisalus Cassa di Assistenza

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

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

# La filiera formativa: un modello

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

**N**el contesto attuale, la formazione professionale riveste un ruolo cruciale per lo sviluppo economico e sociale. Tuttavia, è fondamentale guardare oltre la semplice formazione tecnica e legata a specializzazioni tecnologiche e considerare un concetto più ampio e integrato: la filiera formativa. La filiera formativa non si limita alla formazione tradizionale, ma riguarda un approccio complesso e integrato che risponde alle necessità specifiche del mondo del lavoro. Questo modello coinvolge, oltre alla formazione ITS o di tipo accademico (legata al conseguimento di un titolo di studio), tutte quelle attività direttamente progettate in funzione dei piani di sviluppo aziendali, quindi con uno specifico valore “ad hoc”. Per comprendere pienamente l'ampiezza e la diversità della filiera formativa, è utile considerare alcuni segmenti che la compongono e che vedono impegnate scuole accreditate come Scuola Nazionale Trasporti e Logistica:

- formazione e orientamento per i giovani: in un'epoca in cui trovare giovani interessati alla formazione è diventato più difficile che formarli, è essenziale attuare programmi di orientamento efficaci per attrarre e coinvolgere nuove generazioni;
- formazione mirata in ottica di specializzazione: coinvolge tutti gli ambiti formativi in cui vengono approfondite nuove tecnologie, procedure, materiali, normative. E' un tipo di formazione che richiede la disponibilità di docenti altamente specializzati. E' necessario impegnarsi attivamente nel reclutamento e nella fidelizzazione di tali esperti, anche attraverso partnership con imprese e fornitori di settore;
- formazione assunzionale: direttamente collegata alle necessità di personale delle imprese, questa formazione prepara i giovani a diventare il nuovo personale qualificato del futuro;
- formazione continua: rappresenta il supporto costante per il personale che già opera in azienda, nell'ottica di aggiornarne le competenze in funzione sia di gap individuali sia di cambiamenti nel contesto;
- affiancamento operativo: rappresenta il necessario supporto all'efficacia dei processi e necessita, a sua volta, di formazione volta a creare team certificati di formatori aziendali, per assicurare che le competenze



*In un'epoca in cui trovare giovani interessati alla formazione è diventato più difficile che formarli, è essenziale attuare programmi di orientamento efficaci per attrarre e coinvolgere nuove generazioni*

acquisite vengano effettivamente integrate e utilizzate all'interno delle aziende;

- project work: rappresenta una tipologia di formazione-intervento, in affiancamento a consulenti specializzati, volta allo sviluppo di sistemi e strumenti di gestione, in ottica pratica e applicata;
- formazione per cambio mansione: consiste in una preparazione specifica utile ad adattare il personale a nuovi ruoli all'interno delle aziende;
- alta formazione post-laurea: si declina in programmi avanzati per laureati che mirano a specializzazioni di alto livello, soprattutto di tipo applicativo e settoriale;
- formazione per apprendisti e neoassunti: consiste in percorsi formativi specifici, dedicati ai nuovi ingressi nel mondo del lavoro;
- riqualificazione: nell'ambito dei processi riqualificazione, vengono promossi programmi utili ad aggiornare le competenze di chi già opera nel mondo del lavoro, adattandosi alle nuove esigenze del mercato;
- formazione per lo sviluppo del potenziale e per la crescita professionale: consiste in una formazione di tipo avanzato e particolare, progettata come supporto alla crescita interna dei dipendenti, soprattutto nell'ottica di valorizzare i giovani “talenti” e, in aggiunta agli aspetti operativi, focalizzare gli aspetti manageriali;
- formazione in ambito sicurezza sul lavoro e “verticale”

# integrato per il futuro

su diversi ambiti specifici: si tratta di formazione essenziale per garantire la conformità alle normative e la sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché per approfondire tematiche specifiche a supporto di processi decisionali e gestionali.

**Per mantenere elevati standard** di qualità nella filiera formativa, certamente chi è specialista della formazione, come le scuole accreditate, devono adottare un approccio proattivo e strutturato, basato su:

- analisi, studi e ricerche: per comprendere le esigenze del mercato del lavoro e anticipare le tendenze future per adeguare i programmi formativi;
- certificazione dei piani formativi: per garantire che i percorsi offerti siano di alta qualità e rispondano realmente alle esigenze delle imprese;
- promozione di una cultura di settore: per diffondere e sviluppare attività che rafforzino la consapevolezza e l'interesse per il settore, creando una base solida per la formazione.

**In conclusione, la filiera formativa** rappresenta un modello



*Le scuole di formazione devono condurre un approccio basato su studi e ricerche per capire le esigenze delle imprese*

innovativo e integrato che risponde alle esigenze complesse del mondo del lavoro. Attraverso una combinazione di formazione standardizzata, programmi “ad hoc” e supporto post-formazione, possiamo così garantire che i giovani e i lavoratori siano adeguatamente preparati per affrontare le sfide future.

## DUE NUOVI CORSI

Proseguono con ottimi risultati i corsi per giovani direttamente collegati alle assunzioni nelle aziende, realizzati da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. I corsi vertono sui profili professionali più importanti che operano lungo la filiera della logistica e dei trasporti. Sono infatti in corso di svolgimento: il corso Giorgio S. Bucchioni in materia di spedizioni marittime, il corso per operatore polivalente terminal portuale, due corsi per specialisti del trasporto, uno specifico per il trasporto merci ed uno volto alla preparazione di conducenti mezzi di trasporto passeggeri, per un totale di 36 giovani attualmente in formazione. E' invece ancora aperta la possibilità di iscriversi, grazie a due bandi di selezione disponibili, a due ulteriori corsi specialistici rivolti a diplomati: “Addetto ai servizi di supporto logistico integrato al prodotto” e “Addetto ufficio merci”, entrambi gratuiti e con specifici impegni occupazionali assunti dalle imprese partner (si tratta di progetti finalizzati all'inserimento già giunti alla loro terza edizione e che nelle annualità precedenti hanno già dato importanti risultati in termini di occupazione stabile degli allievi).

L'addetto ufficio merci ha le competenze per la gestione delle attività amministrative e di controllo documentale sulle operazioni di movimentazioni di merci e container. E' quindi una figura esperta nell'ambito dei processi informativi e documentali che governano la spedizione della merce e gli scambi internazionali. Il corso è realizzato in partnership con il gruppo Laghezza. L'addetto ai servizi di supporto logistico integrato al prodotto opera nell'area tecnica dell'impresa occupandosi di analizzare ed elaborare le informazioni relative al ciclo di vita di qualsiasi sistema/prodotto complesso (ad esempio navi, aerei, auto, impianti di energia e di oil&gas, sistemi di information technology). Questo al fine di redigere le analisi tecniche e la documentazione necessarie per il corretto utilizzo e la manutenzione dei sistemi/prodotti. Il corso è realizzato in partnership con Issel Nord. In entrambi i progetti, è garantita l'assunzione per almeno il 60% degli allievi. La tempistica di realizzazione (che prevede l'avvio dei corsi all'inizio del mese di settembre) consente di massimizzare la possibilità che gli allievi siano formati e inseriti in azienda già entro la fine del 2024.

# La confisca doganale in caso di

di **Lorenzo Ugolini**  
LCA Studio Legale

Il 4 luglio scorso sono state pubblicate due pronunce delle sezioni unite della Corte di Cassazione: rispettivamente, la sentenza n. 18286 e l'ordinanza interlocutoria n. 18284. Entrambi i giudizi hanno a oggetto l'applicabilità della confisca doganale ex art. 301 Tuld alle condotte di contrabbando semplice, relative, la prima, all'importazione di un'autovettura di lusso, mentre, la seconda, all'introduzione irregolare nell'Unione europea di un quadro di ingente valore. Il contrabbando, disciplinato dagli artt. 282-301 bis Tuld, punisce chiunque sottrae merci importate nel territorio dell'Unione europea al pagamento dei dazi e degli altri diritti di confine equiparati. Tale reato, come noto, si distingue in contrabbando "semplice", sanzionato con la sola pena della multa, proporzionale all'imposta evasa (da due a dieci volte i diritti dovuti sulla merce) ovvero "aggravato", laddove, ad esempio, sia connesso con un altro delitto contro la fede pubblica o contro la pubblica amministrazione (art. 295 Tuld). Senza effettuare alcuna distinzione, l'art. 301 Tuld dispone che, nei casi di contrabbando (sia esso semplice o aggravato) è sempre ordinata la confisca, anche per equivalente, delle cose che servirono o furono destinate a commettere il reato e delle cose che ne sono l'oggetto ovvero il prodotto o il profitto.

**Nella vicenda terminata con l'ordinanza** interlocutoria n. 18284/2024, l'agenzia delle dogane aveva notificato a un contribuente extra-Unione, rinvenuto, all'ingresso in Italia, in possesso di un'opera d'arte di ingente valore non

dichiarata, un provvedimento di confisca ex art. 301, dpr 43/73 (Tuld) e aveva altresì preteso il pagamento dell'Iva all'importazione, non essendo il bene assoggettato a dazi. A seguito della trasformazione in illeciti amministrativi di tutte le fattispecie di contrabbando semplice con il d.lgs. 8/2016, la Corte di Cassazione, con l'ordinanza interlocutoria n. 21917/2023, aveva chiesto alle sezioni unite se la misura della confisca continuasse a trovare applicazione anche nei casi di illeciti amministrativi per il mancato versamento della sola Iva all'importazione (ad esempio, nel caso di importazioni a dazio zero in virtù di accordi bilaterali). Il dubbio, in particolare, riguardava la portata applicativa dell'art. 70, dpr 633 del 1972, il quale opera un rinvio quod



*Nei casi di contrabbando, sia semplice o aggravato, è sempre ordinata la confisca delle cose destinate a commettere il reato*

poenam alle disposizioni previste dalle leggi doganali e, di conseguenza, anche all'art. 301 Tuld. Al riguardo, le Sezioni Unite, con l'ordinanza interlocutoria n. 18284/2024, hanno preliminarmente osservato come granitica giurisprudenza unionale e di legittimità abbia affermato che l'Iva all'importazione non sia affatto assimilabile a un dazio doganale, ma che, al contrario, per sua natura è incardinata nel sistema generale dell'Iva (Corte di Giustizia, C-272/13 e Cassazione, 8473/2018). L'unitarietà di tale imposta si riflette non

# contrabbando semplice

soltanto sulla mancanza di responsabilità solidale del rappresentante indiretto in caso di omesso versamento dell'Iva all'importazione (Corte di Giustizia, C-714/20), ma anche sulle sanzioni amministrative irrogabili. Anche le sezioni unite, con la sentenza 18286/2024, hanno infatti chiarito che "la diversità tra dazi e Iva all'importazione comporta che, ai fini della determinazione delle sanzioni, non può essere cumulato il rispettivo ammontare dei diritti evasi". Iva interna e Iva all'importazione rappresentano, pertanto, il medesimo tributo, ma le relative sanzioni amministrative non sono allineate.



*E' considerato contrabbando quando chiunque sottrae merce, nel tentativo di introdurla nell'Unione europea, al pagamento dei dazi o degli altri diritti di confine*

**E invero, la confisca non è mai prevista** per l'Iva interna per le condotte sanzionate solo in via amministrativa, mentre per l'Iva all'importazione tale misura si cumula con l'applicazione delle sanzioni amministrative, determinando così un trattamento più gravoso rispetto alle fattispecie di rilievo penale. La particolare asprezza del trattamento sanzionatorio in relazione all'omesso versamento dell'Iva all'importazione è altresì evidente raffrontandolo con la parallela disciplina della confisca ex art. 12 bis d.lgs. 74/2000 per le condotte di rilevanza penale in materia di Iva interna. La persistenza della confisca per l'Iva all'importazione non troverebbe giustificazione nemmeno nella disciplina prevista per i dazi, rispetto ai quali la definitiva ablazione della titolarità del bene ha effetto estintivo dell'obbligazione tributaria (art. 124, par. 1, lett. e) reg. Ue 952/2013). Infine, l'eccessività di tale misura, inoltre, appare oltremodo evidente laddove il contribuente abbia già versato l'imposta evasa e le sanzioni amministrative irrogate.

**Proprio sulla base di tali considerazioni**, i giudici di legittimità hanno deciso di rimettere gli atti alla Corte Costituzionale,

ritenendo che "il cumulo sanzionatorio, costituito dall'applicazione della confisca in aggiunta alle sanzioni amministrative pecuniarie, per la condotta di evasione dell'Iva all'importazione per le operazioni compiute con la Svizzera, risulti, di per sé, di particolare severità e, in ogni caso, maggiore rispetto a quanto previsto per le omologhe condotte sia in tema di Iva interna, sia in tema di Iva negli scambi intraunionali". A diversa conclusione, invece, sono giunte le sezioni unite con la sentenza n. 18286/2024, le quali hanno affermato che la confisca ex art. 301 Tuld "ha natura di misura di sicurezza, con una finalità special-preventiva finalizzata, tramite l'ablazione del bene, da un lato a neutralizzare l'attrattiva alla realizzazione dell'illecito ove lo stesso fosse lasciato nella disponibilità del contravventore e, dall'altro, a recuperare all'erario, nella misura più celere e massima, il tributo evaso, dovendosi escludere che la sua irrogazione, con riguardo al mancato versamento dei dazi, si ponga in contrasto con il principio di proporzionalità". Di conseguenza, in caso di contrabbando semplice, caratterizzato dall'evasione di dazi e Iva all'importazione, è ammessa la confisca doganale, in aggiunta alle sanzioni amministrative. ■

# L'onere della prova in caso di azione diretta del sub-vettore

Il sub-vettore dovrà provare l'esistenza del contratto di trasporto con il proprio ordinante/vettore principale con indicazione del prezzo concordato, degli ordini di trasporto, delle fatture e dei documenti di trasporto.

di **Sidney Mathoux\***

**C**on la recente sentenza 817/2024, la corte di appello di Ancona ha offerto una dettagliata ricostruzione relativa all'onere della prova che incombe sul sub-vettore che intenda agire in giudizio nei confronti del mittente e della propria

instaurando un regime di solidarietà tra lo stesso vettore principale ed il mittente/committente principale per il pagamento dei servizi di trasporto resi dal sub-vettore, individuato quale contraente più debole che "ha impiegato il lavoro proprio o dei propri dipendenti e utilizzato i propri mezzi

sub-vettore", ricade sul sub-vettore un onere della prova particolarmente gravoso; egli dovrà infatti provare, affinché la sua pretesa possa essere riconosciuta, l'esistenza del contratto di trasporto con il proprio ordinante/vettore principale con indicazione del prezzo concordato, degli ordini di trasporto, delle fatture e dei documenti di trasporto sottoscritti dal vettore e/o dal destinatario da cui risulti la derivazione contrattuale. Si può dunque affermare che "l'esistenza, l'oggetto e l'esecuzione dell'incarico ricevuto dal vettore principale" costituiscono fatti costitutivi della pretesa. Da un punto di vista giuridico, l'azione del subvettore nei confronti del mittente ha infatti natura extracontrattuale e, in virtù del cosiddetto principio di vicinanza della prova, sarà il sub-vettore che dovrà determinare il proprio credito sulla base di tali elementi.



*Il decreto legislativo 286/2005 è stato introdotto per prevenire eventuali situazioni di insolvenza del vettore principale*

controparte contrattuale (il cosiddetto, vettore principale) ai sensi dell'art. 7 ter del decreto legislativo 286/2005 (azione diretta). Si tratta, come noto, di una disposizione che è stata introdotta a tutela del sub-vettore al fine di prevenire eventuali situazioni di insolvenza del vettore principale,

al fine di garantire l'esecuzione della prestazione, sostenendo i relativi oneri per portare a concreto compimento l'incarico ricevuto".

**A fronte della particolarità di tale previsione** normativa, che la corte di appello arriva a definire quale "atecnica forma di garanzia a favore del

**Nel caso affrontato dalla corte di appello**, la pretesa del sub-vettore è stata integralmente rigettata in quanto carente sotto diversi profili, a fronte dell'assenza di prova circa l'entità della complessiva prestazione resa in favore del vettore principale, nonché in assenza di qualsiasi parametro che provasse la determinazione del corrispettivo o la quantità di merce consegnata. ■

\*Studio RP Legal & Tax

# La collaborazione tra F.Ili Veroni e GEP Informatica

La pianificazione dei viaggi è diventata più precisa e flessibile, strutturata su tre livelli, grazie all'introduzione di Sigep Transport, un sistema TMS.

**F**ratelli Veroni, azienda storica di Correggio, in provincia di Reggio Emilia, è rinomata nel settore alimentare per la produzione di salumi di alta qualità. Da sempre, Veroni rappresenta la tradizione e la passione emiliana per il cibo, distinguendosi per l'eccellenza gastronomica che offre ai suoi clienti. Oltre alla produzione, l'azienda si impegna nel fornire ricette ispirate per valorizzare al meglio i propri prodotti. Con l'evoluzione del mercato e l'aumento delle aspettative dei clienti in termini di puntualità e precisione delle consegne, F.Ili Veroni ha riconosciuto l'importanza di digitalizzare e ottimizzare il proprio sistema di gestione dei trasporti. Per mantenere e accrescere la propria reputazione di eccellenza, l'azienda ha deciso di sviluppare una soluzione tecnologica avanzata che potesse gestire l'intera catena logistica in modo più efficiente e competitivo. In questo contesto di rinnovamento, F.Ili Veroni ha scelto GEP Informatica come partner tecnologico. GEP Informatica, con quasi 40 anni di esperienza nel settore e una solida reputazione nel fornire soluzioni logistiche innovative, ha accettato la sfida di migliorare la gestione logistica dell'azienda. Il team di GEP ha analizzato le esigenze specifiche di Veroni, parametrizzando il software per soddisfare ogni richiesta.

**La collaborazione ha portato all'introduzione** di Sigep Transport, un sistema TMS di gestione dei trasporti che ha rivoluzionato l'organizzazio-



Particolare dell'azienda F.Ili Veroni a Correggio, Reggio Emilia

ne della flotta aziendale, l'assegnazione delle destinazioni e degli autisti, e la gestione dei contratti. Grazie a questo software, la pianificazione dei viaggi è diventata più precisa e flessibile, strutturata su tre livelli (manuale, assistito e automatico). Questo ha permesso una gestione ottimale dei servizi di navettaggio e della distribuzione sul territorio nazionale. L'integrazione di Sigep Road ha ulteriormente migliorato il monitoraggio della flotta, lo stato di avanzamento dei viaggi, le condizioni della merce e le tempistiche del servizio. La tracciabilità totale e la certificazione dello scarico hanno garantito un controllo costante e puntuale delle operazioni di trasporto. Grazie a questo sviluppo, F.Ili Veroni ha raggiunto traguardi significativi nella gestione logistica:

- pianificazione avanzata dei viaggi: la nuova struttura su tre livelli ha aumentato la precisione e la flessibilità, adattandosi perfettamente alle esigenze operative;
- automatizzazione del flusso logistico: l'interazione continua con i

vettori ha permesso un'automatizzazione completa dei processi, dalla tracciabilità delle spedizioni alla convalida delle fatture;

- tracciabilità e controllo in tempo reale: Sigep Road ha migliorato la trasparenza e il controllo delle operazioni di trasporto, monitorando in tempo reale lo stato delle attività;
- controllo dei costi: lo sviluppo di Sigep Transport ha portato a una maggiore chiarezza nella gestione delle tariffe e dei costi associati ai trasporti.

**La collaborazione tra GEP Informatica e F.Ili Veroni** rappresenta un esempio di come le soluzioni software avanzate possano ottimizzare le operazioni logistiche di un'azienda. I successi ottenuti testimoniano il valore di un'efficace collaborazione e di un approccio innovativo nella gestione della logistica, contribuendo a mantenere alta la reputazione di eccellenza di F.Ili Veroni nel settore alimentare. ■

# Digitalizzazione e automazione con l'aiuto dell'intelligenza artificiale

La piattaforma logistica padovana presenterà i risultati raggiunti e i nuovi traguardi a Green Logistics dal 9 all'11 ottobre.

La logistica si trova al centro di un delicato equilibrio tra sostenibilità ambientale, economica e sociale. La funzione che svolge per l'economia globalizzata di questi ultimi decenni è strategica ed insostituibile e ad essa sono richiesti servizi sempre più innovativi e costruiti ad hoc per ogni cliente. In questo scenario il ruolo degli interporti, grazie alla crescita della domanda di trasporto intermodale, diventa



LUCIANO GRECO

ogni giorno più strategico. Interporto Padova, da alcuni anni ha interpretato in maniera molto dinamica questi cambiamenti di scenario e di aspettative da parte delle imprese, ma anche dell'opinione pubblica tutta, ormai molto attenta alla sostenibilità ambientale di ogni attività economica. Oggi la piattaforma logistica padovana, da molti anni Nodo Core della rete transeuropea dei trasporti TEN-T, è la più avanzata piattaforma interportuale italiana a disposizione degli operatori e delle imprese italiane ed europee, offrendo un sistema integrato di servizi avanzati di green logistics.

Luciano Greco, il docente universitario esperto di economia e trasporti recentemente nominato presidente per il prossimo triennio dall'assemblea dei soci di Interporto Padova spiega: "La nostra società ha sempre creduto

in un percorso virtuoso che ci permette di essere oggi all'avanguardia a livello italiano e tra i primi in Europa. Solo negli ultimi sei anni, abbiamo investito circa 52 milioni di euro, per installare sei gru elettriche a portale, gate stradali e ferroviari automatizzati, impianti fotovoltaici con avanzatissimi sistemi di accumulo di energia nel nostro terminal internodale in proprietà. Solo questo ha permesso di aumentare la capacità e le performance del terminal, a beneficio di tutti gli operatori, con minori emissioni, e senza consumare un solo metro quadro di terreno in più. Faccio un esempio che fa capire in concreto di cosa parliamo: grazie ai gate automatici e alle gru elettriche a portale, il tempo necessario a un camion per entrare in terminal, caricare o scaricare un container e uscire è inferiore ai 30 minuti, mediamente attorno ai 28.



*"La nostra società ha intrapreso da molti anni un percorso virtuoso che ci permette di essere oggi all'avanguardia a livello italiano e tra i primi in Europa", dice il presidente Greco*

Niente code di tir con i motori accesi, e possibilità di fare più giri di carico/scarico al giorno per ogni camion, con un enorme aumento di produttività ed efficienza per tutti".

Un aspetto interessante dei progetti innovativi di Interporto Padova è la grande attenzione ad automazione, digitalizzazione e applicazione di intelligenza artificiale. "Sono convinto che un attento ricorso a questi strumenti permetta grandi margini di miglioramento in ambito logistico - spiega il presidente Greco - ed è un tema che dobbiamo evidenziare a beneficio di tutti. E' vero che in Italia, ma anche in Europa, abbiamo necessità di potenziare le infrastrutture fisiche fondamentali per la logistica, penso ai porti, alle linee ferroviarie, ai terminal, solo per dirne alcuni, ma un enorme miglioramento in efficienza e produttività lo possiamo ottenere già gestendo meglio l'esistente. Noi ab-





La sala controllo dell'Interporto padovano



biamo digitalizzato tutte le procedure del terminal e questo ci ha permesso di automatizzare l'ingresso dei camion, ma abbiamo dovuto anche sviluppare un sistema avanzato di riconoscimento ottico delle targhe dei mezzi e dei codici alfanumerici che identificano ogni container e non è stato semplice. Il prossimo passo al quale stiamo lavorando adesso è l'automazione delle operazioni svolte dalle gru elettriche a portale. Lo faremo in due momenti, il primo già fase di test è la manovra delle gru da una control room e non dalla tradizionale cabina sospesa, il secondo sarà la totale automazione, limitando l'intervento umano alla supervisione delle operazioni. Per arrivare a questo stiamo sviluppando un nostro software che gestirà il sistema e che si avvale anche di applicazioni d'intelligenza artificiale, per decidere, ad esempio il posizionamento ottimale di ogni container in funzione del futuro utilizzo o movimentazione. Il nostro terminal ha una capacità di circa 500 mila container, capite bene che nessun operatore, neppure il più bravo, può riuscire in questo. L'intelligenza artificiale ha un ruolo anche nella gestione del nuovo impianto fotovoltaico ad accumulo che alimenta le sei gru elettriche a portale, e permette di prevedere le condizioni di produzione di energia in funzione dei consumi attesi per le gru al lavoro".

**Tutto questo ha portato**, in questi ultimi anni, a una costante crescita dei

traffici che scelgono la piattaforma logistica padovana, che nel frattempo ha allargato il campo di attività anche ai semirimorchi, il cui trasporto su treno è sempre più richiesto. Negli ultimi mesi sono stati attivati collegamenti regolari di treni blocco con Hannover e Colonia per l'operatore LKW WALTER, ma anche verso il sud Italia con Foggia Incoronata effettuati da CFI sempre per lo spedizioniere austriaco. Relazioni che si sono aggiunte a quelle con Geleen in Olanda e a quelle con il terminal di PCC Intermodal a Gliwice nel sud della Polonia, mentre più recentemente, un nuovo collegamento è partito, per Trans Italia, con l'interporto di Livorno Guasticce. Relazioni che si aggiungono agli oltre 8.000 treni che annualmente collegano Interporto Padova con i principali porti italiani ed europei e con numerosi interporti italiani e stranieri, con una movimentazione di circa 400 mila Teu/anno. Anche i bilanci sono costantemente in positivo, con un valore della produzione nel 2023 di 38,3 milioni di euro (più 7,3% rispetto al 2022) e un utile netto di 2,9 milioni dopo le imposte.

traffici che scelgono la piattaforma logistica padovana, che nel frattempo

**"Pensiamo che le opportunità** di innovazione e sviluppo della logistica italiana siano molto ampi e noi vogliamo contribuire a questo percorso. Anche per questo sosteniamo e naturalmente saremo presenti dal 9 all'11 ottobre prossimo alla terza edizione di Green Logistics Expo, il Salone Internazionale della Logistica Sostenibile che si svolge in Fiera a Padova", conclude Luciano Greco, che ha aggiunto: "Sarà una grande opportunità non solo di business ma



Oggi la piattaforma logistica padovana è la più avanzata piattaforma interportuale italiana

anche di dialogo e confronto tra le diverse innovazioni e soluzioni che le imprese possono adottare in questa fase di grandi cambiamenti. Noi racconteremo come stiamo innovando con successo il ruolo dell'interporto ma a Green Logistics Expo hanno già aderito numerose imprese leader a livello internazionale, in vari settori, che offriranno un interessantissimo panorama delle best practice in ambito logistico tenendo conto della sostenibilità sia ambientale che economica, che come è evidente non possono essere tenute separate". ■

# Si è tenuto il Consiglio Generale

di **Paolo Giordano**

“Diverse aziende stanno venendo da noi e chiedono informazioni perché intendono iscriversi all’associazione: stiamo sulla strada giusta”, ha sottolineato Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica.

“Diverse aziende stanno venendo presso di noi, chiedono informazioni perché intendono iscriversi all’associazione e vogliono partecipare a questo momento che è fondamentale per modificare la logistica e per farla realmente diventare un ‘motore’ dello sviluppo. Ciò significa che abbiamo fatto bene il nostro lavoro e che le nostre proposte stanno acquisendo il valore che noi volevamo, siamo sulla strada giusta per far crescere Assologistica

e per portare la logistica a ricoprire un ruolo nuovo”, ha detto Umberto Ruggerone aprendo il Consiglio Generale di Assologistica, che si è tenuto a Milano presso la sede dell’associazione. La riunione ha toccato diversi punti: in primo luogo, ha esaminato il bilancio, che sarà approvato dopo l’esame dei revisori dei conti, e ha illustrato l’attuale situazione del rinnovo dei contratti di lavoro che sono in discussione entrambi, sia quello dei porti, sia quello della logistica.

**Ruggerone ha anche parlato** del particolare, delicato momento che sta attraversando la logistica: “C’è un aspetto rilevante: la nuova ‘stagione’ della Confindustria, che sta prestando una nuova attenzione alla logistica. Un elemento molto importante e che va nella direzione da noi richiesta, ossia quella di avere una corrispondenza con la committenza. Fare un’attività più sostenibile sul mercato non è possibile senza avere un appoggio dalla committenza.



Quindi abbiamo chiesto al ministero un tavolo di lavoro, da tenersi subito dopo l'estate, con la presenza della Confindustria". Poi è passato al "punto dove siamo andati più spediti, quello della legge sui pallet". La proposta è stata portata avanti con tutte le altre parti che erano interessate. Sono state "assorbite" anche le critiche che da qualche parte erano state avanzate. Oggi, in parlamento ci sono tutte le condizioni per un'approvazione. In settembre si potrebbe concludere l'iter, anche con regole di comportamento. "Il modus operandi con cui abbiamo gestito la 'questione pallet', lo abbiamo rivolto a una problematica più rilevante: il tema del 'cruscotto'. Lo abbiamo condiviso con tutti, i sindacati, le cooperative, le Regioni, e così via. L'anno scorso abbiamo lavorato molto su tale problema.

Lavoro che è sfociato nella pubblicazione del volume 'Il futuro del lavoro nella logistica', in collaborazione con l'Adapt, l'associazione fondata da Marco Biagi, che abbiamo presentato nel corso del premio il Logistico dell'Anno alla fine del 2023. Abbiamo, quindi, proprio sulla spinta che è provenuta dal libro, strutturato una proposta di legge. Si tratta di un processo molto ampio, che va portato avanti con decisione perché le imprese logistiche chiedono un mercato del lavoro che sia finalmente regolato", ha detto Ruggerone.

**Un altro punto importante** è "come salvaguardare lo strumento Iva". "Anche su questo aspetto stiamo lavorando per presentare una proposta



## Assologistica

innovativa. Sono due questioni, il cruscotto e l'Iva, che ci permetteranno di lavorare all'interno di un sistema che sarà 'sgombrato' da vincoli e condizionamenti di vario genere", ha dichiarato Ruggerone, che ha anche aggiunto: "Non mi piacciono le iniziative che cercano di interrompere questi percorsi: noi stiamo cercando di portare avanti progetti innovativi, condivisi, che cambiano la maniera di lavorare nella logistica. Comportamenti contrari creano soltanto momenti di difficoltà. Questo è pericoloso perché ciò crea soltanto confusione. Quando si crea confusione è il momento che la politica si ferma". Altro tema rilevante è quello immobiliare. L'attenzione è rivolta alla "sostenibilità": oggi, le regole non l'aiutano. "La Lombardia è la regione con la maggiore presenza di immobili logistici. Ci ha chiesto di collaborare nella preparazione di una legge che dovrebbe creare ambiti territoriali idonei. La Lombardia può essere un volano nei confronti delle altre regioni", ha detto Ruggerone. Infine, un'ultima questione di grande attualità che incide pesantemente sui terminali portuali e sulle linee ferroviarie: "Oggi, le navi dell'Unione europea pagano una tassa per i trasporti marittimi, spesso per evitare il pagamento usano altri porti che sono fuori dall'Unione. Ciò sta creando scompensi sia sui terminali sia sulle linee ferroviarie. Quest'ultime già in grave criticità per i lavori del Pnrr, che stanno limitando in maniera seria le linee. Occorre che il governo trovi compensativi. La logistica va considerata in 'filiera': tutta la catena soffre di questi cambiamenti". ■



Umberto Ruggerone



# LA SOLUZIONE SMART, E DI FORMAZIONE IN LOGIS PROGRAMMA VIDEOCOR

## SETTEMBRE

### 30 SETTEMBRE (9,30-12,30)

L'IMPATTO DEGLI EVENTI NEL MAR ROSSO  
SULLA FILIERA LOGISTICA (DIRITTI E NUOVI  
OBBLIGHI DEGLI OPERATORI LOGISTICI)  
*Avv. Marco Lenti*

## OTTOBRE

### 2 OTTOBRE (9,30-12,30)

EX WORKS (O RESA FRANCO FABBRICA)  
ED EXPORT DEL BRAND ITALIA: RISCHI,  
OPPORTUNITÀ, CONTRATTI E MARCATURA  
DEI PRODOTTI  
*Avv. Ettore Sbandi*

### 8 OTTOBRE (9,30-13,00)

IMPORT-EXPORT DI ATTREZZATURE,  
SETTORE MEDICALE E MACCHINARI: A  
SPETTI PRATICI E NORMATIVA DI BASE -  
*Dott. Marco Sella*

### 9 OTTOBRE (9,30-13,00)

COME OTTIMIZZARE CONTENERE I COSTI  
DELLA LOGISTICA DISTRIBUTIVA  
*Dott. Fausto Benzi*

### 15 OTTOBRE (9,30-13,00)

REGOLE DA RISPETTARE E STRUMENTI  
NORMATIVI UTILI PER TERZIARIZZARE (CON  
SUCCESSO) IL SERVIZIO DI TRASPORTO  
NAZIONALE E INTERNAZIONALE SU GOMMA  
*Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone*

### 22 OTTOBRE\*\* (9,30-13,00)

ORIGINE PREFERENZIALE:  
LA RIVOLUZIONE DAL 1° GENNAIO 2025  
(PEM-CONVENZIONE PAN-  
EUROMEDITERRANEA)  
*Dott. Marco Sella*

### 28 OTTOBRE\*\* (9,30-13,00)

ACCISE NEI PRODOTTI ENERGETICI  
E IMPOSTA DI CONSUMO NEGLI OLI  
LUBRIFICANTI  
*Dr.ssa Barbara Ceconato*

### 29 OTTOBRE (9,30-12,30)

DOLO E COLPA GRAVE NELLA CONDOTTA  
DEL VETTORE E DEI SUOI AUSILIARI:  
NORMATIVE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI  
CON PRESENTAZIONE DI 'CASE LAW'  
*Avv. Alberta Frondoni*

### 31 OTTOBRE\*\* (9,30-12,30)

TENDER LOGISTICI: QUANDO E PERCHÉ  
ATTIVARLI, FACENDO ATTENZIONE  
A NORMATIVA DI RIFERIMENTO E  
DOCUMENTAZIONE DI GARA  
*Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro*

## NOVEMBRE

### 4 NOVEMBRE\*\* (9,30-12,30)

I DOCUMENTI DI TRASPORTO ELETTRONICI:  
NUOVE REGOLE, NUOVE OPPORTUNITÀ  
*Avv. Marco Lenti*

### 6 NOVEMBRE (9,30-13,00)

GUIDA ALLA COSTRUZIONE DI UN  
CRUSCOTTO DI KPI PER IL MONITORAGGIO  
DELLA SUPPLY CHAIN AZIENDALE  
*Dott. Fausto Benzi*



**Assologistica Cultura e Formazione**

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

# ASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI TICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

## SI SETTEMBRE 2024 - GENNAIO 2025

**14 NOVEMBRE** (9,30-12,30)

LA LOGISTICA CHE VERRÀ:  
PRESENTAZIONE ANALISI DI VARI TIPI DI  
NETWORK DISTRIBUTIVI, ALCUNI INEDITI  
*Dott. Dario Favaretto*

**20 NOVEMBRE** (9,30-12,30)

CBAM, EUDR E ALTRI TRIBUTI AMBIENTALI  
E DI CONFINE: LA GESTIONE AUTOMATIZZATA  
E I TOOL PER MONITORAGGIO E  
DICHIARAZIONI PERIODICHE  
*Avv. Ettore Sbandi*

**27 NOVEMBRE\*\*** (9,30-13,00)

GESTIONE DEL MAGAZZINO IN-HOUSE PRESSO  
L'AZIENDA: NORME SULLA SICUREZZA DA  
RISPETTARE E TUTELE ASSICURATIVE DA  
PREVEDERE  
*Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone*

### DICEMBRE

**6 DICEMBRE** (9,30 - 13,30)

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

**11 DICEMBRE** (9,30 - 13,00)

STRATEGIE DI DE-RISKING IN DOGANA  
*Dott. Marco Sella*

**12 DICEMBRE** (9,30-12,30)

PROGETTARE IL MAGAZZINO: FOCUS  
SULLE FASI DI ANALISI, PROGETTAZIONE E  
IMPLEMENTAZIONE  
*Dott. Dario Favaretto*

### GENNAIO

**15 GENNAIO** (9,30 - 13,00)

DEFINIRE I KPI E I REPORTING DEGLI ACQUISTI  
*Dott. Fausto Benzi*

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

INCOTERMS ED 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  
*Dott. 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.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro*

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

# Nel 2023, il fatturato della logistica è stato di 10,9 miliardi di euro

In crescita del 5,7% rispetto all'anno precedente: un tasso di aumento superiore alla media nazionale. La regione, da sola, rappresenta il 9% del fatturato della logistica conto terzi nel nostro paese.

**G**li ultimi anni hanno visto un'accelerazione dei cambiamenti in atto nel settore della logistica, che ha portato alla rottura di alcuni equilibri su cui si basava il funzionamento delle supply chain nazionali e internazionali. Anni che hanno visto anche una crescita della rilevanza economica del settore in Italia. Nella sola Emilia Romagna il fatturato della logistica, nel 2023, ha raggiunto il valore di 10,9 miliardi di euro, in crescita del 5,7% rispetto all'anno precedente. Tassi di crescita superiori alla media nazionale. Un settore che, nel 2018, fatturava 7,6 miliardi di euro. La regione, da sola, rappresenta il 9% del fatturato della logistica conto terzi in Italia. Sempre in Emilia Romagna vi sono più

di 400 immobili dedicati alla logistica e sono in costruzione altri 500 mila metri quadri. Allargando lo sguardo a livello nazionale, nel 2019 la logistica rappresentava il 7,2% del Pil, mentre nel 2022 si è passati all'8,9%. Il valore è salito dai 119 miliardi di euro del 2019 ai 157 miliardi del 2022. La logistica conto terzi ha mostrato un trend di crescita quasi ininterrotto dal 2009 a oggi, portando il fatturato stimato del settore a superare i 114 miliardi di euro nel 2022. E in questo settore le tre regioni del nord: Emilia Romagna, Veneto e Lombardia giocano un ruolo di primissimo piano. Il 53% del fatturato dell'intero settore della logistica conto terzi italiano viene fatto in queste tre regioni e sempre qui è ubicato il 35%

delle aziende fornitrici di servizi logistici organizzate in società di capitali. Sempre a livello nazionale, si riscontra una continua crescita della terziarizzazione, a conferma del ruolo sempre più importante svolto dai fornitori di servizi logistici. Nel 2009 rappresentava il 36,4% di tutto il settore. In 15 anni, nel 2022, è passata a valere il 45,5% di tutta la logistica.

**Sono alcuni dei risultati presentati al convegno "Strategia, innovazione e sostenibilità: il futuro della logistica" realizzato dall'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano, in collaborazione con la Regione Emilia Romagna, l'Istituto dei trasporti e la logistica-ITL, la Regione del**

## I COMMENTI DELLE REGIONI

Al convegno hanno partecipato anche rappresentanti delle Regioni Emilia Romagna e Veneto. "L'impegno della regione Emilia-Romagna è quello di rendere la logistica sempre più qualificata, sicura e sostenibile. Da tempo la nostra regione incentiva la diversione modale dalla gomma al ferro attraverso leggi regionali dedicate e lo sviluppo dei nodi intermodali, sia in chiave di potenziamento infrastrutturale sia grazie a iniziative collaborative quali quelle promosse dal nostro Emilia-Romagna Intermodal Cluster", ha dichiarato Andrea Corsini, assessore Mobilità e trasporti, Infrastrutture, Turismo, Commercio, dell'Emilia-Romagna. "Dobbiamo abbandonare definitivamente l'idea della logistica come ambito isolato o riferito solo alla dimensione della mobilità e delle infrastrutture. Crediamo nello sviluppo della logistica in ottica regionale e sovraregionale, a tutto campo. Come Regione Veneto, ci siamo fatti promotori di un lavoro di squadra, interistituzionale e aperto al mondo delle imprese e della ricerca. Un tassello importante dell'architettura dell'idea di governance sovra-regionale di cui vado particolarmente fiera, è la costituzione degli 'Stati generali della logistica del Nord-Est' grazie un protocollo d'intesa siglato con il ministero dei Trasporti e le Regioni Veneto, Emilia Romagna, Lombardia, Friuli Venezia Giulia e le province autonome di Trento e Bolzano, con l'obiettivo di avere un sistema logistico integrato e coordinato. È importante accompagnare lo sviluppo infrastrutturale con la digitalizzazione delle imprese e dei sistemi di trasporto, l'innovazione tecnologica e la promozione di un'occupazione di qualità", ha aggiunto Elisa De Berti, vicepresidente della Regione Veneto.

Veneto e Assologistica, ospitato nella splendida cornice del GreenLab di Kerakoll a Sassuolo. “È stato un piacere poter collaborare con la Regione Emilia Romagna, l’ITL, la Regione del Veneto e Assologistica per la realizzazione di un evento che sposa appieno la missione dell’Osservatorio Contract Logistics - ha affermato Marco Melacini, responsabile scientifico dell’Osservatorio -, ossia diffondere buone pratiche di innovazione della logistica, che ha sempre più un ruolo strategico per le aziende, come dimostrato dall’ospitalità di Kerakoll per un evento su questo tema”. “I numeri mostrano una filiera logistica in continua crescita e le regioni coinvolte nel convegno vedono nei servizi logistici un motore per la crescita economica del territorio - ha detto Damiano Frosi, direttore dell’Osservatorio - coniugata con sostenibilità ambientale e sociale”. “La Contract Logistics



*In Italia, le tre regioni del nord, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, fatturano il 53% dell'intero settore della logistica conto terzi*

Ciò più di ogni altro dato testimonia da un lato la rilevanza della logistica per l’economia regionale, dall’altro la ne-

cessità di sostenere iniziative collaborative volte a qualificare le competenze di settore accelerando al contempo la transizione digitale e la decarbonizzazione del comparto”, ha affermato Andrea Bardi, direttore generale dell’ITL. “Per noi è motivo di orgoglio ospitare oggi un incontro di questo livello, su un tema di centralità strategica per tutti i settori dell’industria quale è la logistica. Si tratta di un’occasione preziosa di confronto e condivisione, in cui poter mettere a fattor comune le esperienze di settori diversi e trarne nuovi spunti per evolvere sempre più nella direzione di innovazione e sostenibilità”, ha aggiunto Fabio Sghedoni, vicepresidente Kerakoll Group. Renzo Sartori, vicepresidente di Assologistica e responsabile dei rapporti con le università e i centri di ricerca, ha affermato: “Questo incontro, così come gli altri organizzati dal Politecnico di Milano, sono occasioni di confronto importanti a cui Assologistica partecipa con convinzione portando il proprio apporto. E’ compito dell’associazione valorizzare trend, numeri e scenari analizzati dall’osservatorio in un dialogo attivo con le aziende associate e con le istituzioni perché sia sempre più riconosciuto il ruolo strategico che riveste la logistica”.



*In Emilia Romagna, vi sono più di 400 immobili dedicati alla logistica e sono in costruzione altri 500 mila metri quadri*

in Emilia-Romagna negli ultimi cinque anni ha fatto registrare la maggior crescita dell’occupazione rispetto a tutti gli altri settori dell’economia regionale.

cessità di sostenere iniziative collaborative volte a qualificare le competenze di settore accelerando al contempo la transizione digitale e la decarbonizza-

# L'analisi della logistica in Emilia Romagna

In occasione del convegno, WCG-World Capital Group ha presentato un'analisi sul mercato immobiliare logistico dell'Emilia-Romagna. Dallo studio condotto dal dipartimento Research di WCG, è emerso che il mercato immobiliare logistico dell'Emilia-Romagna si conferma un nodo strategico del sistema logistico italiano. Nel dettaglio, l'analisi - supportata dai dati esclusivi tratti dall'Atlante della Logistica, tool innovativo che, in tempo reale, elabora oltre 113 mila dati, al fine di fornire una capillare mappatura interattiva, aggiornata e dettagliata dei principali asset logistici presenti su tutto il territorio italiano - ha catalogato tutti gli immobili in cui si svolge un'attività logistica sul territorio emiliano, classificandoli per dimensione, superficie utilizzata, tipologia, merce stoccata, altezza, forma e molti altri fattori. Da tale fotografia, emerge che in Emilia-Romagna sono attualmente presenti oltre 400 asset logistici, per un totale di oltre 5,5 milioni di mq di superficie coperta. Prendendo in esame le unità immobiliari analizzate, emerge che il 60% sono classificati come logistics center, il 30% transit point e il 10% centri di distribuzione. Il lavoro di analisi di WCG si è focalizzato inoltre sul capire chi possiede tale patrimonio immobiliare logistico. Emerge così che, focalizzandoci sulle singole unità immobiliari rilevate nel territorio emiliano, il 37% sono di proprietà di investitori istituzionali, il 25% sono di operatori logistici, il 24% sono di investitori locali, l'8% sono in leasing e 6% di enti istituzionali. Se consideriamo invece la superficie coperta sulla quale si sviluppano gli asset, il 52% sono di proprietà di investitori istituzionali, il 23% sono di operatori logistici, il 14% sono di investitori locali, il 6% sono in leasing e 5% di enti istituzionali. L'analisi è stata svolta anche in scala provinciale, rile-



*"I numeri mostrano una filiera logistica in continua crescita e le regioni coinvolte nel convegno vedono nei servizi logistici un motore per la crescita economica del territorio coniugata con sostenibilità ambientale e sociale", ha detto Damiano Frosi*

vando così che Piacenza è la provincia a registrare la maggior parte dei mq di proprietà di investitori istituzionali con il 46% di quelli totali a loro riconducibili e il 78% degli immobili dell'intera provincia, seguita da Bologna con il 35%, che corrispondono al 56% dello stock provinciale; le altre province si dividono il restante 19%. È interessante evidenziare che, mentre per tutte le province gli immobili di proprietà di investitori istituzionali sono in media il 20% del loro stock, nella provincia di Reggio Emilia la quota supera il 50%. Si registra un aumento dei canoni di locazione in tutte le location, con incrementi - per gli asset di nuova costruzione - anche superiori al 10% rispetto alle rilevazioni del secondo semestre 2023; mentre, per quanto riguarda gli immobili usati gli aumenti dei valori massimi non superano il 5% e quelli dei valori minimi l'8%. Tra le performance, si segnala quella di Bologna, che registra un canone di 68 €/mq/anno per immobili nuovi, e Piacenza con 64 €/mq/anno. Infine, è interessante evidenziare che in nessuna delle province dell'Emilia-Romagna ci sono valori massimi inferiori ai 60 €/mq/anno.

"L'analisi svolta da World Capital Group conferma la strategicità della logistica per la regione Emilia-Romagna. Una regione che stiamo appena sfiorato gli 11 miliardi di euro di fatturato di servizi logistici nel 2023, con un più 5,7% sul 2022, e che è cresciuta più della media italiana negli ultimi 5 anni - ha dichiarato Damiano Frosi - L'ingente piano di sviluppo di nuovi immobili porta a pensare che questa regione continuerà ad avere un ruolo da protagonista nel sistema logistico del nostro paese". "Grazie al lavoro di analisi del nostro dipartimento Research e all'utilizzo del nostro Atlante della Logistica, siamo riusciti a fare una fotografia dettagliata del mercato immobiliare logistico dell'Emilia-Romagna - ha dichiarato Andrea Faini, Ceo di WCG - Il territorio emiliano continua a esercitare un grande appeal tra i diversi player della logistica, facendo registrare una domanda medio-alta in quasi tutte le location, mentre l'offerta risulta medio-bassa. Proprio per supplire a questa scarsità di prodotto, segnaliamo che abbiamo rilevato che sono in progetto oltre 500 mila mq di nuovi immobili logistici". ■





ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

# TRASFORMAZIONE DIGITALE IN DOGANA: NOVITÀ E ANTICIPAZIONI



**25 Settembre 2024** - ore 11,00-12,00

L'incontro sarà un approfondimento sugli strumenti più recenti per la digitalizzazione dei processi doganali a disposizione degli esportatori.

Verranno illustrate le novità sugli sviluppi normativi previsti entro la fine dell'anno, dalla Trade Compliance ai meccanismi di mitigazione del rischio nel commercio internazionale.

**Relatore:**

**MARCO SELLA**

Doganalista – Customs & Global Trade Director, CROSS-BORDER | Global Trade Solutions

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

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

# Grandi Navi Veloci continua a crescere

“Nonostante una situazione difficile, abbiamo registrato un aumento sul 2022 del 26%”, afferma Matteo De Candia, direttore vendite.

**G**NV, acronimo di Grandi Navi Veloci, società fondata nel 1992, attualmente fa parte del Gruppo MSC. Opera nel settore del cabotaggio oltre che essere attiva anche nel trasporto passeggeri (circa tre milioni l'anno), ed è una delle principali compagnie di navigazione al mondo grazie a una flotta di 28 navi; di queste 26 sono a trasporto “misto” - quindi sia di merci che di passeggeri - mentre due solo interamente dedicate

alle merci. Le linee “coperte” sono 31, in sette paesi del Mediterraneo: Italia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia, Marocco e Malta. Obiettivo aziendale è quello di garantire un servizio efficiente e sempre più sostenibile su tut-



Una nave GNV nel porto di Napoli

te le linee strategiche e di posizionarsi nell'ambito dei trasporti merci come operatore specializzato, in particolare nel segmento “guidato” per i flussi delle merceologie che richiedono transiti più rapidi. Abbiamo incontrato il direttore vendite trasporto merci Italia Matteo De Candia, al quale abbiamo rivolto alcune domande.

Uno dei nostri plus è quello di rispettare i tempi di consegna nella quasi totalità dei casi. Ad esempio, in un periodo come quello della pandemia che poteva rivelarsi penalizzante oltre che altamente problematico per il settore della logistica non abbiamo mai interrotto il nostro servizio, dimostrandoci sempre puntuali e celeri rispetto ai collegamenti fra il nord e il sud del nostro paese, distinguendoci così nettamente da quanto offerto dai principali competitor.



MATTEO DE CANDIA

**IN UN MOMENTO IMPORTANTE COME QUESTO PER LA LOGISTICA SI IMMAGINA CHE IL SUPPORTO DI UNA COMPAGNIA COME LA VOSTRA SIA IMPORTANTISSIMO PER IL TRASPORTO MERCI. RIUSCITE A SODDISFARE LE ESIGENZE DEL SETTORE CHE SI RIVOLGE A VOI?**

Assolutamente sì. Noi operiamo praticamente in tutto il Mediterraneo, e siamo attrezzati per tutti i tipi di trasporto di merce via mare: ortofrutta, refrigerato, farmaceutico, tessile e così via.

**PASSIAMO ALLORA A PARLARE DI UN'ALTRA CRISI, QUELLA MONDIALE DOVUTA AI CONFLITTI ATTUALMENTE IN CORSO: PESANO, IN QUALCHE MODO, SULLA VOSTRA ATTIVITÀ?**

Possiamo senz'altro affermare che una crisi ci sia stata e persista, ma che questa è essenzialmente relativa a un impatto negativo dovuto all'aumento - lento ma costante ormai da tempo -

dei costi del combustibile. Nonostante questo abbiamo comunque registrato negli ultimi due anni una crescita: nei volumi, circa del 7% nei primi tre mesi dell'anno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente,

e del 26% sul 2022; per i ricavi siamo invece a più 4% rispetto al 2023 e più 17% rispetto al 2022. Tentiamo di contenere al massimo l'aumento del costo dei carburanti così da farlo ricadere il meno possibile sui clienti, e per questo lavoriamo di concerto con loro per ottimizzare al massimo i trasporti sulle nostre navi e far sì che le spese possano essere assorbite in maniera accettabile da entrambe le parti.

**USIAMO ANCORA UNA TERMINOLOGIA “BELLICA”: IMMAGINO CHE LA CONCORRENZA SIA PARTICOLARMENTE AGGUERRITA NEL VOSTRO CAMPO...**

■ Sì, senza dubbio, ma noi siamo in linea con gli obiettivi che ci siamo dati. Per esempio, stiamo crescendo molto bene sulla linea Napoli-Palermo e verso Malta con la tratta in partenza e arrivo a Genova (dove la biglietteria ha goduto di un importante restyling che l'ha resa ancora più moderna e funzionale e ora è in grado di accogliere circa 30



*“Sulla sostenibilità, MSC ne ha fatto una questione di primaria importanza, per questo abbiamo già investito 90 milioni di euro per apportare miglioramenti alle nostre navi”, ha detto De Candia*

mila clienti l'anno) e scalo intermedio a Palermo. Per i clienti del nord Italia che hanno esigenze di trasporto verso quei porti credo che questa nostra soluzione di viaggio sia da ritenersi perfetta, e infatti stiamo registrando ottime performances.

**COME VEDETE IL VOSTRO FUTURO, ANCHE IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ? ORMAI TUTTI GLI OPERATORI DEL SETTORE NE PARLANO, MA NON SEMPRE SEMBRA TRATTARSI DI UN IMPEGNO CONCRETO...**

■ I due aspetti sono direttamente collegati fra loro. Facciamo parte del Gruppo MSC, e la filosofia aziendale è quella di essere connotati da una crescita costante però anche molto attenta alle problematiche ambientali. Abbiamo attualmente in cantiere quattro nuove unità navali, in fase di allestimento in Cina. La prima entrerà in servizio nel prossimo mese d'ottobre, e le altre lo saranno a sei mesi di distanza l'una dall'al-

tra. Quindi un futuro in ulteriore espansione, che ci consentirà di ampliare notevolmente la capacità in metri lineari di stiva. Per quanto riguarda la sostenibilità, è senz'altro vero che ormai è obbligatorio rispettare precisi ob-

blighi legislativi, ma come dicevo MSC ne ha fatto una questione di primaria importanza, che va ben al di là delle semplici disposizioni ineludibili ormai praticamente da chiunque e dovunque al mondo. Per questo, assolutamente in anticipo rispetto ai nostri concorrenti, abbiamo già investito 90 milioni di euro per attrezzare gran parte della nostra flotta di sistemi di scarico “scrubber”, molto più rispettosi dell'ambiente. Ancora, le prossime nuove “nate” saranno connotate da una notevole capacità di riduzione dell'impatto atmosferico perché solcheranno i mari con propulsori più efficienti che, grazie alle moderne tecnologie, garantiranno meno consumi e meno emissioni nocive. Insomma, l'attenzione a queste problematiche fa di noi qualcosa di finora assolutamente ancora unico nel panorama complessivo dei servizi che il nostro settore riesce a mettere a disposizione dei clienti, e siamo sicuri che il mercato ci premierà anche per questo, sempre di più. ■

# Il rapporto sulla sostenibilità di DKV Mobility

Nel 2023, la società ha ridotto del 50,4% la propria corporate carbon footprint.

**D**KV Mobility, la piattaforma B2B leader in Europa per i pagamenti e le soluzioni on the road, ha pubblicato il bilancio di sostenibilità 2023, che mette in evidenza la strategia ambientale, sociale e di governance, nonché gli impegni e i progressi compiuti dall'azienda nell'attuazione degli obiettivi ESG. Nel 2023, DKV Mobility ha ridotto la propria corporate carbon footprint del 50,4% rispetto all'anno di riferimento 2019. L'azienda ha così raggiunto la prima parte del suo Green Pledge, annunciato nel 2021: ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> nell'ambito delle proprie attività entro la fine del 2023. Questo traguardo testimonia il suo impegno per la responsabilità ambientale e la crescita sostenibile. La seconda parte del Green Pledge mira a ridurre l'intensità di carbonio della flotta dei suoi clienti del 30% entro il 2030 sempre rispetto all'anno base 2019.

**“Riducendo la nostra impronta** di carbonio aziendale del 50,4%, abbiamo dimostrato il nostro impegno ecologico e il fatto che stiamo perseguendo i nostri obiettivi ESG con grande impegno. Ora continuiamo su questa strada per migliorare ulteriormente la nostra performance e quella dei nostri clienti in tempi di transizione energetica. Il tutto in piena sintonia con il nostro obiettivo aziendale: guidare la transizione verso un futuro di mobilità efficiente e sostenibile, to drive the transition towards an efficient and sustainable future of mobility”, ha affermato Marco van Kalleveen, Ceo di DKV Mobility. Laura Cremer-Heesen, head of sustainability della società, ha aggiunto: “Il traguardo Green Pledge è il risultato di un grande



Una stazione di servizio a Lubiana, Slovenia, con esposto il logo DKV

lavoro di squadra, in quanto siamo stati in grado di sviluppare con successo e in maniera congiunta molte misure di decarbonizzazione in tutta l'azienda. Ci stiamo anche assumendo la responsabilità per le rimanenti emissioni di CO<sub>2</sub> investendo in progetti certificati di protezione del clima in tutto il mondo. Stiamo continuando a perseguire i nostri ambiziosi obiettivi e siamo in procinto di nuovi standard climatici basati su dati scientifici della Science Based Targets Initiative”.

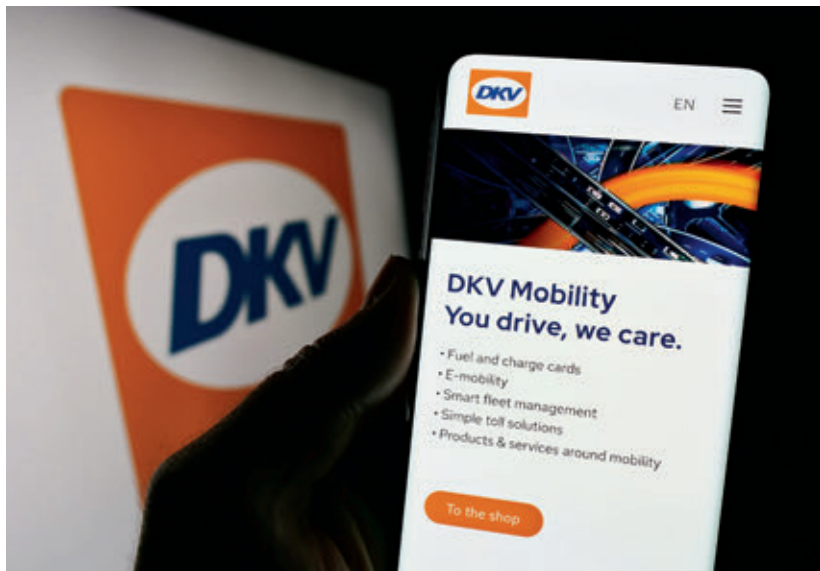
**Con un'offerta per i clienti** di circa 710 mila punti di ricarica elettrici pubblici e semipubblici, DKV Mobility ha costruito una delle più grandi reti di accettazione per i veicoli elettrici in tutta Europa. L'azienda ha superato il traguardo dei 500 mila punti di ricarica solo nel giugno del 2023 e da allora ha collegato una media di circa 21 mila punti di ricarica al

mesce. Oltre alla significativa espansione della rete di accettazione di ricarica, la domanda di carte di ricarica sta crescendo rapidamente. A fine 2023, DKV Mobility ha gestito circa 592 mila carte di ricarica per i propri clienti, triplicandone il numero rispetto all'anno precedente. Grazie alle tecnologie più avanzate, offre anche ai propri utenti l'accesso a carburanti alternativi come il gas naturale compresso, liquefatto e idrogeno, ed è riuscita a incrementare il consumo di questi carburanti alternativi da parte dei suoi clienti di oltre il 20% all'anno.

**DKV Mobility ha portato avanti** la sua strategia ESG completa anche nel campo della promozione della diversità di genere e gli obiettivi di cittadinanza d'impresa, dove ha compiuto progressi significativi. Le donne rappresentano quasi la metà della forza lavoro

DKV Mobility è uno dei principali fornitori in Europa di soluzioni per il pagamento dei pedaggi

e ricoprono il 38% di tutte le posizioni dirigenziali. I circa 2.400 dipendenti provengono da sessanta paesi. Per organizzazioni no-profit, ha emesso più di 1.700 NGO Card + Charge (carte di servizio senza canone) in sei paesi europei. L'azienda sostiene inoltre la propria comunità locale presso le sedi aziendali nell'ambito del Community Day, durante il quale circa 400 suoi dipendenti hanno trascorso una giornata di lavoro su circa 20 progetti sociali ed ecologici locali nel 2023. Inoltre, DKV



*“Il traguardo Green Pledge è il risultato di un grande lavoro di squadra, in quanto siamo stati in grado di sviluppare con successo e in maniera congiunta molte misure di decarbonizzazione in tutta l'azienda”, ha dichiarato Laura Cremer-Heesen, head of sustainability della società*

Mobility è stata classificata tra le prime aziende valutate a livello mondiale dalle principali agenzie di rating Sustainalytics ed EcoVadis. Prima della pubblicazione, il rapporto di sostenibilità è stato sottoposto a un audit di garanzia indipendente. In questo modo, l'azienda ha già tracciato la strada per la prossima rendicontazione integrata in linea con la direttiva dell'Unione europea sulla sostenibilità. Inoltre, DKV Mobility si impegna a sviluppare e presentare nuovi obiettivi climatici basati sulla scienza alla Science Based Targets Initiative (SBTi).

## DKV MOBILITY

Con servizi forniti a 365 mila clienti attivi in più di 50 paesi europei e 2.400 dipendenti, DKV Mobility è una piattaforma B2B leader in Europa per i pagamenti e le soluzioni on the road, con 90 anni di storia. Dà accesso alla più grande rete di accettazione in Europa per ogni tipo di energia, che comprende circa 67 mila stazioni di rifornimento classiche, circa 736 mila punti di ricarica per veicoli elettrici e circa 21 mila stazioni di carburante alternativo. Inoltre, è uno dei principali fornitori di soluzioni per il pagamento dei pedaggi e offre anche soluzioni di mobilità, tra cui servizi per i veicoli presso le circa 33 mila stazioni di servizio e innovative offerte digitali. Nell'ambito delle soluzioni finanziarie, è fornitore leader di servizi di rimborso dell'Iva. DKV Mobility ha generato nel 2023 un volume di transazioni di 17 miliardi e un fatturato di 714 milioni di euro. Il suo obiettivo è guidare la transizione verso un futuro efficiente e sostenibile per la mobilità.

# Il gruppo Sogegross potenzia il suo sistema logistico

“Mi piace pensare al nostro sistema distributivo come un unico ‘organo’ in grado di acquisire tutti gli input provenienti dai nostri punti vendita”, afferma Luca Vezzani, direttore logistica del gruppo.

di **Ivana Rossetti**

Il gruppo Sogegross, tra i maggiori player italiani della grande distribuzione organizzata, prosegue il costante percorso di potenziamento del proprio sistema logistico, da sempre tra i punti di eccellenza dell'azienda genovese che, proprio per questo, include la dicitura “sistemi distributivi” nel proprio corporate brand. Nell'ambito del piano triennale di investimenti da 200 milioni di euro stanziati dal gruppo alla logistica sono dedicati oltre 50 milioni. L'inizio del 2026 vedrà il compimento di diversi interventi che, nel loro insieme, rappresenteranno un unico progetto volto a rendere l'attuale sistema di gestione integrata della filiera logistica e distributiva ancora più innovativo e all'avanguardia, per supportare al meglio una rete vendita in crescita ed estremamente complessa

date le sue caratteristiche di estrema eterogeneità per format, location e geografia. Il network di piattaforme distributive - oggi dislocate tra Cameri (Novara), Tortona e Serravalle Scrivia (Alessandria) e Genova Bolzaneto per un totale di 133.550 metri quadrati complessivi - gestisce, per le quattro insegne Basko, Ekom, GrosMarket e Doro, un flusso di prodotto pari a oltre 37 milioni di colli e un totale di oltre 20

mila referenze, rispondendo così alla strategia omnicanale del gruppo che fonde logistica tradizionale, presenza capillare sul territorio ed eCommerce.

**Recentemente inaugurato e certificato** Breeam excellent for new construction protocol, il polo di Cameri è parte del network Agorà e si sviluppa su una

in crescita, consentire una maggiore fruibilità del servizio in ottica anche di maggiore efficienza dei trasporti, con un risparmio previsto di oltre un milione di chilometri percorsi su base annua. Il nuovo complesso valorizza l'uso di energia sostenibile, grazie alla creazione di un tetto predisposto per l'energia solare fotovoltaica e punti di



*La piattaforma di Bolzaneto, che lavora i freschi e che sarà trasferita a Trasta, non appena sarà operativo il nuovo polo*

superficie pari a 75 mila metri quadrati. Oltre 40 milioni sono i colli che saranno gestiti dalla struttura novarese con più di 10 mila referenze continue rivolte in primis ai canali Basko, Doro e in parte anche ai punti vendita Ekom. La decisione di trasferirsi dalla piattaforma Agorà di Calcio, Bergamo, a quella Cameri è in linea con la strategia del gruppo volta a ottimizzare gli spazi, migliorare la gestione di volumi

ricarica per veicoli elettrici. Il progetto, inoltre, prevede una serie di soluzioni per il risparmio energetico quali ad esempio facciate e coperture ad alto isolamento termico, un sistema di controllo Bms (hardware e software) intelligente, la raccolta e il riutilizzo dell'acqua piovana. Rientrano nel piano di ottimizzazione logistica anche i recenti ampliamenti dei due poli di Serravalle Scrivia e Tortona. Dedicata-

to al settore grocery per il canale cash&carry a insegna GrosMarket, il magazzino di Serravalle Scrivia oggi conta una superficie di settemila metri quadrati e movimentata oltre 2,5 milioni di colli per seimila referenze. In programma anche una futura centralizzazione del comparto dei surgelati destinati al medesimo canale, per trattare così oltre 70 mila colli con non meno di 600 referenze. Infine, con la volontà di offrire servizi ancora più puntuali e una distribuzione organizzativa più efficiente, anche il Cedi Ekom di Tortona è stato ampliato fino a gestire, tra grocery e freschi, complessivamente 17 milioni di colli in 24.500 metri quadrati.

#### A completamento del progetto trien-



*L'impegno di Sogegross è di fondere nella strategia omnicanale del gruppo una logistica tradizionale, la presenza capillare sul territorio e l'eCommerce*

nale, andrà ad aggiungersi alla rete distributiva Sogegross anche un nuovo magazzino dedicato ai freschi (orto-



*La piattaforma di Cameri che è parte del network Agorà e si sviluppa su una superficie pari a 75 mila metri quadrati*

frutta, latticini, carne e ittico) con il trasferimento dall'attuale piattaforma di Genova Bolzaneto, al fine di supportare le ulteriori prospettive di crescita e sviluppo del gruppo per i prossimi anni. La nuova struttura sorgerà nell'area di Trasta, sempre nel genovese, e interesserà una superficie di 27 mila metri quadrati - quasi interamente a temperatura controllata - destinata a gestire 15,3 milioni di colli e 66,5 milioni di chilogrammi di prodotto. Il

progetto - per il quale si è in attesa di avviare la gara di appalto - prevede un tempo di realizzazione pari a 18 mesi dall'assegnazione. La scelta di privilegiare la città di Genova - anche a fronte di maggiori complessità e costi

realizzativi - è dettata dal forte legame del gruppo con il suo territorio di origine, nonché da una valutazione delle

potenziali ricadute positive sulla città, in primis dal punto di vista occupazionale.

**“Mi piace pensare al nostro sistema logistico come un unico ‘organo’ in grado di acquisire tutti gli input e gli stimoli provenienti dai nostri punti vendita, per restituire a ognuno di essi un adeguato supporto e una riposta puntuale ed efficiente, ottimizzando così i processi di stoccaggio, movimentazione e spedizione dei prodotti”** ha commentato Luca Vezzani, direttore logistica del gruppo, che ha aggiunto: “Cuore pulsante di un’architettura flessibile, necessaria per gestire la complessità ed eterogeneità della nostra rete sul territorio, il nuovo impianto logistico del gruppo si contraddistingue per l’adozione di soluzioni innovative, strutture moderne e tecnologicamente avanzate in grado di ridurre i costi operativi migliorando costantemente le operazioni logistiche. La scelta fortemente voluta dal gruppo di espandere ulteriormente il network con il futuro Cedi di Trasta va in questa direzione: continuare a offrire al territorio servizi di qualità che rispondano alle esigenze dei consumatori e siano contemporaneamente sostenibili per l’ambiente”.

# Presentato in Europa PelKan, il veicolo commerciale leggero elettrico

Combina un carico utile ai vertici della categoria con una batteria a lunga durata e un basso costo totale d'esercizio.

Nicolas Tschann, chief commercial officer di B-ON, azienda francese, sta presentando il nuovo veicolo commerciale leggero PelKan sui mercati di tutta Europa, compresa l'Italia. La presentazione è avvenuta dopo che è stata stretta una partnership tra l'azienda francese e la casa automobilistica cinese Chery Commercial, che è la costruttrice del veicolo. B-ON PelKan è il primo di una gamma di veicoli commerciali completamente elettrici. Dotato di uno spazio di carico di 7,1 metri cubi, viene proposto con due varianti: Pelkan 43 con batteria da 43,5 kWh, carico utile massimo di 1.350 kg e 226 km di autonomia e Pelkan 54, con un accumulatore da 53,6 kWh, 1.300 kg di carico utile e 279 km di autonomia. Arriverà sui mercati europei nel quarto trimestre di quest'anno con un prezzo a partire da 34 mila euro. "Entrambe le versioni del Pelkan sono in grado di operare al meglio in città come nelle aree più remote e in un mercato dei veicoli commerciali leggeri destinato a una crescita significativa nei prossimi anni, grazie a un settore degli acquisti online che non conosce rallentamenti post-pandemici, questo è un aspetto molto importante", ha detto Tschann, che ha aggiunto: "Al costante aumento della domanda di consegne di ultimo miglio corrispondono anche crescenti pressioni normative e sociali che portano molte aziende del settore a ricercare e valutare soluzioni nuove e più ecologiche per le loro flotte. In que-



*L'autonomia del Pelkan arriva a 226 e 279 chilometri, secondo le due varianti*

sto scenario, B-ON è fiduciosa sulle sue prospettive di vendita".

**B-ON Pelkan combina un carico** utile ai vertici della categoria con una batteria a lunga durata, un basso costo totale d'esercizio e un look elegante. Grazie alla suite B-ON di soluzioni per l'elettrificazione, Pelkan aiuta a massimizzare i benefici di una flotta elettrica in modo facile ed economico, offrendo una consulenza esperta e personalizzata per l'elettrificazione della flotta, calibrata per le singole fasi di distribuzione o per un'implementazione completa. La connettività totale di B-ON Pelkan consente ai gestori di flotte di raccogliere le informazioni necessarie dal veicolo e ottimizzare così l'efficienza del flusso di lavoro, mentre il conducente può connettere facilmente il suo smartphone per una maggiore sicurezza e una migliore organizzazione della sua attività. Grazie agli aggiornamenti software Over

The Air, è sempre configurato con la specifica più recente e la telematica del veicolo mostra tutti i dati che occorrono per migliorare l'efficienza e l'affidabilità della flotta. L'esclusiva suite B-ON di soluzioni integrate semplifica la transizione elettrica del parco veicoli. La carrozzeria leggera in alluminio ha consentito di ridurre il peso complessivo di 200 kg e contribuisce al carico utile ai vertici della categoria, ben 1.350 kg nella versione Pelkan 43. Il rivestimento realizzato con robusti pannelli consente di ridurre i costi e velocizzare le riparazioni per la massima operatività del veicolo. Disponendo di un numero minore di parti mobili rispetto ai veicoli con motori a combustione, gli eLCV necessitano di minore manutenzione con un conseguente risparmio. Ne risulta infatti un costo totale d'esercizio inferiore e tempi di fermo macchina ridotti al minimo: l'ideale per un mezzo votato al lavoro. ■



# Sogedim apre il più grande magazzino refrigerato del nord ovest

Dal 2016, la società offre un servizio specializzato nella logistica del freddo, in Italia e in Europa, per il trasporto food and beverage di prodotti deperibili.

**S**ogedim è una società di trasporto e logistica, con sede nella provincia di Milano, che è cresciuta nel tempo con un'offerta di trasporto sempre più ampia e l'aggiunta di nuove sedi dislocate strategicamente tra la Lombardia e il Piemonte. Oggi, impiega oltre 400 persone, serve più di 10 mila clienti, genera un fatturato di oltre 100 milioni ed è sempre più riconosciuto nei trasporti e nella

food and beverage di prodotti deperibili a qualsiasi temperatura, da meno 22°C a più 15°C. Dall'apertura del primo magazzino a temperatura controllata a Santo Stefano Ticino, all'avviamento di una piattaforma logistica di 25 mila mq e con 40 baie di carico, il passo è stato breve. Dall'acquisizione della divisione alimentare di trasporto su strada di DB Schenker Italia, specializzata in prodotti a temperatura

del nord-ovest. L'hub, già operativo per il settore agroalimentare, alcolico e farmaceutico, sarà inaugurato ufficialmente il 1° agosto 2024. Questa data è stata fissata per consentire il completamento dei lavori sulle infrastrutture esterne e interne e lo sviluppo IT necessario per la gestione degli ordini, la preparazione delle spedizioni e il tracciamento automatizzato. Gli oltre 20 mila posti pallet coperti sono

suddivisi in base al tipo di attività. Gli scaffali sono adatti a qualsiasi settore che richieda stoccaggio a temperatura positiva e negativa e sono configurati anche per il sistema drive-in. L'area dedicata al cross-docking è assegnata alle spedizioni internazionali, realizzate tramite automezzi frigoriferi per tutte le merci che a temperatura controllata devono raggiungere varie località in Europa e



Un'immagine del nuovo magazzino a Corbetta, Milano

logistica paneuropea e mondiale. Con nove hub, 290 baie di carico, oltre 500 mila spedizioni l'anno, 175 mila mq di magazzini lo spedizioniere si rivolge alle aziende offrendo un servizio efficiente e competitivo. In particolare, Sogedim, dal 2016, offre un servizio specializzato nella logistica del freddo, in Italia e in Europa, per il trasporto

controllata e surgelati, i risultati non hanno tardato a manifestarsi. Infatti, il network si è consolidato ed è ora pronto per un ulteriore rafforzamento grazie a un nuovo magazzino multi-cella e multi-temperatura, situato a Corbetta, Milano, vicino agli svincoli autostradali e all'aeroporto di Malpensa, in una posizione fondamentale per i traffici

nel mondo. Le tratte europee consolidate vengono seguite da un team esperto in grado di supportare il cliente su tutta la documentazione import export. Oltre al groupage per tutti i settori agroalimentari, Sogedim si distingue per una forte specializzazione nel trasporto a carico completo, permettendo consegne rapide e rispettose dei

parametri di refrigerazione, sia di pallet completi che di singoli colli, in tutta Italia e in Europa.

**Il magazzino refrigerato di Corbetta** è conforme alla normativa dell'Unione europea per le spedizioni extra Cee di prodotti che richiedono un certificato sanitario e possiede la certificazione Haccp per la parte alimentare bio. La logistica di alimenti confezionati e prodotti biologici richiede molte attenzioni, persone qualificate nella gestione di questo particolare tipo di merce e ambienti adeguati a proteggerla. Progettato anche per il deposito Iva, il ma-

gazzino è idoneo per gestire procedure doganali, fiscali e accise relative al trasporto di vini e liquori in Italia, nonché per operazioni di importazione ed esportazione da qualsiasi paese del mondo. Oltre a distinguersi come il più grande hub del nord-ovest milanese, presenta molteplici caratteristiche che

lo rendono un magazzino completo di certificazioni e autoalimentato a pannelli solari. "L'esperienza consolidata, la rigorosa applicazione delle normative di settore, la capacità di assistere in modo continuativo il cliente lungo l'intera supply chain, sono i fattori di forza del gruppo, da sempre orientato all'eccellenza e alla continua crescita", ha affermato Tommaso Torri, chief operating officer-food & beverage della società. Il magazzino sarà dotato di uffici funzionali ad assistere in modo completo tutte le aziende italiane e straniere, agroalimentari, vinicole, farmaceutiche e cosmetiche attive sui ca-

di mercato nella temperatura controllata e offrire un servizio completo, che fonde tecnica e competenza, per la soddisfazione massima del cliente".

**Oggi, l'operatività nel retail** è sempre più veloce e la catena del freddo non può correre il rischio di interruzioni, per questo un partner capace di offrire soluzioni rapide ed efficaci è fondamentale affinché la supply chain agroalimentare possa funzionare. La sicurezza dei prodotti alimentari, alcolici e farmaceutici è parte del controllo di gestione qualità del trasporto terrestre: questo il motivo per cui sono

state installate 250 telecamere e un impianto perimetrale. Ogni angolo del magazzino, sia interno che esterno, è monitorato con precisione, passando da una visione panoramica a una dettagliata, fino a leggere i codici a barre dei prodotti, garantendo una sicurezza totale a 360°. Sogedim dispone di strumenti informatici avanzati che semplificano e ottimizzano la catena del freddo. Dal tracking alla programmazione, fino alla prenotazione e al reporting, copre tutte le necessità logistiche con informazioni in tempo reale sul luogo, lo stato della spedizione e sull'orario di consegna stimato.

Sogedim rafforza perciò

la propria presenza sul territorio con un deposito a temperatura regolata, moderno e versatile, dedicato alla gestione di prodotti molto eterogenei per conto di diversi clienti e, aumentando il livello di gradimento a favore di industrie e operatori del settore, accelera la propria espansione. ■

*"La ricerca costante del miglioramento di ogni aspetto della gestione tecnica e manageriale è la leva che ci ha permesso di diventare leader di mercato nella temperatura controllata", ha dichiarato Emanuele Codazzi, Ceo della società*



gazzino è idoneo per gestire procedure doganali, fiscali e accise relative al trasporto di vini e liquori in Italia, nonché per operazioni di importazione ed esportazione da qualsiasi paese del mondo. Oltre a distinguersi come il più grande hub del nord-ovest milanese, presenta molteplici caratteristiche che

nali della grande distribuzione organizzata, dell'horeca e dell'eCommerce. Emanuele Codazzi, Ceo di Sogedim, ha dichiarato che "per restare al vertice in questo settore, la ricerca costante del miglioramento di ogni aspetto della gestione tecnica e manageriale è la leva che ci ha permesso di diventare leader

# ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

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



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA?

**CORSI,**

**SEMINARI,**

**WORKSHOP**

**E CONVEGNI**

(anche in versione streaming online)

VENITE A SCOPRIRLA SU:

[www.assologisticaculturaeformazione.com](http://www.assologisticaculturaeformazione.com)

Segreteria organizzativa: tel. 026691567

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



## Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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