

Ne hai visti di tutti i colori?

NolPal sceglie solo pallet **EPAL**:
disponibili, accettati ovunque e risparmi il **35% di CO₂**



Il noleggio
semplice,
trasparente
e sostenibile.

Leggi l'articolo a pag. 40.

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

Cipriani, LPR: la GDO ha perso quasi il 3,5% nel primo trimestre del 2025

EDITORIALE

IL REPORT DELLA LIUC
FOTOGRAFA LA REALTA'

ECONOMIA

2035, PERDEREMO TRE
MILIONI DI LAVORATORI?

PORTUALITA'

L'INTELLIGENZA
ARTIFICIALE IN PORTO



Logistics Day 2025

24ORE
EVENTI

25 GIUGNO | ORE 9.30
Assolombarda, Via Pantano 9, Milano
Evento Live & Digital

La **Logistica italiana** è un settore in costante crescita e trasformazione la cui importanza per il sistema Paese è emersa in occasione della pandemia di Covid-19 e dei conflitti in Ucraina e Medioriente. L'evento si propone di esaminare i trend e le sfide che il comparto si trova e si troverà ad affrontare in un contesto geopolitico che ai conflitti in corso unirà la nuova politica doganale degli USA di Donald Trump. Particolare attenzione sarà dedicata all'**innovazione tecnologica, Intelligenza Artificiale** in primis, quale sostegno alle aziende per contrastare l'aumento dei costi e ottimizzare i processi, al rispetto dei **parametri ESG** ormai richiesti per legge, alla **carenza di personale** e alla **gestione e formazione della forza lavoro**. Non mancherà, infine, uno sguardo tecnico alle varie **normative che regolano il settore**, a partire dal Contratto di Logistica.

Programma completo e relatori su: 24oreventi.com/logisticsday2025

A cura di

160°
ANNIVERSARIO

24ORE

Official Partner

MHW

In collaborazione con



Assologistica

Con il patrocinio di

FEDERDISTRIBUZIONE
LE AZIENDE DELLA DISTRIBUZIONE MODERNA

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Bianca & Volta
Truccazzano (Mi)

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

Economia

ULTIMI DIECI ANNI: I LAVORATORI A BASSA RETRIBUZIONE SONO AUMENTATI DEL 55%

8

Economia

NEL 2035, PERDEREMO TRE MILIONI DI POSSIBILI LAVORATORI?

11

Attualità

LE IMPRESE ESTERE IN ITALIA SI STANNO CONSOLIDANDO

18

Attualità

L'AZIENDA DANESE DSV HA ACQUISITO UFFICIALMENTE LA SCHENKER

20

Cover

PALLET: IL NOLEGGIO GREEN VIAGGIA SU EPAL

40

Assogistica e Sviluppo Lavoro Italia

ACCORDO CON LA TUNISIA PER FAR VENIRE LAVORATORI NEL NOSTRO PAESE

41

Pallet Pooling LPR Cipriani

LA GDO E' CALATA DI CIRCA IL 3,5%

42

Immobiliare

L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE ARRIVA IN PORTO

48

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

15

DALLE AZIENDE

25



Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia, al consiglio della Banca asiatica di sviluppo, ha detto che "ci sono voluti decenni di sviluppo grazie all'integrazione internazionale: un quadro messo oggi a dura prova" (il servizio a pag. 7)



La DSV ha acquistato ufficialmente la DB Schenker. L'operazione è costata circa 14,3 miliardi di euro. La DSV ha una lunga esperienza nell'integrazione di aziende acquisite, che è un elemento della sua crescita (il servizio a pag. 20)

Logistica e Intelligenza Artificiale: il report della Liuc fotografa la situazione della realtà italiana

di Jean François Daher*

Crediamo vada ascritto grande merito alla lungimiranza della Libera Università Carlo Cattaneo LIUC di Castellanza per la realizzazione del report “Radar IA, l'evoluzione e l'applicazione delle soluzioni di Intelligenza Artificiale nel mondo della logistica e della supply chain”, presentato recentemente nel corso del convegno “Intelligenza artificiale & Logistica: il futuro è già qui” davanti a un platea foltissima e interessata (appuntamento del quale daremo ampio resoconto nel prossimo numero del nostro giornale) convenuta per l'occasione nella sede dell'ateneo. L'importanza della realizzazione è acclarata dal fatto che si è trattato - in assoluto per la prima volta nel nostro Paese - di un lavoro approfondito e circostanziato completamente dedicato all'IA, argomento che riveste enorme attenzione per ogni istanza riferita a una sua possibile applicazione, e capace finalmente di tracciare “lo stato dell'arte” del nostro settore davanti a una questione del tutto innovativa e rivoluzionaria, rispetto alla quale il mondo della logistica sta faticosamente cercando di coglierne i giusti contorni, le prospettive connesse e le possibilità di applicazione nell'immediato, nel prossimo e nel futuro ancora molto al di là dal venire.

sapere che soltanto poco più di un terzo del totale delle aziende del settore intervistate - circa 600 - è riuscita a raggiungere la sufficienza in termini di “maturità digitale”, che solo il 30% di chi ha risposto ha dichiarato di adottare qualche forma di intelligenza artificiale all'interno dei propri sistemi in ambito logistico, e che le applicazioni nell'ambito del Supply Chain Planning sono le più diffuse (il 22%). Ancora, è la dimensione aziendale ad incidere significativamente sull'adozione dell'IA,

toccando il 33% di quelle che vantano un fatturato di oltre 50 milioni di euro, mentre riguarda solo il 21% delle piccole e medie imprese, dato che evidenzia un gap allarmante in termini di prospettiva complessiva del nostro comparto. Siamo fermamente convinti che tutti noi abbiamo il dovere di “essere sul pezzo” e di assimilare al massimo quello

che l'intelligenza artificiale ci può fornire in ogni ambito del nostro agire settoriale altrimenti il rischio è quello di finirne travolti, circostanza che storicamente non fa parte del nostro DNA professionale, in ogni ambito sia impegnato. ■



**Direttore di Euromerci e segretario generale di Assologistica*

Solo per citare alcuni dei dati emersi dal report, basti

FAI VIAGGIARE LA TUA MERCE CON



EASYRAILFREIGHT
by RETE FERROVIARIA ITALIANA

Pianifica il tuo trasporto
con la nostra piattaforma di logistica,
un sistema efficiente, trasparente, sostenibile



erf.rfi.it

Visita il sito e inizia una simulazione
di viaggio per il tuo business

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Pil in aumento dello 0,3%

Nel primo trimestre del 2025, l'Istat stima che il prodotto interno lordo, espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2020, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, sia aumentato dello 0,3% rispetto al trimestre precedente e dello 0,6% rispetto al primo trimestre del 2024. La variazione congiunturale è la sintesi di un aumento del valore aggiunto

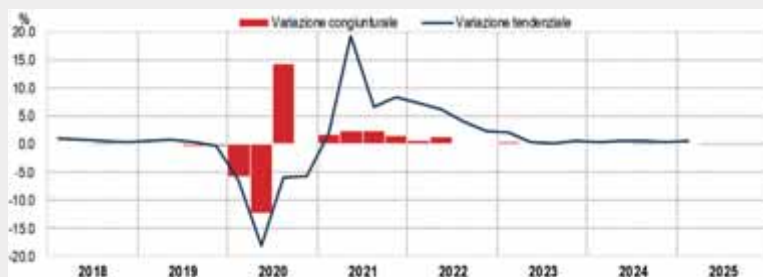


sia nel comparto dell'agricoltura sia in quello dell'industria, mentre i servizi sono risultati stazionari. Dal lato della domanda, vi è un contributo positivo della componente nazionale (al lordo delle scorte) e un apporto negativo della componente estera netta. Per il 2025, la variazione acquisita è pari a più 0,4%. A marzo 2025, anche la produzione industriale è aumentata dello 0,1% rispetto a febbraio, un aumento che si registra anche nella media del primo trimestre che è cresciuta, rispetto ai tre mesi precedenti, dello 0,4%. E' la prima volta che ciò accade dal secondo trimestre del 2022. Al netto degli effetti di calendario, a marzo, l'indice generale diminuisce in termini tendenziali dell'1,8% (i giorni lavorativi di calendario sono stati 21 come a marzo 2024). Si registra un aumento esclusivamente per l'energia (più 4,5%;

Pil

Fonte: ISTAT

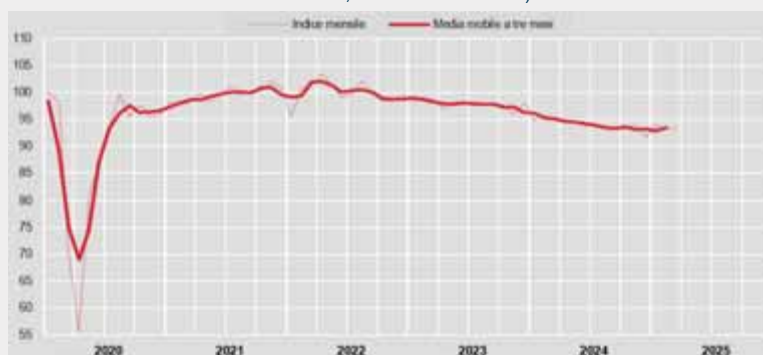
(stima, I trim. 2018-I trim. 2025, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno di riferimento 2020)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

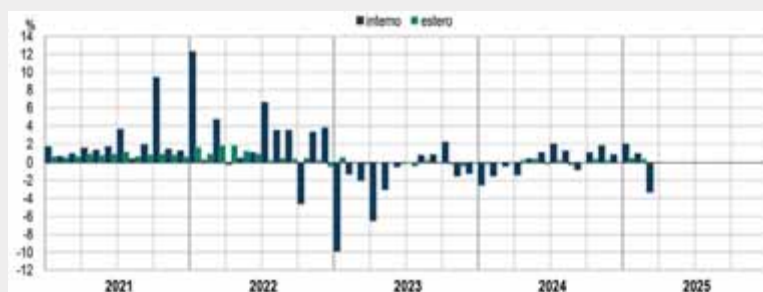
(genn. 2020-mar. 2025, indice destagionalizzato, media mobile a tre mesi, base 2021=100)



Prezzi alla produzione

Fonte: ISTAT

(genn. 2021-mar. 2025, variazioni % congiunturali, base 2021=100)





LOGISTICA SU MISURA

Adattamento totale alle esigenze del tuo business

Competenza che garantisce qualità e rapidità

Disponibilità di posizioni strategiche

PROLOGIS ESSENTIALS

**SOLUZIONI CHIAVI IN MANO PER
OPERAZIONI LOGISTICHE**



MOBILITÀ



ENERGIA SOSTENIBILE



OPERAZIONI



TALENTO

prologis.it

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

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

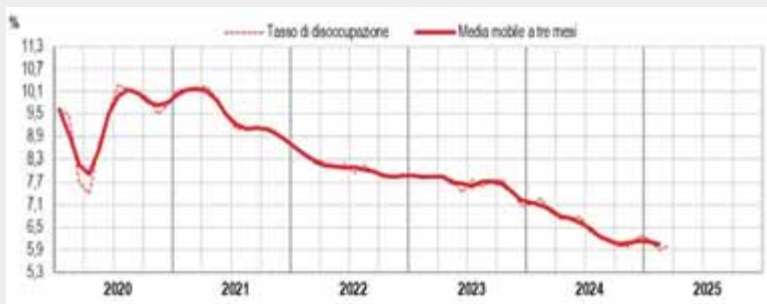


*Nic: indice nazionale dei prezzi al consumo per tutta la collettività, al lordo dei tabacchi

Occupati

Fonte: ISTAT

(genn. 2020-apr. 2025, valori assoluti in milioni)



Fiducia imprese

Fonte: ISTAT

(genn. 2016-apr. 2025, indici destagionalizzati, base 2021=100)



mostrano cali, invece, i beni intermedi (meno 1,7%), i beni strumentali (meno 2,7%) e i beni di consumo (meno 2,9%). In particolare, le flessioni maggiori si sono registrate nell'industria tessile e abbigliamento, che ha perso il 12% rispetto all'anno passato e nella fabbricazione dei mezzi di trasporto (meno 8,3%). Sempre a marzo, sono tornati a diminuire, in termini congiunturali, dopo cinque mesi consecutivi di rialzi, anche i prezzi alla produzione dell'industria: il calo è stato del 2,4%, mentre, in termini tendenziali, si è registrato un aumento del 3,9%. Al netto dell'energia, i prezzi registrano un incremento congiunturale modesto (più 0,2%) e una crescita tendenziale molto più contenuta, e della stessa intensità del mese precedente (più 1,1%). Invece, secondo le stime Istat, in aprile, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per la collettività (al lordo dei tabacchi) è aumentato dello 0,2% su base mensile e del 2,0% su aprile 2024 (con un aumento sul dato del mese prece-



dente quando era stato dell'1,9%). Il tasso d'inflazione acquisito per il 2025 sale all'1,5% per l'indice generale e a 1,6% per la componente di fondo. Tale crescita si deve, oltre alla dinamica del prezzo dei beni energetici, anche per l'aumento dei prezzi degli alimentari non lavorati (da più 3,3% a più 4,2%) e lavorati (da più 1,9% a più 2,3%). ■

Panetta al consiglio della Banca asiatica di sviluppo

“Si sono vissuti decenni di sviluppo grazie alla cooperazione e all’integrazione internazionale: un quadro messo oggi a dura prova”, ha detto il governatore.

di **Stefano Pioli**

A Milano, Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia, è intervenuto alla sessione di apertura del Consiglio dei governatori della Banca asiatica di sviluppo, portando il saluto. Aprendo il suo intervento ha ricordato come negli ultimi anni, in Asia e nel Pacifico, sono stati compiuti notevoli progressi nella riduzione della povertà grazie a una maggiore partecipazione al commercio internazionale e a un graduale risalire la scala del valore aggiunto all'interno delle catene globali del valore. “Riflettendo questo dinamismo, la regione ha contribuito per circa il 60% alla crescita globale nel 2024. L'Europa, da parte sua, ha compiuto grandi passi avanti nel corso degli anni nell'integrazione regionale, nello sviluppo dello Stato sociale, nella definizione di normative comuni e nella costruzione di infrastrutture transfrontaliere, anche nel campo dei pagamenti, che è essenziale per il commercio, la crescita e l'inclusione finanziaria”. Tutto ciò è stato il risultato di un “dividendo di pace”: decenni di progressi senza precedenti nella cooperazione internazionale e nell'integrazione economica che hanno favorito la prosperità, la stabilità e lo sviluppo in tutto il mondo. “Eppure, oggi, questo quadro è messo a dura prova. In un momento di crescenti tensioni e conflitti geopolitici, dobbiamo guardarci da pericolosi passi indietro che potrebbero mettere a repentaglio le conquiste faticosamente raggiunte negli ultimi decenni. La pace rimane il



Un'operaia in India con i vestiti tradizionali

fondamento indispensabile per il progresso”, ha aggiunto Panetta.

Le economie moderne sono profondamente interconnesse e dell'apertura al commercio hanno beneficiato sia i paesi avanzati che quelli in via di sviluppo, riducendo le disuguaglianze e sollevando centinaia di milioni di persone dalla povertà. “Il protezionismo minaccia di annullare queste conquiste e di indebolire il tessuto stesso della prosperità globale”. Fino alla recente recrudescenza dei dazi commerciali, la regione Asia-Pacifico era su un percorso di crescita costante, con un graduale allentamento dell'inflazione. L'Asia-Pacifico rimane la regione più dinamica dell'economia globale. La robusta crescita delle esportazioni di elettronica lo scorso anno riflette la sua capacità di capitalizzare l'accelerazione della domanda guidata dall'in-

telligenza artificiale, supportata dalla sua quota del 75% della produzione globale di semiconduttori. Ciò sottolinea sia i vantaggi di un'economia regionale aperta e interconnessa sia i rischi posti dall'aumento delle barriere commerciali e dall'incertezza politica. Panetta ha aggiunto: “Questi rischi sono acuti per l'Asia-Pacifico, ma riguardano anche l'Europa, dove la domanda esterna svolge un ruolo cruciale nel sostenere la crescita. La prosperità di entrambe le regioni è profondamente intrecciata con i flussi commerciali globali e con un contesto internazionale prevedibile. Le barriere commerciali e l'accresciuta incertezza sono variabili fondamentali che dobbiamo valutare attentamente nella formulazione della politica monetaria nell'area dell'euro, in quanto incidono sia sulla crescita economica che sulla trasmissione delle decisioni di politica monetaria”.

Ultimi dieci anni: i lavoratori a bassa retribuzione sono aumentati del 55%

Una ricerca dell'Istituto Iref delle Acli basato su 800 mila dichiarazioni.

di **Carla Buongiorno**

Uno studio dell'Istituto di ricerche educative e formative-Iref delle Acli, portato avanti su quasi 800 mila dichiarazioni anonime fornite dal Caf Acli, ha messo in evidenza che, negli ultimi dieci anni, in Italia, i lavoratori a bassa retribuzione sono aumentati del 55%, passando dal 4,9% al 7,6% del totale degli occupati. L'analisi si basa su 785.466 contribuenti che si sono rivolti al Caf per la compilazione del modello 730 del 2024: quasi il 90% ha avuto un lavoro continuativo, cioè per almeno nove mesi nel corso dell'anno dichiarato. "Sono numeri preoccupanti che ci raccontano di occupazioni con stipendi da fame, orari impossibili, contratti al di sotto di ogni minimo di legge. È ancora più preoccupante il fatto che la povertà lavorativa sia interconnessa con questioni generazionali, di genere e territoriali: per ogni uomo con un lavoro povero ci sono due donne, mentre le percentuali di incidenza della povertà lavorativa su un ventenne sono di 3,5 volte maggiori rispetto a quelle di un cinquantenne", ha commentato il presidente delle Acli Emiliano Manfredonia.

Lo studio ha messo in evidenza che la disuguaglianza retributiva e i lavori a basso reddito sono due fenomeni strettamente correlati, che hanno visto un trend di crescita negli ultimi 15 anni. Le altre evidenze raccontano un paese in cui l'uguaglianza salariale di genere è ancora molto lontana: il campione mette in luce che le donne con lavoro a basso reddito sono il 54% in più rispetto agli uomini. A questo proposito, Man-



La ricerca mette in evidenza che le donne con lavoro a basso reddito siano il 54% in più rispetto agli uomini

fredonia ha aggiunto: "Se il lavoro buono non torna al centro dell'agenda politica del governo e di tutto il parlamento sarà difficile anche solo immaginare il futuro di questo paese. L'uguaglianza salariale di genere è ancora molto lontana: il campione evidenzia che le donne con lavoro a basso reddito sono il 54% in più rispetto agli uomini. Le disuguaglianze, oltre che di genere, sono anche tra generazioni: gli under 30 con un lavoro povero sono il 70% in più rispetto agli under 50. Il divario tra nord e sud purtroppo permane anche a livello di salario: la probabilità di firmare un contratto a bassa retribuzione in Basilicata è tre volte più alta che in Lombardia. Questa differenza può diventare ancora più significativa se da un polo urbano si va verso le aree interne". "I dati riflettono una realtà che riguarda non solo il livello di reddito ma anche l'accesso a servizi fondamentali come la sanità, i trasporti, l'istruzione", ha

spiegato il direttore scientifico dell'Iref, Gianfranco Zucca, che ha aggiunto: "Le spese sanitarie dei lavoratori più ricchi del nostro campione sono quasi il doppio rispetto a quelli che si avvicinano alla soglia di povertà relativa. Questo significa che la sanità è universale solo per una fetta della popolazione". La ricerca ha messo in luce un nesso tra residenza regionale, basso reddito da lavoro e accesso al sistema sanitario: gli occupati lombardi spendono in sanità il 28% in più rispetto agli occupati lucani. "Ci dispiace che in questi anni non si sia affrontato il problema con misure adeguate, rimettendo al centro dell'agenda politica interventi strutturali e non misure spot come i bonus. Bisogna ritornare a discutere di salario minimo, che, insieme alla contrattazione collettiva, può davvero rappresentare un primo intervento a sostegno dei redditi più bassi", ha dichiarato la vicepresidente delle Acli Raffaella Dispenza.

ZX10 TABLET FULLY RUGGED ANDROID PER LA TUA ATTIVITÀ GIORNALIERA



Il tablet fully rugged ZX10 con display multi-touch capacitivo da 10" dispone di doppia batteria hot swap, webcam da 8MP e fotocamera posteriore da 16MP, WiFi 6E, Bluetooth 5.2 e l'opzione 4G LTE / 5G Sub-6.

Grazie al completo ecosistema opzionale di soluzioni di montaggio veicolare, docking, software proprietari oltre ad una garanzia totale di 3 anni leader di settore - Bumper to Bumper - che include anche i danni accidentali, ZX10 è la soluzione perfetta per supportare l'intera giornata lavorativa degli operatori in magazzino, combinando funzionalità intuitive ed efficienza della carica in un design sottile e versatile.



Scopri di più su:
www.getac.com/it



Marzo 2025: crescono le ore di cassa integrazione e l'indennità di disoccupazione

Le richieste di cassa integrazione sono cresciute del 30,2% rispetto al 2024.

di **Valerio di Velo**

Nel primo trimestre del 2025 sono aumentate le richieste della cassa integrazione e dell'indennità di disoccupazione. Si sta manifestando una difficoltà sia dei lavoratori sia delle imprese. Secondo l'Osservatorio dell'Inps, i dati riscontrati sono in linea con "l'evoluzione dei processi produttivi e gli obiettivi di ristrutturazione industriale", ciò significa, in altre parole, che diversi settori della manifattura, specialmente quella che realizza il made in Italy, stanno riorganizzando la loro produzione a causa di una flessione del mercato. Infatti, settori come il metalmeccanico, il tessile e l'abbigliamento hanno fatto registrare una crescita, rispetto al primo trimestre del 2024, degli ammortizzatori sociali di 41 milioni di ore: erano state 135,5 milioni l'anno scorso e sono diventate quest'anno 176,5 milioni, con un aumento del 30,2%. Preoc-

cupante è il dato della cassa integrazione guadagni: le ore richieste sono state quest'anno, nel mese di marzo, 61,7 milioni, contro quasi la metà registrate nel marzo 2024, quando erano state 39,9 milioni. In particolare, questi sono i dati, sono state autorizzate: 30,7 milioni di ore di cassa integrazione guadagni ordinaria, in crescita rispetto ai 24,7 milioni di marzo 2024 e 29,9 milioni (di cui 16,2 milioni per contratti di solidarietà) della cassa in-

tegrazione guadagni straordinaria in aumento rispetto ai 13,6 milioni di ore autorizzate a marzo 2024.

Come abbiamo detto, sono i settori del made in Italy a soffrire maggiormente. In particolar modo il settore metalmeccanico. Secondo un rapporto del centro studi della Fiom Cgil, nel settore sono aumentate le ore di cas-

le, che dovrebbero essere affrontate con strumenti adeguati". Il segretario generale della Fiom, Michele De Palma, chiede inoltre di affrontare con strumenti nuovi le crisi straordinarie. Tra questi: risorse per la ricerca, lo sviluppo e la produzione, un piano pluriennale per i settori strategici e piani industriali, sociali e formativi che valorizzino il sapere e il saper fare dei



Il settore del made in Italy è quello che sta soffrendo in modo particolare

sa integrazione mensili, con il 49,2% degli addetti in cassa integrazione o in esubero (pari a 19.364 persone). Questo dato si aggiunge a quello dei posti di lavoro persi, che sono 2.127 nell'automotive, 6.308 nella siderurgia e 1.232 nell'elettrodomestico. Secondo lo studio della Fiom: "Non siamo in presenza di difficoltà frutto del processo di transizione, bensì di situazioni derivanti da una crisi strutturale del nostro sistema industria-

lavoratori. Infine, anche le domande di disoccupazione sono in aumento, seppur in misura minore rispetto alla cassa integrazione. La difficoltà del mondo del lavoro si riflette anche nella crescita delle richieste di indennità di disoccupazione. A novembre (ultimo dato disponibile), l'Inps ha rilevato un aumento dei beneficiari di Naspi pari al più 2,2%. In numeri, si è passati da 1.275.505 a 1.303.982 domande presentate.

Nel 2035, perderemo tre milioni di possibili lavoratori?

Ciò accadrà secondo le proiezioni demografiche. Le conseguenze per il Pil.

Entro i prossimi dieci anni, le proiezioni demografiche indicano che, in Italia, la popolazione in età lavorativa, ossia tra i 15 e i 64 anni, presente diminuirà di quasi tre milioni di unità, pari a una riduzione del 7,8%. All'inizio del 2025 questa fascia demografica contava 37,3 milioni di persone e si prevede che la platea nel 2035 scenderà a 34,4 milioni. Tale calo è attribuibile al progressivo invecchiamento della popolazione: con un numero sempre più ridotto di giovani e un consistente gruppo di "baby boomer", ossia i nati negli anni '60, prossimo all'uscita dal mercato del la-



Con l'invecchiamento della popolazione, aumenteranno le spese mediche e i ricoveri in ospedale

voro per raggiunti limiti d'età, il nostro paese rischia lo "spopolamento" della

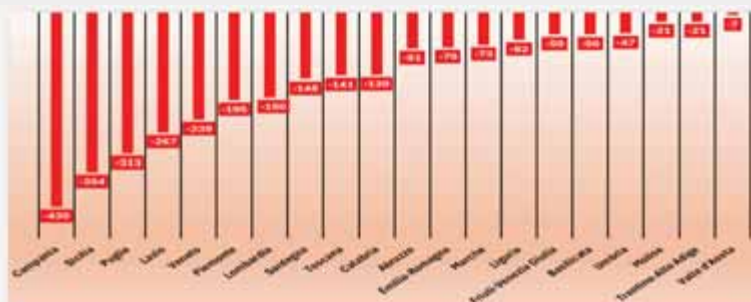
coorte anagrafica potenzialmente occupabile. E' da sottolineare che tutte le 107 province italiane registreranno entro il prossimo decennio una variazione assoluta negativa, confermando che il fenomeno colpirà indistintamente tutte le aree del paese. E' un'analisi che è stata realizzata dall'ufficio studi della Cgia di Mestre, che ha elaborato le previsioni demografiche dell'Istat.

I contraccolpi di questa previsione sono per le imprese molto preoccupanti. Se si considera il declino demografico insieme all'instabilità geopolitica, alla transizione energetica e a quella digitale, nei prossimi anni le imprese sono destinate a subire difficoltà crescenti. >

Il calo della popolazione per regione

Fonte: Cgia

(fascia di età 15-64 anni, migliaia di abitanti in meno al 2035)



La difficoltà, ad esempio, nel reperire giovani lavoratori da inserire nelle aziende artigiane, commerciali o industriali è un problema sentito già oggi, tra un decennio potrebbe divenire drammatico. È importante sottolineare che chi spera in un'inversione del trend demografico rischia di rimanere deluso, poiché non esistono misure efficaci in grado di modificare questa tendenza in tempi ragionevolmente brevi. Inoltre, nemmeno il ricorso alla manodopera straniera potrà risolvere completamente la situazione. Di conseguenza, dovremo mettere in conto un progressivo rallentamento del Pil. Va inoltre considerato che una società con una popolazione sempre più anziana e meno giovane dovrà affrontare un aumento rilevante della spesa previdenziale, sanitaria e assistenziale, con conseguenze negative anche sui nostri conti pubblici.

Da qualche anno in tutto il paese le imprese denunciano grosse difficoltà nel reperire personale qualificato da inserire nei propri organici. Nei prossimi anni, tuttavia, il Mezzogiorno, no-

nostante il calo della popolazione, che si farà sentire in misura maggiore rispetto alle altre macroaree del paese, potrebbe incontrare meno problemi rispetto sia al centro sia al nord. A differenza di quest'ultimo, infatti, il sud e le isole presentano tassi di disoccupazione e inattività significativamente elevati, che potrebbero consentire di colmare almeno parzialmente le lacune occupazionali previste soprattutto nel settore agroalimentare e in quello turistico-ricettivo. È altresì evidente che molte aziende, in particolare quelle di piccole dimensioni, saranno costrette a ridurre gli organici a causa dell'impossibilità di procedere ad assunzioni. Per quanto riguarda le medie e grandi imprese, invece, la problematica potrebbe risultare meno rilevante: grazie alla possibilità di offrire salari superiori alla media, orari flessibili, benefit e pacchetti significativi di welfare aziendale, i giovani presenti sul mercato del lavoro tenderanno a preferire le realtà più strutturate piuttosto che le piccole e micro imprese che solo in piccola parte sono in grado di erogare tali benefici.

Un paese con una popolazione in progressivo invecchiamento potrebbe affrontare, nei prossimi decenni, significative sfide nel mantenimento dell'equilibrio dei conti pubblici, soprattutto a causa dell'incremento delle spese sanitarie, pensionistiche, farmaceutiche e assistenziali. Una ridotta presenza di giovani under 30 e un'alta incidenza di over 65 potrebbero determinare ripercussioni negative su settori economici strategici, comportando una contrazione strutturale del Pil. Considerando la minore propensione alla spesa tipica della popolazione anziana rispetto a quella giovanile, una società prevalentemente composta da persone in età avanzata rischia di ridurre il volume d'affari del mercato immobiliare, dei trasporti, della moda e del settore ricettivo. Al contrario, forse, il settore bancario potrebbe essere tra i pochi a beneficiare di alcuni effetti positivi: grazie a una maggiore inclinazione al risparmio rispetto alle altre coorti anagrafiche, la popolazione anziana potrebbe incrementare il valore economico dei propri depositi, favorendo così le istituzioni creditizie.■

IL MEZZOGIORNO IL PIÙ COLPITO

Nel prossimo decennio, le contrazioni della popolazione in età lavorativa più importanti riguarderanno, in particolare, il Mezzogiorno. Dei tre milioni di persone in meno che occuperanno la fascia anagrafica tra i 15 e i 64 anni, la metà interesserà le regioni del sud. Lo scenario più critico investirà la Sardegna che subirà una riduzione di questa platea di persone del 15,1% (meno 147.697 persone). Seguono la Basilicata con il meno 14,8% (meno 49.685), la Puglia con il meno 12,7% (meno 312.807), la Calabria con il meno 12,1% (meno 139.450) e il Molise con il meno 11,9% (meno 21.323). Per contro, le regioni meno interessate da questo fenomeno saranno il Trentino Alto Adige con il meno 3,1% (con un calo della popolazione pari a 21.256 unità), la Lombardia con il meno 2,9% (meno 189.708) e, infine, l'Emilia Romagna con il meno 2,8% (meno 79.007). A livello provinciale, invece, la flessione più importante si verificherà a Nuoro con il meno 17,9%. Seguono la Sardegna del sud con il meno 17,7%, Caltanissetta con il meno 17,6%, Enna con il meno 17,5% e Potenza con il meno 17,3%. In valore assoluto la provincia che subirà la perdita più importante è Napoli, con in meno 236.677 persone. Tra le province meno interessate dalla contrazione segnaliamo Bologna con il meno 1,4%, Prato con il meno 1,1% e, infine, Parma con il meno 0,6%.

THE ECONOMIST

Ucraina: soluzioni imprevedibili

Dopo una settimana di “rischio calcolato”, Volodymyr Zelensky è partito per la Turchia per i colloqui di pace, ancora incerto con chi avrebbe parlato. Vladimir Putin, dopo essere stato silente per quasi quattro giorni, ha poi rifiutato l'incontro faccia a faccia con il presidente ucraino. La pressione sul leader russo sembrava aumentare anche all'ultimo minuto, con Donald Trump che lasciava intende-

L'Ucraina e i suoi alleati stanno premendo per qualcosa di differente: un cessate il fuoco prima e poi i negoziati per una giusta pace. Nel loro incontro a Kiev, i leaders europei hanno suggerito di avviare nuove sanzioni contro la Russia sia sull'energia sia sul settore bancario se non vorrà adeguarsi a quanto richiesto. La sicurezza della loro posizione suggeriva che Trump, da cui sarebbero dipese le sanzioni più pesanti, era d'accordo su questo punto. Se lo fosse davvero o no dipende in gran parte dalla persona con cui parla. Pochi si aspettano una seria svolta in Turchia. Mandando una delegazione di terzo livello, senza che nessuno abbia il mandato di prendere alcuna decisione, Putin ha praticamen-



Il centro di Kiev dopo un bombardamento russo

re che avrebbe partecipato se anche Putin lo avesse fatto, anche molti alleati, come il presidente del Brasile, Luis Inacio Lula da Silva, che lo esortavano “ad andare a Istanbul e negoziare”. La corsa alla diplomazia, segnata dalla visita di quattro leaders europei il 10 maggio a Kiev, suggerisce comunque che la guerra triennale in Ucraina potrebbe ancora dirigersi verso una fase decisiva. Per quanto riguarda i negoziati, le posizioni delle due parti restano molto distanti. Il Cremlino continua a dire che vuole affrontare le “cause profonde” del conflitto, un eufemismo per indicare l'allargamento della Nato all'Europa orientale e la stessa esistenza dell'Ucraina.

te determinato i limiti dei colloqui. Era anche previsto che il 15 maggio Zelensky incontrasse il presidente della Turchia Erdogan. Anche gli Stati Uniti sembravano pronti inviando una delegazione di primo livello guidata dal segretario di Stato Marco Rubio. Ma Oleksii Reznikov, ex ministro della difesa ucraino, che prese parte ai colloqui abbandonati tre anni fa senza alcun accordo, afferma che il massimo che si possa ora aspettare è “la ripresa del dialogo”. Una fonte della difesa ucraina è più chiara: “Questo è teatro. I russi parlano di pace ma noi vediamo la loro reale intenzione che è quella di ammassare truppe ad est”. In effetti, la Russia continua a conquistare territori ucraini, anche se a passo di lumaca. I ri-



Il monumento dell'Indipendenza dell'Ucraina a Kiev

tardi fanno sembrare Putin esitante e irrispettoso. Sembrava che fosse stato colto di sorpresa dall'ultimatum dei leaders europei del 10 maggio. Ore di attesa per rilasciare una breve dichiarazione a un giornalista, privato del sonno, alle 2 della notte del 10 maggio. Ha ignorato la proposta sul cessate il fuoco, prima di lanciare una controproposta per riprendere i colloqui diretti, con alcune condizioni che sarebbero state poi spiegate dal suo assistente per la politica estera, Yuri Ushakov.

Invece di spalleggiare le minacce europee utilizzando le sanzioni, Trump, in maniera equivoca, incoraggiò Zelensky a prendere atto dell'offerta di dialogare con la Russia. Dopo aver discusso con gli alleati europei, in particolare con Emmanuel Macron, gli ucraini accettarono l'idea di incontrare Putin. Questo ingegnoso compromesso ha mantenuto l'Ucraina sulla giusta dimensione di proseguire nello sforzo di pace, mentre poneva in un angolo Putin. Ma l'assenza di una seria risposta con le sanzioni da parte di Trump, ha posto in evidenza un apparente frattura tra gli europei e gli americani. Nonostante ciò, gli addetti ai lavori hanno considerato positiva l'ultima settimana per gli ucraini. "Adesso è il momento e la speranza che qualcosa possa accadere", ha detto una fonte occidentale. Dal disastroso disastro dell'incontro

all'Ufficio Ovale tra Trump e Zelensky, gli ucraini hanno lavorato a stretto contatto con gli alleati occidentali. Da allora, è seguito un momento nettamente migliore: l'incontro molto più cordiale nella Basilica di San Pietro e la conclusione e la ratifica unanime di un nuovo accordo economico e minerario. Il contenuto di questa nuova unità è forse emerso più chiaramente durante un colloquio a sei con Trump il 10 maggio, dopo il quale i leader europei hanno pianificato di rispondere alle prossime mosse di Putin.

Gli interessati affermano che, con Trump e Putin in gioco, la strada da percorrere sarà imprevedibile. Anche se gli europei volessero imporre alla Russia un costo maggiore, la loro riuscita dipenderebbe dalla propensione di Trump verso le sanzioni. Nonostante i recenti sviluppi e il riconoscimento del pacchetto di sanzioni secondarie, punitive per la Russia, del senatore Lindsay Graham, ciò sembra esagerato. Il presidente americano continua a porsi come un mediatore tra la Russia e l'Ucraina. Questi ultimi hanno capito che ci vorrà molto per far sì che Trump passi dall'essere un mediatore a un loro sostenitore. Ma ora c'è la speranza che passi falsi della Russia possano condurre a questa situazione. "I russi sono molto pericolosi e forti negoziatori", ha detto Reznikov, "ma commettono errori". ■

A Milano, incontro tra Assologistica e Legacoop

A Milano, si è tenuto un incontro tra Assologistica e Legacoop Produzione e Servizi con l'intenzione di operare per rafforzare le alleanze nel mondo della settore logistico e studiare azioni di coordinamento per affrontare insieme sfide e opportunità del rispettivo mondo professionale di riferimento. Per Assologistica, presenti il presidente Umberto Ruggerone, il segretario generale Jean François Daher e il responsabile delle relazioni istituzionali Giovanni De Pon-



ti, mentre Legacoop era rappresentata dal vicepresidente Andrea Laguardia e dal responsabile del settore logistica e trasporti Daniele Conti. Per il segretario generale di Assologistica "si è trattato di un momento positivo e animato da grande spirito di collaborazione, aspetti sempre più determinanti in un settore come il nostro dove lo scambio di informazioni e la capacità di operare all'unisono possono rappresentare elementi essenziali per favorire la crescita della logistica nel suo complesso. Nel particolare, abbiamo convenuto sull'importanza del 'Progetto cruscotto' riferito al settore logistico, evidenziando una piena adesione reciproca rispetto alla sua auspicabile e piena applicazione in tempi brevi, e sulla doverosa cooperazione che deve stabilirsi tra tutte le categorie del settore, dato il ruolo fondamentale che la nostra attività svolge a favore dell'economia complessiva del paese". La logistica, ha proseguito Daher, "è un settore in continuo movimento e trasformazione, anche, e soprattutto, per perseguire l'assoluto rispetto della sicurezza sul lavoro e nella prospettiva di un rafforzamento in termini di attenzione al rispetto dell'ambiente e alla transazione sempre più accelerata verso il green da parte di tutti gli operatori coinvolti". Laguardia ha voluto sottolineare l'importanza di "continuare sulla strada del percorso di confronto con le altre associazioni della logistica per individuare gli strumenti necessari a

creare le condizioni per un mercato regolato che impedisca il proliferare di false imprese, che nel loro agire illegale creano sfruttamento e precarietà. Sono certo che la nostra visione sia la stessa condivisa da Assologistica, e che la nostra collaborazione porterà ad intraprendere iniziative comuni in difesa di quello che ci piace definire 'lavoro buono', in ogni sua declinazione".

Autisti: riposo settimanale, uno studio dell'Unione

Per gli autisti dei mezzi pesanti, l'Unione europea sta valutando la possibilità di permettere il riposo settimanale regolare nelle cabine dei camion, ma solo in aree di parcheggio certificate. Questo fatto rappresenterebbe una importante innovazione per l'autotrasporto. A metà aprile, è stato infatti pubblicato uno studio dettagliato sulle aree di parcheggio sicure e protette nell'Unione, che ha messo in luce una forte carenza di strutture adatte e certificabili per il riposo degli autisti. Secondo tale studio mancano circa 390 mila posti di sosta sicuri per i camion in tutta l'Unione. Un numero destinato ad aumentare fino a 483 mila entro il 2040 se non si interviene con urgenza.



I paesi più colpiti sono Germania, Belgio, Francia, Italia e Spagna: nodi centrali del trasporto merci europeo e allo stesso tempo bersagli frequenti di furti e aggressioni. Per rispondere a questa emergenza, Bruxelles ha definito quattro livelli di sicurezza per i parcheggi: bronzo, argento, oro e platino. Solo i parcheggi oro e platino garantiscono videosorveglianza su tutte le 24 ore, recinzioni, controllo accessi con riconoscimento targhe, e servizi essenziali come docce, toilette, connettività e ristorazione. Il report suggerisce che consentire agli autisti di mezzi pesanti la sosta per il riposo settimanale regolare in cabina, ma esclusivamente nelle aree di parcheggio di qualità superiore, potrebbe incentivare gli investimenti infrastrutturali e risolvere il problema della carenza di alloggi e aree di sosta. Si tratterebbe di una revisione al pacchetto mobilità, che at- ➤

tualmente impone il divieto assoluto di dormire sul camion nei fine settimana, obbligando gli autisti di mezzi pesanti, a trovare un hotel o altra sistemazione. Una norma che, seppur pensata per tutelare il benessere degli autisti, ha causato forti criticità sul piano logistico e operativo. Infatti, lo stesso documento pone in evidenza che molti hotel nei pressi delle aree di sosta sicure non siano realmente accessibili agli autisti per i prezzi troppo alti, la mancanza di collegamenti con i parcheggi e la carenza di pasti disponibili in orari flessibili.

ANCHE IN SPAGNA LE AZIENDE NON TROVANO DIPENDENTI



Anche le aziende logistiche spagnole hanno gli stessi problemi di quelle italiane nel ricercare i dipendenti. Infatti, un'indagine svolta dal SIL 2025 di Barcellona ha messo in luce che il 63,9% delle aziende hanno dichiarato "di avere grandi difficoltà di trovare personale qualificato, specialmente per quanto riguarda la loro preparazione tecnologica", mentre il 28,6% ha detto di non trovarlo proprio. Solamente il 7,5% delle aziende ha dichiarato che è "relativamente" semplice trovare il personale. L'indagine ha posto in evidenza un'altra realtà: il 91,7% degli intervistati ritiene che l'AI possa ottimizzare in modo significativo le proprie operazioni. In particolare, il 33,9% ritiene che possa contribuire notevolmente a migliorare i propri risultati, mentre il 57,8% ritiene che possa farlo in modo considerevole.

Italia e Spagna sempre più vicine

UBV Group, tra i primi player italiani nel settore della logistica e specializzato nei trasporti e nelle spedizioni internazionali, ha annunciato la firma di un accordo di cooperazione esclusiva a lungo termine con Trinter, operatore logistico intermodale con uffici a Madrid e a Barcellona, città dove ha sede anche il centro di trasporto aereo. A partire da aprile, l'accordo stabilisce il potenziamento della frequenza dei collegamenti con Barcellona, che diventano operativi con doppia partenza



giornaliera, una delle quali con soluzione espressa e servizio navetta. Il servizio, estremamente efficiente e disponibile sia per le operazioni di importazione sia di esportazione, prevede il coinvolgimento di più trailer e autisti per raggiungere Barcellona in meno di 24 ore, garantendo così consegne nell'arco di una sola giornata verso le principali città spagnole, per ogni tipologia e volume di merce. L'intesa con Trinter ripristina inoltre il collegamento diretto con Madrid tre volte alla settimana, in aggiunta ai servizi già attivi a Valencia, Bilbao e Irun, creando un flusso logistico continuativo che connette la penisola iberica con le principali destinazioni del nord e del centro Italia. La partnership rappresenta una scelta strategica per UBV Group, intrapresa con l'obiettivo primario di ottimizzare i collegamenti tra Italia e Spagna. La decisione è maturata attraverso un'attenta valutazione della reputazione e della qualità del servizio di Trinter. La partnership si concretizza in un momento particolarmente florido per le relazioni commerciali tra i due paesi. I dati Istat relativi al 2024 testimoniano livelli record per l'interscambio bilaterale, che ha raggiunto quasi 68,5 miliardi di euro, segnando un incremento del 3,4% rispetto al 2023 e superando i massimi precedentemente registrati. Nello specifico, le esportazioni italiane verso la Spagna hanno superato i 34,5 miliardi di euro (più 4,3% rispetto al 2023), mentre le

importazioni si sono attestate a quasi 34 miliardi di euro (più 2,6%). Questo dinamismo commerciale consolida la Spagna come un partner di primaria importanza per l'Italia, attestandosi come il quarto maggiore a livello globale (superando la Cina) e il terzo all'interno dell'Unione europea. In questo contesto di crescente interscambio, la sinergia tra UBV Group e Trinter rappresenta un'opportunità per entrambe le aziende, forti di una solida e comprovata esperienza nel settore della logistica, che possono così garantire un servizio di trasporto ottimizzato e potenziato per le spedizioni da (e per) la penisola Iberica.

Carta: le regioni introducano il ferrobonus regionale

“Il ferrobonus nazionale ha segnato un passo importante, ma da solo non basta: è tempo che tutte le regioni italiane lo introducano a livello regionale. In alcune, la misura è già attiva e, di recente, anche la Regione Abruzzo ha fatto la sua parte.



Le regioni che ancora mancano all'appello prendano esempio da chi si sta muovendo nella giusta direzione. Risulta inoltre necessario sostenere le attività svolte dagli operatori nell'ultimo miglio in quanto sono le più complesse e costose della catena logistica ferroviaria”, è quanto ha detto Clemente Carta, presidente di Fermerci, in apertura dell'evento “Fermerci in Terminal - Incentivi ed efficientamento infrastrutturale per il rilancio della logistica ferroviaria”, promosso dalla stessa associazione in collaborazione con l'interporto d'Abruzzo. Carta ha anche detto che il sostegno regionale sia oggi imprescindibile per consolidare e rilanciare il trasporto ferroviario delle merci nei territori: “dobbiamo creare un sistema di incentivi capillare e armonizzato. L'Abruzzo ha dimostrato che il ferrobonus regionale è possibile: chiediamo a tutte le altre regioni

che non l'hanno ancora fatto di attivarsi rapidamente, per garantire al settore stabilità, crescita e competitività”. Carta ha lanciato anche un allarme sulla situazione del comparto: “Nel 2024 si è registrato il terzo calo consecutivo del numero di treni-km, con una contrazione complessiva del 5% nel periodo 2021-2024. Le previsioni per il primo trimestre 2025 non sono incoraggianti. Stiamo pagando gli effetti dei numerosi cantieri legati al Pnrr che, pur fondamentali per il futuro, oggi stanno riducendo la capacità disponibile della rete. A ciò si aggiungono l'aumento dei costi energetici e un quadro economico incerto: è evidente che servono misure straordinarie per sostenere il sistema”. Il presidente di Fermerci ha poi ribadito che gli incentivi sono essenziali per garantire la competitività del trasporto ferroviario merci rispetto ad altre modalità di trasporto. “Soprattutto - ha aggiunto - in un momento in cui i costi operativi aumentano e gli operatori ferroviari sono costretti a fare scelte difficili. Senza un sostegno economico stabile e strutturato, molte tratte rischiano la chiusura, compromettendo interi segmenti della logistica nazionale”.

Rotterdam finanzia la sostenibilità ambientale

Si chiama Carbonbid ed è il progetto di sostenibilità ambientale lanciato dall'Autorità portuale di Rotterdam per consentire alle aziende di ricevere un supporto finanziario per la riduzione delle emissioni di gas serra nell'area portuale. L'iniziativa mira ad abbassare la soglia di anidride carbonica prodotta, consentendo alle aziende di accelerare i progetti di sostenibilità. Carbonbid fa parte di un pacchetto più ampio di iniziative volte a rendere il porto carbon neutral. Possono accedere ai finanziamenti tutte le aziende in grado di dimostrare il proprio contributo alla riduzione delle emissioni. Oltre alle aziende con sede nel porto, possono essere incluse start-up, fornitori di servizi e produttori di macchinari e attrezzature. L'Autorità portuale ha messo a disposizione un totale di 3,5 milioni di euro per il progetto. Matthijs van Doorn, direttore commerciale dell'Autorità portuale, ha dichiarato: “La sfida climatica che il porto di Rotterdam si trova ad affrontare è considerevole e il suo successo determinerà il futuro del porto. Stiamo già lavorando a diversi progetti per la transizione energetica e delle materie prime e, dallo scorso anno, stiamo negoziando accordi con le aziende con sede nel porto per ridurre le loro emissioni. I clienti che investono nella sostenibilità riceveranno uno sconto sul canone di locazione”.

Le imprese estere in Italia si stanno consolidando

Sono concentrate in poche regioni: la sola Lombardia pesa per il 37,7%.

di **Roberto Corini**

Le imprese a controllo estero in Italia stanno consolidando il loro ruolo. Secondo il VII Rapporto redatto dalla Confindustria e dall'Università Luiss, sono oggi 18.400 e stanno registrando una crescita significativa e progressiva, e aumentano la loro incidenza: sul valore aggiunto dal 15,5% del 2018 al 17,4% nel 2022, pari a circa 173 miliardi di euro; sull'occupazione: dall'8,3% del 2018 al 9,7% nel 2022, pari a circa 1,7 milioni di addetti; sull'export merci: dal 29,4% del 2018 al 35,1% nel 2022, pari a circa 200 miliardi di euro; sulla spesa in ricerca e sviluppo: dal 23,6% del 2018 al 37,6% nel 2022 raggiungendo i 6,1 miliardi di euro. Rispetto al 2021, il valore aggiunto prodotto dalle imprese estere è cresciuto del 10,7% nell'industria e del 15,3% nei servizi, in un contesto di ulteriore aumento della dimensione media delle imprese, passata da 95,8 a 99,4 addetti per impresa. Nel 2022, il loro fatturato è stato il 21% del totale prodotto dalle aziende residenti in Italia. Tra i primi cinque settori della loro specializzazione figurano tre comparti manifatturieri fortemente caratterizzati e strategici per il made in Italy: industria tessile, pelle e abbigliamento, fabbricazione di macchine e attrezzature e industria farmaceutica. Nei servizi, sono presenti in due rilevanti settori, quello dei servizi alle imprese e negli esercizi di ricezione e della ristorazione.

A livello dell'export, nel 2022 era stato il 33,6% del totale delle esportazioni italiane, cifra lievemente aumentata nel 2024, quando è passata al 33,8%,



Le imprese estere hanno aumentato il loro investimento nella ricerca e sviluppo, passando dal 23,6% del totale speso in Italia nel 2018 al 37,6% del 2022, raggiungendo i 6,1 miliardi di euro

pari a 190 miliardi di euro. Le stime del rapporto della Confindustria confermano che le imprese estere trainano circa un terzo dell'export nel nostro paese. In particolare, è forte la quota diretta verso gli Stati Uniti: ammonta a 19,3 miliardi di euro, pari al 34,2% dell'export totale verso gli Usa (il 36,7% di tale export è controllato in Italia da statunitensi). Oggi, c'è l'incognita dei dazi annunciati dall'amministrazione Trump che potrebbe minacciare l'export verso gli Stati Uniti. Si tratta di segmenti limitati in termini di "numeri", ma rilevanti soprattutto in alcuni settori come l'industria delle bevande, la fabbricazione degli altri mezzi di trasporto, l'industria farmaceutica, la fabbricazione di auto-

veicoli. A livello territoriale, la presenza delle imprese estere è fortemente concentrata in alcune regioni del nord e del centro Italia, con Lombardia, Piemonte, Veneto, Emilia-Romagna, Toscana e Lazio che assorbono complessivamente l'82,2% del valore aggiunto generato da queste realtà. La sola Lombardia pesa per il 37,7%, mettendo in evidenza una forte correlazione tra la competitività regionale e la capacità di attrarre e trattenere investimenti esteri. Le regioni del Mezzogiorno mostrano, invece, una scarsa attrattività, ma l'istituzione della Zona economica speciale unica nel Mezzogiorno potrebbe rappresentare una svolta, dato che crea condizioni fiscali e amministrative

favorevoli all'insediamento produttivo.

Tutti questi elementi fotografano una categoria di imprese che rappresenta un fattore determinante per la crescita del paese, non solo per il contributo quantitativo in termini di occupazione e valore aggiunto, ma anche per l'impatto qualitativo su produttività, tecnologie, internazionalizzazione e governance. Il loro contributo può rivelarsi decisivo soprattutto attraverso il legame con le piccole e medie imprese, favorendo la diffusione di tecnologie avanzate e la costruzione di ecosistemi industriali in grado di generare innovazione, attrarre giovani e consolidare la posizione italiana in filiere strategiche. Ma il loro ruolo si estende anche al processo di internazionalizzazione del paese, sia attraverso la spinta all'export sia attraverso l'integrazione dell'Italia nelle catene globali del valore. Il VII rapporto confindustriale fa alcune proposte per migliorare la situazione delle imprese estere in Italia. Fra queste: una semplificazione burocratica, occor-

re affrontare in modo strutturale la complessità amministrativa, accelerando i processi attraverso la digitalizzazione della pubblica amministrazione; un investimento mirato nel capitale umano, rafforzando le competenze disponibili, in particolare quelle legate all'innovazione, alla transizione digitale e all'intelligenza artificiale; il potenziamento delle attività di retention, sviluppando servizi di assistenza e customer care specificamente orientati al sostegno degli investitori esteri da parte dei territori e delle istituzioni locali; la valorizzazione della Zes unica, che deve essere utilizzata come leva per attrarre investimenti e rilanciare il Mezzogiorno; una maggiore promozione internazionale dell'immagine dell'Italia, in primo luogo comunicando con forza e coerenza l'immagine di un paese solido, dinamico e affidabile per gli investimenti. In questo quadro, le imprese a

controllo estero non rappresentano una componente accessoria, ma sono una parte integrante del nostro sistema economico, un motore fondamentale per accelerare l'internazionalizzazione del paese, rafforzare la sua presenza nelle catene globali del valore, diffondere innovazione tecnologica e generare un'occupazione qualificata.



INNOVAZIONE E TRANSIZIONE DIGITALE

Il VII rapporto della Confindustria pone in evidenza un altro punto: le imprese estere in Italia si distinguono per il loro contributo alla transizione digitale e ai processi di innovazione. Secondo i più recenti dati Istat, nel triennio 2020-2022, il 71,2% delle imprese a controllo estero ha introdotto innovazioni, rispetto a una media nazionale di poco inferiore al 60%. Si riscontra, inoltre, una differenza qualitativa rilevante: le imprese estere adottano più frequentemente strategie complesse, investendo maggiormente in attività ad alto contenuto, come la ricerca e lo sviluppo. Prediligono l'innovazione di prodotto originale rispetto al semplice adeguamento a innovazioni già esistenti, e presentano una più spiccata capacità di sviluppare innovazione internamente (innovatori in-house). In particolare, le imprese multinazionali estere si distinguono per il modello di "innovatori di prodotto interni con novità di mercato", il profilo di innovazione più sofisticato. Il loro contributo si estende ben oltre la dimensione economica: in molti casi, queste imprese fungono da catalizzatori di trasformazione industriale, promuovendo la diffusione di tecnologie avanzate, la creazione di occupazione qualificata e l'integrazione con il tessuto delle piccole e medie imprese. Quasi l'80% ha svolto attività innovative nel triennio considerato, con una spesa media per l'innovazione pari a circa 7.300 euro per addetto (oltre 11.000 euro nella sola manifattura). Più di un terzo ha attivato accordi di collaborazione con università, centri di ricerca e altri partner strategici. Inoltre, anche sul fronte della digitalizzazione, oltre il 77% di esse si colloca in una fascia alta o molto alta del Digital Intensity Index, contro il 27,2% della media nazionale. Il 23,7% utilizza già tecnologie basate sull'intelligenza artificiale, con una propensione all'investimento in IA che raggiungerà il 41,3% nel biennio 2025-2026.



L'azienda danese DSV ha acquisito ufficialmente la Schenker


L'acquisizione è costata circa 14,3 miliardi di euro.

di **Ivana Rossetti**

DSV, con sede principale a Hedehusene, nei pressi di Copenaghen, è una società tra i principali leader del mercato mondiale della logistica e dei trasporti. E' infatti presente in molti paesi del

mondo, dove gestisce tremila tra uffici e strutture logistiche. E' cresciuta nel tempo facendo continue e importanti acquisizioni. In Italia, ad esempio, nel 2008 ha acquisito la società belga ABX Logistics Worldwide,

che agiva nel paese avendo rilevato la Saima Avandero. Oggi, nel nostro paese, ha 1.200 dipendenti dislocati in 43 siti logistici con oltre 500 mila metri quadrati. Oggi, la DSV ha concluso ufficialmente la trattativa



per l'acquisizione della Schenker, la società che gestisce la logistica per le Ferrovie Tedesche. L'acquisto è stato concluso in contanti: il valore dell'operazione è pari a circa 14,3 miliardi di euro. Come detto, la DSV ha una lunga esperienza nell'integrazione di aziende acquisite, che è un elemento fondamentale della propria strategia di crescita. Con l'acquisizione di Schenker, DSV pone le basi per uno sviluppo sostenibile nel lungo termine, consolidando la propria posizione come protagonista globale nel settore dei trasporti e della logistica, a

beneficio dei clienti. DSV e Schenker sono altamente complementari per modello di business, portafoglio servizi e visione strategica. La nuova realtà potrà contare su relazioni consolidate con i clienti, competenze verticali settoriali, una rete globale flessibile e un'offerta di servizi rafforzata, oltre a significative sinergie operative. Si tratta di "una nuova realtà" che porta l'organico a 160 mila dipendenti, presenti in oltre 90 paesi nel mondo.

Jens H. Lund, amministratore delegato del gruppo DSV, ha dichiarato:

"Con la finalizzazione dell'acquisizione di Schenker raggiungiamo una tappa fondamentale nella storia di DSV. Attendevamo con grande interesse questo momento e sono lieto di accogliere i nuovi colleghi all'interno della nostra organizzazione. Questa operazione ci consente di diventare un leader mondiale nel settore dei trasporti e della logistica, in un contesto in cui le catene di fornitura globali sono più centrali che mai e i nostri clienti richiedono una rete di servizi affidabile e reattiva. L'integrazione tra le due aziende darà vita a una piattaforma unica, flessibile e solida per una crescita finanziaria sostenibile nel tempo, a vantaggio di clienti, dipendenti, azionisti e stakeholder".

A partire dal 1° maggio 2025, Schenker sarà consolidata nei bilanci di DSV. Secondo le stime preliminari, le sinergie annuali dovrebbero attestarsi intorno a 1,2 miliardi di euro entro la fine del 2028, quando si prevede che la maggior parte del processo di integrazione sarà completata. Tali sinergie deriveranno dalla razionalizzazione operativa, dall'ottimizzazione delle strutture logistiche nei segmenti Road e Solutions, dalla centralizzazione di funzioni di supporto, finanza e infrastrutture IT. La transazione è attesa generare un incremento dell'utile per azione al più tardi entro il 2026. Resta inoltre obiettivo di DSV allineare i margini operativi della nuova entità combinata ai livelli attuali della società danese, nelle rispettive aree di business, entro il 2028, prendendo come riferimento un Enit normalizzato 2024 per Schenker di circa 800 milioni di euro. Per finanziare l'acquisizione, DSV, nel mese di ottobre 2024, ha raccolto con successo circa 10,0 miliardi di euro attraverso un'emissio-

ne equamente ripartita tra strumenti azionari e obbligazionari. Il restante fabbisogno finanziario è stato coperto tramite la liquidità disponibile e le linee di credito già impegnate. Come è stato già annunciato, il consiglio di amministrazione di DSV intende proporre la nomina di Jochen Theves, attuale amministratore delegato di Schenker, quale nuovo membro del board di DSV. L'assemblea generale straordinaria sarà convocata nel secondo semestre di quest'anno.

Le previsioni finanziarie per il 2025 sono cambiate grazie all'acquisizione di Schenker. L'outlook preliminare è stato aggiornato: l'Ebit è ora atteso salire di una cifra da zero a 540 milioni, incremento che è attribuibile totalmente alla Schenker; l'impatto sul bilancio totale dipenderà dalle sinergie che porterà la nuova acquisizione; è previsto un primo ammortamento delle spese per l'acquisto; i costi legati a ristrutturazioni sono stimati intorno ai 250 milioni di euro. Comunque un aggiornamento sullo stato dell'integrazione sarà fornito con la pubblicazione del bilancio intermedio di DSV al primo semestre, la cui uscita è stata posticipata dal 24 luglio 2025 al 31 luglio 2025. Il comunicato ufficiale della DSV, che annuncia la definizione dell'acquisizione, sottolinea che "il contesto geopolitico attuale - compresa la complessa situazione nel Mar Rosso - unitamente a fattori macroeconomici e all'andamento del commercio globale, in particolare i rischi legati ai dazi commerciali annunciati, resta incerto. Eventuali sviluppi imprevisti potrebbero influenzare i risultati economici. DSV continuerà a monitorare l'andamento operativo e, se necessario, adatterà capacità e struttura dei costi". ■

Abolito il “de minimis”

Era l'esenzione doganale per la merce sotto il valore di 800 euro.

All'inizio di maggio, gli Stati Uniti hanno abrogato l'esenzione doganale conosciuta come “de minimis”. Tale esenzione permetteva l'ingresso nel paese per beni con un valore inferiore agli 800 euro senza alcuna applicazione di dazi. La misura era stata introdotta in passato per agevolare la dogana e velocizzare le procedure per beni di basso valore. La decisione è stata assunta dall'amministrazione Trump, con l'obiettivo di “colpire” in primo luogo la Cina. La decisione ha già provocato non pochi disagi. Infatti, secondo “Trasporto Europa”, “sia nei porti sia negli aeroporti si sono registrati i primi segnali di congestione”. Il Customs and Border Protection, che prima dell'abolizione gestiva circa quattro milioni di spedizioni de minimis al giorno, si trova ora a dover applicare dazi e controlli su ciascuna di esse. Secondo Oxford Economics, l'agenzia doganale statunitense soffre già di una carenza di personale stimata in cinquemila unità e avrebbe bisogno di reclutare e formare fino a 22 mila nuovi funzionari per far fronte al nuovo carico di lavoro. Non solo il settore pubblico è in difficoltà, anche i privati: i grandi corrieri internazionali - come Ups, FedEx e DHL - devono ora adattare i propri sistemi per raccogliere e trasmettere nuovi dati doganali, mantenere cauzioni e garantire il corretto versamento dei dazi secondo procedure inedite. La complessità delle nuove regole si traduce in costi operativi più elevati e in ritardi



I consumatori americani vedranno aumentare i prezzi in maniera significativa per gli oneri aggiuntivi

nei tempi di consegna. Il cambiamento normativo colpisce naturalmente anche le imprese esportatrici straniere, in particolare quelle di piccole e medie dimensioni, che basavano la loro competitività sulla possibilità di spedire direttamente ai consumatori americani senza oneri doganali.

Anche i consumatori americani devono affrontare un rincaro dei prezzi, in quanto, ovviamente, le aziende devono alzare i prezzi per coprire i costi aggiuntivi procurati dai dazi. “Trasporto Europa” riporta un caso che definisce “emblematico”, quello del marchio canadese di lingerie Understance: “una spedizione da 59 dollari diventerebbe, con l'applicazione dei nuovi dazi e delle spese doganali, un acquisto da oltre 150 dollari. Di fronte a tali cifre, la decisione di sospendere le spedizioni verso gli Stati Uniti è apparsa inevitabile. Se-

condo Bloomberg, una semplice maglietta da 10 dollari potrebbe ora costarne 12 o 13, a cui si aggiungono le commissioni di intermediazione doganale. L'aggravio complessivo per i consumatori americani, secondo diverse stime, potrebbe oscillare tra gli 8 e i 30 miliardi di dollari all'anno”. Il nuovo scenario ha spinto molte aziende a ripensare le proprie filiere logistiche. Alcuni operatori stanno riducendo l'uso del trasporto aereo, più rapido ma molto più costoso, in favore di spedizioni marittime consolidate. Altri stanno investendo nella creazione di piattaforme logistiche all'interno degli Stati Uniti, per importare merci in volumi maggiori, pagare dazi una sola volta e distribuire i prodotti direttamente dal territorio americano. Questa strategia vuole evitare l'onere di dover tassare ogni singolo pacco destinato al consumatore finale.



GridRaster ha fatto un sondaggio sulle sfide del lavoro

Molti dirigenti prevedono di investire in nuove tecnologie, tra cui sistemi di gestione dell'apprendimento, sistemi informativi per le risorse umane, software di gestione delle prestazioni, AR/VR e automazione

di **Ingrid Woller**

GridRaster, fornitore leader di piattaforme di realtà estesa basate su cloud abilitate all'intelligenza artificiale che alimentano esperienze di realtà aumentata (AR)/realtà virtuale (VR)/realtà mista (MR)

ad alte prestazioni e scalabili per le imprese. L'azienda collabora con i produttori del settore automobilistico, aerospaziale, della difesa e della tecnologia per lanciare e scalare soluzioni AR/VR/RM. Utilizza un approc-

cio basato su cloud che sfrutta l'edge computing distribuito, il rendering remoto a bassa latenza, l'intelligenza artificiale 3D e l'implementazione agile basata su DevSecOps per aiutare i clienti a superare le limitazioni di pre- >



l'introduzione di nuove tecnologie solleva alcune preoccupazioni, tra cui anche la "resistenza" dei dipendenti

stazioni, scalabilità e progetti legacy. GridRaster ha annunciato i risultati della sua ultima indagine sullo sviluppo della forza lavoro nel settore manifatturiero statunitense. Il sondaggio online, presentato a più di 2.500 dirigenti del settore manifatturiero, rivela sfide significative nelle assunzioni e nell'abilitazione della forza lavoro in risposta alle recenti tariffe presidenziali volte a stimolare l'attività manifatturiera negli Stati Uniti. I risultati chiave possono essere così sintetizzati:

- sfide di assunzione: il 70,9% degli intervistati ha espresso preoccupazione per l'aggiunta di manodopera poiché i dazi portano a un aumento dell'attività manifatturiera. Le lacune di competenze, il coinvolgimento, la formazione e lo sviluppo dei dipendenti e la fidelizzazione sono state identificate come le maggiori sfide nell'abilitazione della forza lavoro;
- investimenti in tecnologie: il 41,2% degli intervistati utilizza attualmente tecnologie AR/VR e di automazione, con il 40,8% che prevede di sviluppare tali tecnologie nel prossimo futuro. Queste tecnologie sono considerate cruciali per migliorare l'efficienza della forza lavoro nell'area di produzione;
- efficacia delle tecnologie: il 61,8% degli intervistati ritiene che le tecnologie di abilitazione della forza lavoro siano efficaci

Gli intervistati, principalmente amministratori delegati, direttori operativi, direttori finanziari e direttori delle risorse umane, rappresentano organizzazioni di varie dimensioni, la maggior parte delle quali affronta sfide come lacune di competenze, coinvolgimento dei dipendenti, formazione e sviluppo e fidelizzazione. Per affrontare le sfide del lavoro, molti dirigenti prevedono di investire in nuove tecnologie, tra cui i sistemi di gestione dell'apprendimento, i sistemi informativi delle risorse umane, gli strumenti di collaborazione, il software di gestione delle prestazioni, l'AR/VR e l'automazione. L'indagine ha posto in evidenza anche le preoccupazioni relative ai costi, alla complessità, alla resistenza dei dipendenti e all'integrazione delle nuove tecnologie. Il successo nell'abilitazione della forza lavoro viene misurato attraverso le metriche delle prestazioni dei dipendenti, i sondaggi sulla soddisfazione, i tassi di fidelizzazione e le metriche di produttività. Nel complesso, i risultati sottolineano l'importanza di soluzioni innovative per sviluppare la forza lavoro manifatturiera statunitense e migliorare la produttività. Ciò non nasconde alcune preoccupazioni: le principali includono i costi (19,4%), la complessità (39,9%), la resistenza dei dipendenti (9,7%) e l'integrazione con i sistemi esistenti (21,4%).

Il successo viene misurato attraverso

nell'affrontare le sfide, con le tecnologie AR/VR e di automazione particolarmente efficaci.

so le metriche delle prestazioni dei dipendenti (20,4%), i sondaggi sulla soddisfazione dei dipendenti (9,7%), i tassi di fidelizzazione (20,4%) e le metriche di produttività (39,8%). Le aree più impegnative sono la formazione e lo sviluppo (22,3%), la comunicazione e la collaborazione (10,7%), la gestione delle prestazioni (19,4%), lo sviluppo delle competenze in fabbrica (31,1%) e il coinvolgimento dei dipendenti (9,7%). Altri risultati del sondaggio hanno riguardato l'utilizzo di tecnologie AR/VR e di automazione, che vengono usate dal 40,8% degli intervistati, mentre il 19,4% prevede di svilupparle; le applicazioni AR/VR, che hanno avuto questa risposta: simulazioni di formazione (15,5%), assistenza remota (16,5%), collaborazione virtuale (14,6%), progettazione e prototipazione di prodotti (11,7%), automazione robotica dei processi (12,6%), robot industriali (10,7%), analisi basate sull'intelligenza artificiale (11,7%) e controllo qualità automatizzato (10,7%). Queste tecnologie sono considerate dal 41,2% degli intervistati "efficaci", mentre il 29,4 le ritiene "molto efficaci".

Rishi Ranjan, amministratore delegato di GridRaster, ha così commentato il sondaggio: "I risultati evidenziano l'urgente necessità di soluzioni innovative per sostenere la forza lavoro manifatturiera statunitense. Noi di GridRaster ci impegniamo a fornire tecnologie AR/VR che migliorino l'efficienza del capitale umano per aiutare i dipendenti a fare di più nell'area di produzione. Le nostre soluzioni sono progettate per responsabilizzare i lavoratori, migliorare la produttività e affrontare le lacune di competenze che sono fondamentali per il futuro della produzione statunitense". ■

"Caravaggio 2025": Fercam ha curato il trasporto

L'esposizione "Caravaggio 2025", organizzata dalle gallerie nazionali di arte antica, in collaborazione con la galleria Borghese e con il supporto del ministero della Cultura, riunisce un numero eccezionale di dipinti autografi di Michelangelo Merisi, detto il Caravaggio, alcuni raramente visibili al pubblico, offrendo una nuova riflessione sulla rivoluzione artistica e culturale del maestro. Fercam Fine Art ha curato



il trasporto e l'allestimento della maggior parte dei prestiti italiani, garantendo che ogni opera fosse movimentata con la massima cura e precisione e nel rispetto degli standard più elevati, assicurando che questi capolavori giungessero in sicurezza a destinazione. Il progetto ha coinvolto capolavori provenienti da musei italiani e collezioni private, tra cui il Ritratto di Maffeo Barberini, Giuditta e Oloferne e il San Giovanni Battista, opere che raccontano il rapporto di Caravaggio con i suoi mecenati e il suo impatto sulla pittura europea. "I capolavori di Caravaggio che ci sono stati affidati sono di inestimabile valore storico e culturale, e meritano grandissimo rispetto e massima attenzione", ha affermato Eugenia Rumi, responsabile del reparto Fine Art di Fercam Roma. "Dietro al nostro impegno, che non è solo quello di trasportare opere, c'è la nostra passione e l'ammirazione per un artista il cui messaggio ancora oggi risulta rivoluzionario e attuale". Così come Caravaggio ha trasformato il linguaggio artistico con un uso rivoluzionario della luce, Fercam si pone l'obiettivo di applicare soluzioni innovative, in nome di un miglioramento continuo e di una crescita sostenibile. Con Caravaggio 2025, Fercam Fine Art si conferma tra i partner di riferimento per la logistica d'arte, dove dedizione e competenza si incontrano per supportare iniziative culturali di rilevanza internazionale, rendendo l'arte accessibile e fruibile al pubblico.

Ceva rinnova il contratto con Magneti Marelli

Ceva Logistics, leader mondiale nella logistica conto terzi, che fa parte del gruppo francese CMA CGM, fornisce soluzioni per la supply chain globale per connettere persone, prodotti e fornitori in tutto il mondo. Con sede a Marsiglia,



Francia, offre una vasta gamma di soluzioni end-to-end su misura nei settori della logistica contrattuale e del trasporto aereo, marittimo, terrestre in 170 paesi, grazie a circa 110 mila dipendenti dislocati in oltre 1.500 sedi. In Italia, Ceva Logistics ha rinnovato per altri sei anni la storica collaborazione con Magneti Marelli Parts & Services, attiva sin dal 1993, garantendo la gestione dello stoccaggio e della distribuzione dei ricambi auto destinati a officine e rivenditori indipendenti. Le operazioni continueranno a essere gestite dal magazzino Ceva di 30 mila metri quadrati a San Pietro Mosezzo, Novara, con una capacità annuale di movimentazione di circa 33 mila ricambi, 50 mila pallet e 120 mila spedizioni. Oltre al magazzino centrale, il rinnovo include la gestione di due depositi locali a Pero, Milano, e Padova, dedicati ai ricambi ad alta rotazione con esigenze di consegna urgente. Questi centri logistici garantiranno una distribuzione capillare e tempestiva. "La fiducia continua di Magneti Marelli Parts & Services conferma la nostra capacità di offrire soluzioni logistiche su misura per il settore automotive", ha dichiarato Claudio Boschetti, contract logistics product head Italy di Ceva. "Con oltre 30 anni di collaborazione, restiamo impegnati a garantire tempi di consegna rapidi e operazioni efficienti a supporto dei clienti di Magneti Marelli in Italia e in Europa". In Polonia, l'accordo è stato esteso per cinque anni. Ceva Logistics si è assicurata il ruolo di fornitore logistico >

per il centro di distribuzione di Sosnowiec fino al 2029. La struttura, uno dei principali hub logistici europei di Magneti Marelli Parts & Services, serve clienti in 27 paesi, inclusi l'Europa dell'est e i mercati emergenti dell'Asia centrale. Con il rinnovo, il magazzino - precedentemente multi-utente fino al 2024 - sarà ora dedicato esclusivamente alle operazioni di Magneti Marelli Parts & Services, aumentando l'efficienza e riducendo gli errori operativi. Ceva ha inoltre sviluppato soluzioni logistiche moderne, tra cui: una torre di picking su due piani per massimizzare la capacità di stoccaggio e ottimizzare la gestione dei flussi di merce; un sistema di nastri trasportatori automatizzati per velocizzare il trasporto interno e l'evasione degli ordini; un'area di stoccaggio esterna coperta per materiali specifici, come i gas refrigeranti per impianti di climatizzazione. Questi miglioramenti consentiranno di gestire oltre 50 mila referenze di prodotto con maggiore velocità, affidabilità e un controllo inventariale ottimizzato.

A Perugia, LC3 porta un veicolo urbano elettrico

Il gruppo LC3 Trasporti, pioniere nell'adozione di mezzi alimentati a LNG in Italia, porta su strada la prima motrice full electric Renault Trucks E-Tech D-Wide, che opererà sulla città di Perugia per il trasporto dei prodotti destinati ai punti vendita di Conad nel centro urbano. Renault Trucks E-Tech D-Wide, veicolo urbano elettrico progettato anche per il trasporto di merci refrigerate, rappresenta un'innovativa risposta alla crescente domanda di soluzioni di trasporto a zero emissioni, in un contesto dove molte città europee stanno adottando normative sempre più rigorose per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica. L'iniziativa sottolinea il costante impegno di Conad per una logistica sempre più sostenibile, con l'obiettivo di migliorare costantemente l'efficienza del servizio agli associati, coniugando competitività, qualità e sostenibilità. "Oggi segniamo un passo fondamentale verso il futuro del trasporto urbano sostenibile. La collaborazione con Renault Trucks, per mettere su strada questa nuova motrice al servizio di Conad, non solo ci consente di introdurre un veicolo all'avanguardia, la Renault Trucks E-Tech D, ma rappresenta anche un impegno concreto nel ridurre l'impatto ambientale delle nostre operazioni quotidiane", ha dichiarato Michele Ambrogio di LC3 Trasporti, che ha aggiunto: "Con questo nuovo veicolo full electric, vogliamo contribuire significativamente alla transizione verso un trasporto a zero emissioni, migliorando la qualità dell'aria e il benessere



delle nostre città. È un passo in avanti che conferma la leadership di LC3 Trasporti nell'innovazione per un futuro sempre più verde". Il Renault Trucks E-Tech D-Wide, grazie alla sua propulsione 100% elettrica, rappresenta una soluzione ideale per il trasporto sostenibile. Consente di effettuare trasporti e consegne in aree urbane e extraurbane nel completo rispetto dell'ambiente e degli abitanti, l'assenza di rumorosità permette alle aziende di impiegare il veicolo nelle ore notturne evitando quindi di congestionare il traffico urbano durante le ore di maggior traffico. "Questo E-Tech D-Wide è un veicolo con una portata totale a terra di 26 tonnellate, allestito con una furgonatura Lamberet da 21 europallet. E' equipaggiato con quattro pacchi batterie da 66 kWh ciascuno per un totale di energia installata a bordo di 266 kWh che consentono un utilizzo per distribuzione regionale che può garantire fino a 200/220 chilometri di autonomia a seconda delle condizioni di utilizzo, dalla temperatura esterna e soprattutto dallo stile di guida", ha affermato Andrea Rossini, energy transition manager Renault Trucks Italia.

"Employer brand" del gruppo Rhenus

Il gruppo Rhenus è un operatore logistico globale con un fatturato annuo di 7,5 miliardi di euro. Con 40 mila dipendenti in 1.320 sedi distribuite in oltre 70 paesi, sviluppa soluzioni innovative lungo l'intera supply chain. Il gruppo ha assunto un nuovo "employer brand", un fattore decisivo per la fidelizzazione e la soddisfazione dei dipendenti, che rafforza il senso di comunità, promuove lo scambio e garantisce un alto livello di identificazione con l'azienda. Le aziende con una forte cultura aziendale interna registrano anche una soddi-



sfazione dei dipendenti significativamente più elevata e un minore turnover del personale. Joana Baetz, direttrice delle risorse umane del gruppo Rhenus e membro del consiglio di amministrazione, ha spiegato: “I nostri collaboratori sono il cuore di Rhenus: a guidarci sono il loro impegno, le idee e lo spirito di iniziativa. Con il nostro nuovo employer brand non vogliamo solo attrarre talenti, ma soprattutto trattenere nel tempo i nostri dipendenti esistenti e accompagnarli nella loro crescita. Empowered by You è più di un semplice principio guida: è un chiaro impegno nei confronti delle persone che ogni giorno contribuiscono al successo di Rhenus. Insieme, stiamo creando una cultura di riconoscimento, fiducia e ulteriore sviluppo”. Il nuovo concetto di employer branding si basa su quattro pilastri centrali che definiscono la value proposition del datore di lavoro: entrepreneurship, i dipendenti sono incoraggiati ad assumersi la responsabilità e a guidare l'innovazione; purpose, Rhenus ha un impatto che va al di là della logistica e influenza le industrie e le economie; opportunities, l'attenzione è rivolta ai percorsi di carriera, alle opportunità di formazione continua e alla flessibilità; community, spirito di squadra, diversità e una forte cultura aziendale sono componenti fondamentali.

Logistica Uno “entra” nel mercato del freddo

Logistica Uno è “entrata” nella logistica del freddo con l'attivazione delle prime due celle frigorifere presso il Polo Freddo ILT dell'interporto di Nola, Napoli. Il progetto segna l'inizio di un percorso di sviluppo che mira a consolidare una nuova divisione specializzata nella gestione di prodotti a temperatura controllata. Le celle refrigerate, già operative e comple-

tamente scaffalate, operano a una temperatura costante di meno 30 °C, garantendo le condizioni ideali per la conservazione di prodotti surgelati. La struttura si inserisce all'interno di un hub intermodale strategico per il centro-sud Italia, consentendo un'elevata efficienza sia nello stoccaggio sia nella distribuzione. Nel 2025, si prevede la gestione di oltre tre milioni di colli, movimentati quotidianamente attraverso una flotta dedicata. L'organizzazione distributiva in questa fase di start up coprirà quattro regioni del Mezzogiorno con una media di 20 mezzi in partenza ogni giorno, garantendo consegne puntuali verso la rete di punti vendita serviti per il mercato della grande distribuzione organizzata. La logistica del freddo è uno dei più complessi settori in ambito



supply chain: richiede non solo tecnologie avanzate per la conservazione e il monitoraggio delle temperature, ma anche una gestione altamente sincronizzata dei flussi, dalla ricezione della merce alla preparazione ordini fino all'ultimo miglio. Per affrontare questa sfida, Logistica Uno ha investito in infrastrutture, sistemi informativi integrati e formazione del personale, al fine di garantire: il controllo puntuale della temperatura lungo tutta la filiera; la gestione delle scorte in tempo reale; la tracciabilità completa dei prodotti, dallo stoccaggio alla consegna; la pianificazione dinamica dei trasporti, per assicurare efficienza, puntualità e riduzione degli sprechi energetici. L'attivazione del polo refrigerato di Nola rappresenta solo la prima tappa di un progetto più ampio. L'azienda ha infatti già avviato un piano di osservazione e sviluppo volto a estendere il modello anche in altri territori. “Siamo di fronte a una sfida impegnativa, ma anche a un'enorme opportunità di crescita e innovazione. Sono certo che con il contributo di tutti sapremo coglierla nel migliore dei modi. Ora consolidiamo questo traguardo e, una volta acquisito il giusto know-how, guardiamo avanti, con l'obiettivo di replicare questo modello in altre regioni d'Italia”, ha dichiarato Alberto D'Agostino, direttore generale di Logistica Uno. ■



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.

Cultura logistica: il cambiamento

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Si pensa alla formazione come a un semplice trasferimento di contenuti: si spiegano concetti, si presentano strumenti, si sviluppano abilità specifiche. Tuttavia, nel complesso universo della logistica, questa visione è ormai riduttiva. La formazione assume infatti un ruolo molto più articolato e profondo: quello di un osservatorio privilegiato sulle trasformazioni in atto e, soprattutto, di un laboratorio culturale



La Scuola, oggi, in un contesto della logistica profondamente trasformato, sta rivisitando la propria missione, affiancando alla solidità tecnica una proposta formativa ancora più orientata alla cultura professionale e alla comunicazione "di valore"

in cui si costruisce identità professionale. Le profonde evoluzioni tecnologiche, normative e ambientali che investono la filiera logistica richiedono figure professionali non solo capaci di padroneggiare competenze tecniche, ma anche di comprendere il contesto in cui operano, prendere decisioni consapevoli e muoversi con sicurezza all'interno di sistemi complessi e in continuo mutamento. Formare in questo contesto significa dunque accettare la sfida di costruire una vera e propria cultura professionale, capace di narrare dall'interno le trasformazioni di un settore che non può più essere inteso come mera funzione esecutiva.

Da oltre trent'anni, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, nata nel 1991 per essere ente di riferimento del settore, si è impegnata nella formazione delle professionalità che costituiscono la spina dorsale della filiera logistica: tecnici, operatori, responsabili di processo e coordinatori intermodali. Oggi, in un contesto profondamente trasformato, la Scuola rinnova la propria missione, affiancando alla solidità tecnica una proposta formativa ancora più orientata alla cultura professionale e alla comunicazione "di valore". Non basta preparare figure competenti, è necessario accompagnare un processo di innovazione formativa,

capace di generare senso di appartenenza e consapevolezza della responsabilità che il settore riveste nel panorama economico e sociale. Per questo motivo, la Scuola, a completamento della propria formazione "academy" per le imprese, sta sviluppando un'offerta formativa continuamente aggiornata composta da moduli brevi e specialistici, pensati non solo per aggiornare competenze tecniche, ma per offrire una lettura nuova e profonda della logistica contemporanea.

I moduli affrontano alcune delle sfide più rilevanti del settore: cybersecurity, come elemento imprescindibile per garantire la sicurezza dei sistemi digitali nei porti, nei magazzini e nelle reti intermodali; intelligenza artificiale, applicata all'ottimizzazione dei processi e alla predizione delle criticità operative; ESG e sostenibilità, per accompagnare la transizione verso filiere più responsabili e trasparenti; project management, per gestire la crescente complessità organizzativa e progettuale delle infrastrutture e delle catene logistiche. Questi corsi brevi e intensivi non si limitano a trasferire competenze tecniche. Vengono concepiti come spazi in cui le conoscenze diventano "narrazione" e dove i partecipanti - giovani laureati, lavoratori in fase di riqualificazione o occupati - possono riscoprire e reinterpretare il valore del lavoro, che già hanno o desiderano, alla luce di una visione più am-

della formazione

pia e articolata. Parallelamente alla progettazione modulare, la Scuola sta lavorando allo sviluppo di percorsi aggregati, capaci di offrire un'esperienza formativa composita, nella forma di mini-master destinati a giovani con alto potenziale di crescita professionale: una risposta concreta alle esigenze di una formazione multidisciplinare, capace di fornire non solo strumenti tecnici ma anche capacità di orientamento e visione strategica. Questi percorsi non si propongono come meri titoli accademici, ma come esperienze professionali formative ad alta intensità, in grado di preparare figure capaci di accompagnare e interpretare con consapevolezza le trasformazioni in atto, dotandole di un'identità distintiva.

In un settore sempre più competitivo e in evoluzione, la capacità di attrarre nuovi talenti e di trattenere le competenze più qualificate è diventata una priorità assoluta. La formazione che si limita a una mera trasmissione tecnica rischia di essere percepita come un obbligo, una formalità distante dai reali bisogni di crescita professionale e personale. Al contrario, quando la formazione si configura come luogo di cultura e di comunicazione di valore, diventa un potente fattore di motivazione e fidelizzazione. Un ambiente formativo che costruisce senso di appartenenza, che stimola la crescita continua e riconosce il contributo individuale nel quadro di un progetto collettivo, favorisce certamente una maggiore soddisfazione e stabilità, elementi fondamentali per la "retention", soprattutto tra i lavoratori già inseriti nel settore. Per i giovani che entrano nel mondo della logistica, la possibilità di accedere a una formazione che racconta la complessità e le opportunità del settore rappresenta una potente leva di attrazione, capace di superare stereotipi e di valorizzare la logistica come scelta professionale strategica e sostenibile. Una delle sfide più importanti della formazione oggi, dunque, è quella di superare la dicotomia tra cultura e competenza, nella consapevolezza che, a fronte di un sapere che abilita, solo la cultura può guidarne l'uso e definirne il significato. ■



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

Il decreto infrastrutture

a cura dello **Studio Legale Mordiglia***

Il nuovo decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, approvato dal consiglio dei ministri il 19 maggio ed entrato in vigore il 21 maggio, introduce una serie di misure che riformano profondamente la disciplina dell'autotrasporto merci, puntando a garantire maggiore equità contrattuale, trasparenza operativa e sostegno agli investimenti per la modernizzazione delle flotte. Innanzitutto, viene modificato l'articolo 6-bis del d.lgs. 286/2005, riducendo da due ore a novanta minuti il periodo di franchigia per le operazioni di carico e scarico dei veicoli. Superato questo limite, committente e carica-

tore diventano obbligati in solido a corrispondere al vettore un indennizzo pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo, importo che vale per il 2025 e sarà automaticamente rivalutato ogni anno secondo l'indice Istat-Foi. Per evitare contestazioni, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo al punto di carico o scarico avvalendosi dei dati del sistema satellitare di geolocalizzazione aziendale o del tachigrafo intelligente di seconda generazione. Inoltre, pur consentendo lo svolgimento delle operazioni anche in assenza dell'autista, il decreto sancisce il diritto del conducente di essere presente e di verificarne la regolarità, soprattutto per quanto riguarda la sistemazione della merce sul veicolo. Il diritto all'indennizzo sorge non solo al superamento dei novanta minuti di attesa, ma anche se le tempistiche contrattuali di carico/scarico risultano violate, purché tale circostanza emerga dalla documentazione di trasporto; la richiesta di pagamento deve essere avanzata entro un anno dalla maturazione del diritto, pena la prescrizione, sebbene rimanga ferma la possibilità di ricorrere all'ingiunzione di pagamento. Sotto il profilo finanziario, al comma 15-bis dell'articolo 83-bis del d.l. 112/2008 si stabilisce che le fatture di trasporto debbano essere saldate entro sessanta giorni dalla loro emissione. In caso di ritardi reiterati, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato può intervenire d'ufficio o su segnalazione del vettore o del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, applicando sanzioni amministrative fino al 10% del



Il nuovo decreto mira a garantire maggiore equità contrattuale nell'autotrasporto merci

fatturato dell'impresa committente e comunque non inferiori a 1.000 euro; dopo il superamento dei novanta giorni, oltre agli interessi di mora scatteranno tali sanzioni pecuniarie.

A corollario di questa nuova disciplina, il decreto stanziava un fondo di 12 milioni di euro da destinare al rinnovo del parco veicolare: 6 milioni per il 2025 e 6 milioni per il 2026, risorse che, pur modeste rispetto alle richieste avanzate dalle associazioni di categoria, rappresentano un primo intervento a sostegno delle imprese nella transizione verso mezzi più moderni e sostenibili. Nel complesso, queste disposizioni mirano a ridurre i tempi morti, promuovere l'efficienza logistica e tutelare il lavoratore-autista, mentre il coinvolgimento diretto dell'Autorità della concorrenza sulla disciplina dei pagamenti intende scoraggiare comportamenti di abuso di dipendenza economica a danno delle aziende di trasporto. Resterà ora fondamentale monitorarne l'applicazione pratica e valutare, in sede di conversione parlamentare, eventuali integrazioni per rafforzare la tenuta di un settore strategico per la competitività del sistema paese. ■

* Studio legale Mordiglia
20121 Milano – via Agnello 6/1
Tel. 02 36576390
16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17
Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it



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

Programma Giugno-Settembre 2025

GIUGNO

5 GIUGNO**

CONTRATTO DI LOGISTICA: ESEMPI DI ESPERIENZE PRATICHE AFFRONTATE DAI COMMITTENTI E PER LA CONCLUSIONE DEL CONTRATTO FIN DALLA GARA DI APPALTO
Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

10 GIUGNO

TECNICA E PRATICA DELLE ASSICURAZIONI APPLICATA AL CONTRATTO DI LOGISTICA INTEGRATA AL TRASPORTO E DI DEPOSITO
Franco Larizza

11 GIUGNO

GARE DI APPALTO: INDICAZIONI UTILI PER TERZIARIZZARE CON SUCCESSO LA FUNZIONE LOGISTICA
Dr. Fausto Benzi

19 GIUGNO

LA GIURISPRUDENZA PIÙ RECENTE IN TEMA DI CASO FORTUITO, COLPA GRAVE E LIMITE DI RESPONSABILITÀ IN AMBITO TRASPORTI
Avv. Carlo Solari

26 GIUGNO**

EXPORT COMPLIANCE PROGRAM: SANZIONI UE E US E I NUOVI OBBLIGHI DI DUE DILIGENCE 2025
Dr. Marco Sella

LUGLIO

1 LUGLIO

I CONTRATTI DI COSTRUZIONE E VENDITA DEI MAGAZZINI. DINAMICHE NEGOZIALI, CONTRATTUALI ED OPERATIVE
Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro

2 LUGLIO

TRADE WARS E SANZIONI INTERNAZIONALI: "TRUMP TARIFFS" E TENSIONI COMMERCIALI
Marco Sella

8 LUGLIO

GLI IMPATTI DEGLI INCOTERMS SUI CONTRATTI DI TRASPORTO E DI ASSICURAZIONE. COME SUPERARE LA PROSPETTIVA DELLA VENDITA EXW
Avv. Davide Magnolia

17 LUGLIO**

MISURE DAZIARIE E IVA ALL'IMPORTAZIONE: LE NUOVE INSIDIE GLOBALI, DAZI USA E BARRIERE TARIFFARIE
Avv. Ettore Sbandi

23 LUGLIO**

APPROVVIGIONAMENTI E SCORTE IN MAGAZZINO: GUIDA A UNA GESTIONE CORRETTA ED EFFICACE
Dr. Fausto Benzi

SETTEMBRE

18 SETTEMBRE

LA DISTRIBUZIONE DEI PRODOTTI ALL'ESTERO VIA GOMMA. DOCUMENTI DA GESTIRE E MONITORAGGIO DEI SUB-VETTORI
Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

24 SETTEMBRE

LA COMPLIANCE DOGANALE ALL'EXPORT: LA DISCIPLINA "DUAL USE" E LE SANZIONI ALLA RUSSIA
Avv. Lorenzo Ugolini

29 SETTEMBRE**

BLOCKCHAIN E LOGISTICA: STATO DELL'ARTE E TREND DI UNA TECNOLOGIA A SUPPORTO DELLA SUPPLY CHAIN
Dario Favaretto

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



Assologistica Cultura e Formazione

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

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

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

La gestione degli ausiliari

di **Lorenzo Ugolini** e **Lucilla Raffetto**
LCA Studio Legale

Con la circolare 14 maggio 2025, n. 9, l'Agenzia delle dogane ha fornito importanti chiarimenti sulle modalità di gestione del personale ausiliario del rappresentante doganale. Il d.lgs. 141/2024, recante le Disposizioni nazionali complementari al Codice doganale dell'Unione ha apportato significative novità anche in relazione all'istituto della rappresentanza doganale - ora disciplinata dall'art. 31 delle DNC - che, come noto, consente agli operatori economici di farsi rappresentare da un soggetto terzo per l'espletamento delle formalità doganali. A tal fine, l'art. 31, comma 1, DNC prevede l'obbligo di stipulare un contratto di mandato scritto, che può essere con o senza rappresentanza. Invero, la rappresentanza doganale può essere diretta, quando il rappresentante opera in nome e per conto di un operatore economico, ovvero indiretta, se il rappresentante agisce in nome proprio, ma per conto di un'altra persona, unitamente alla quale diventa responsabile in solido per l'obbligazione tributaria, ex art. 77, par. 3, CDU. Mentre la prima è subordinata al possesso di specifici standard etici e professionali, i quali si ritengono soddisfatti se il richiedente è un doganalista, è autorizzato quale centro di assistenza doganale (CAD) o è titolare della certificazione di Operatore Economico Autorizzato (AEO), la seconda, invece, è libera.

Il comma 6 dell'art. 31 DNC prevede la possibilità per il rappresentante doganale di avvalersi, a sua volta, di personale ausiliario per l'esecuzione delle mansioni di carattere esecutivo nei luoghi in cui vengono svolte le operazioni doganali che richiedono la presenza fisica, da svolgersi entro i limiti di delega individuati nell'incarico conferito all'ausiliario e sotto la responsabilità del rappresentante medesimo. Resta salva la facoltà concessa all'amministrazione di chiedere, ove necessario, l'atto che legittima il conferimento dell'incarico. L'agenzia delle dogane, con la circolare in esame, nell'ottica di



La circolare dell'agenzia delle dogane ha fornito chiarimenti sulla modalità di gestione degli ausiliari del rappresentante doganale

una maggiore semplificazione, ha definito una procedura per efficientare l'immediata identificazione degli ausiliari. In particolare, nel caso in cui il compito affidato non sia limitato a una singola attività, l'ufficio territorialmente competente potrà acquisire, una tantum, la prova dell'incarico conferito, il cui atto dovrà contenere l'espressa indicazione del periodo di validità dello stesso, utilizzabile per tale durata, quale strumento di rapida riconducibilità e riconoscibilità dei soggetti delegati. Considerata, inoltre, l'abrogazione delle previgenti disposizioni di cui agli artt. 45 e 46 t.u. 43/1973 (Tuld), concernenti il registro del personale ausiliario e lo svolgimento del tirocinio professionale, il Consiglio nazionale degli spedizionieri doganali - già in possesso di tutti gli elementi informativi utili per l'identificazione degli ausiliari - fornirà a questi ultimi un tesserino di riconoscimento, il cui fac-simile è allegato alla circolare in commento. Tale tesserino potrà essere utilizzato per comprovare l'incarico ricevuto, nonché per facilitare l'accesso presso le strutture dell'agenzia delle dogane. Anche alla luce di tali chiarimenti, risulta fondamentale disciplinare, tramite appositi contratti di mandato scritti, i rapporti doganali, inserendo, ad esempio, una clausola che preveda l'impegno per i rappresentanti di comunicare all'ufficio la revoca dell'incarico, giacché, in caso contrario, tutti gli atti e provvedimenti notificati al solo spedizioniere si considerano validamente eseguiti. ■

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.euromerci.it - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn

Il nuovo standard SGP.32

Questo nuovo standard rappresenta un importante passo avanti nel provisioning remoto delle SIM, ridefinendo il modo in cui i dispositivi IoT vengono sviluppati a livello globale e aprendo la strada alla prossima era dell'innovazione connessa.

di **Sönke Schröder***

Con oltre 34 miliardi di dispositivi connessi che dovrebbero essere in funzione in tutto il mondo entro il 2028, le industrie di tutto il mondo stanno affrontando una crescente pressione per adottare strategie di connettività semplificate e scalabili. L'accelerazione dell'espansione dell'Internet of Things (IoT) offre immense opportunità, ma anche una notevole complessità logistica e tecnica. Detto questo, il nuovo standard SGP.32 della Global System for Mobile Communications Association rappresenta un entusiasmante passo avanti nel provisioning remoto delle SIM, ridefinendo il modo in cui i dispositivi IoT vengono sviluppati e gestiti a livello globale e aprendo la strada alla prossima era dell'innovazione connessa. SGP.32 segna un aggiornamento significativo rispetto al suo predecessore, SGP.02, passando dalla comunicazione basata su SMS ai protocolli basati su IP. Questo offre anche una maggiore efficienza nella gestione dei dispositivi in implementazioni su larga scala. Inoltre, SGP.32 si allinea strutturalmente con lo standard SGP.22 rivolto ai consumatori, offrendo un'architettura più unificata e semplificata per diversi tipi di dispositivi. Questo allineamento supporta gli sforzi del settore per ridurre la frammentazione nelle soluzioni di connettività, consentendo una maggiore coerenza tra gli ecosistemi IoT.

La preparazione del settore per que-



L'accelerazione dell'espansione dell'Internet of Things offre immense opportunità, ma anche una notevole complessità logistica e tecnica

sto nuovo standard è già evidente, poiché i primi prodotti eUICC (Universal Integrated Circuit Card) integrati, conformi a SGP.32 sono stati certificati secondo lo schema eUICC Security Assurance (eSA) di GSMA e il programma di conformità eSIM. Questo traguardo segue il rilascio di SGP.32 versione 1.2 e le relative specifiche di conformità e sicurezza all'inizio di quest'anno. Queste specifiche sono state meticolosamente sviluppate per garantire che i prodotti IoT eSIM siano sicuri, interoperabili e adatti all'implementazione su diverse reti mobili in tutto il mondo. Il processo di conformità avanzato della GSMA ha svolto un ruolo fondamentale nell'accelerare i tempi di certificazione, con alcune soluzioni che hanno ottenuto l'appro-

vazione in meno di due mesi. Questa capacità di certificazione rapida è fondamentale per aiutare le organizzazioni a portare sul mercato soluzioni IoT conformi più rapidamente. I vantaggi dell'adozione di SGP.32 per le implementazioni IoT globali sono numerosi e di vasta portata. Uno dei vantaggi più immediati risiede nell'efficienza della supply chain. Tradizionalmente, l'implementazione di dispositivi connessi a livello globale ha richiesto l'integrazione di SIM specifiche per paese durante la produzione, un processo che introduce sfide logistiche e aumenta la complessità dell'inventario. Con SGP.32, i dispositivi possono localizzarsi automaticamente al momento dell'implementazione, eliminando la necessità di preinstalla-



Il processo di conformità della GSMA ha svolto un ruolo fondamentale nell'accelerare i tempi di certificazione, con alcune soluzioni che hanno ottenuto l'approvazione in meno di due mesi

re SIM specifiche per regione. Questa funzionalità riduce il numero di unità di stoccaggio (SKU) necessarie per i diversi mercati, semplifica la gestione dell'inventario e può ridurre i costi di produzione semplificando la distinta base. Inoltre, SGP.32 aiuta le organizzazioni a rimanere conformi ai requisiti normativi in evoluzione, in particolare quelli che prevedono restrizioni permanenti al roaming. Abilitando il passaggio remoto ai profili di rete locali, le aziende possono mantenere una connettività dei dispositivi senza interruzioni rispettando le normative regionali. Questa commutazione dinamica migliora anche la resilienza della rete. Man mano che gli operatori di rete mobile eliminano gradualmente le tecnologie legacy come 2G e 3G, la capacità di cambiare rete da remoto garantisce che i dispositivi possano mantenere la continuità del servizio di fronte a tramonti di rete o interruzioni impreviste.

Il controllo dei costi è un altro vantaggio convincente. La commutazione dinamica dei profili consente alle aziende di selezionare i profili di rete che offrono la migliore copertura e i migliori prezzi, ottimizzando i costi di connettività in base alle condizioni del mercato regionale. Questa flessibilità contribuisce a ridurre il costo totale di proprietà e offre alle aziende un maggiore controllo sui budget IoT. Inoltre, SGP.32 introduce miglioramenti significativi nella gestione dei dispositivi. Le organizzazioni possono eseguire il provisioning e la supervisione remota di milioni di dispositivi via etere, riducendo la necessità di interazione fisica e conservando le risorse operative. Sebbene la commutazione dei profili consumi energia, un aspetto da considerare per i dispositivi IoT alimentati a batteria, lo standard SGP.32 è stato progettato tenendo conto dell'efficienza energetica. Incorpora protocolli su misura per ridurre al minimo l'im-

patto della batteria, consentendone l'utilizzo in implementazioni sensibili all'energia senza compromettere la longevità del dispositivo. L'enfasi dello standard sull'interoperabilità e la scalabilità lo posiziona come una soluzione pronta per il futuro. SGP.32 promuove un elevato grado di compatibilità tra reti e fornitori utilizzando protocolli e componenti allineati a livello globale. Questo design consente alle aziende di cambiare fornitore di servizi o operatori di rete senza dover sostituire l'hardware esistente. Il risultato è un modello di connettività flessibile e indipendente dal fornitore che consente alle aziende di adattarsi a nuovi requisiti o opportunità di mercato senza incorrere in costi dirompenti.

La pertinenza del SGP.32 è sottolineata se esaminata attraverso la lente di settori specifici. Nel settore automobilistico, ad esempio, la capacità di garantire una connettività transfrontaliera senza soluzione di continuità per la telematica, i sistemi di chiamata di emergenza e le piattaforme di infotainment è sempre più fondamentale. SGP.32 supporta il servizio continuo mentre i veicoli viaggiano attraverso le regioni, migliorando l'esperienza e la sicurezza del conducente. Nel settore sanitario, dove il monitoraggio remoto dei pazienti e i dispositivi medici connessi svolgono un ruolo fondamentale nell'erogazione di cure al di là delle tradizionali impostazioni cliniche, lo standard facilita la connettività sicura e affidabile dei dispositivi, essenziale per la crescita dei servizi di telemedicina. Anche le utility e le applicazioni di smart metering ne trarranno beneficio. SGP.32 consente alle aziende di implementare milioni di contatori intelligenti con la possibilità di ricevere aggiornamenti e comandi di riconfigurazione da remoto. Questa >



Anche i casi d'uso dell'IoT industriale, come le linee di produzione automatizzate e il monitoraggio in tempo reale delle apparecchiature, traggono vantaggio dalla maggiore affidabilità di SGP.32, contribuendo a garantire tempi di attività e prestazioni ottimali in ambienti mission-critical

funzionalità over-the-air riduce la necessità di visite da parte di tecnici e garantisce che i dispositivi rimangano aggiornati e operativi. Nei trasporti e nella logistica, lo standard supporta una migliore tracciabilità delle risorse e il monitoraggio delle spedizioni in tempo reale, che a sua volta migliora la gestione della flotta e riduce il rischio di perdite o ritardi. Anche i casi d'uso dell'IoT industriale, come le linee di produzione automatizzate e il monitoraggio in tempo reale delle apparecchiature, traggono vantaggio dalla maggiore affidabilità e controllo abilitati da SGP.32, contribuendo a garantire tempi di attività e prestazioni ottimali in ambienti mission-critical.

Per applicare con successo SGP.32, le organizzazioni devono comprendere e preparare i componenti tecnici

necessari. Questi includono l'eUICC, che memorizza e cambia i profili di connettività; il Subscription Manager Data Preparation Plus (SM-DP+), responsabile della consegna sicura dei profili al dispositivo; e il Subscription Manager Discovery Server (SM-DS), che aiuta i dispositivi a localizzare l'SM-DP+ appropriato. A collegare questi elementi ci sono i componenti di indirizzamento IP (IPa e IPad), che facilitano le comunicazioni sicure tra l'eUICC e l'infrastruttura esterna. IoT Remote Manager (eIM) supervisiona l'intero ciclo di vita della connettività dei dispositivi, dal provisioning al ritiro. L'interoperabilità globale rimane un fattore chiave per qualsiasi implementazione IoT. SGP.32 supporta l'integrazione con oltre 600 reti mobili in più di 185 paesi, garantendo che i dispositivi connessi possano funzio-

nare in modo affidabile praticamente in qualsiasi regione. Questa portata globale, combinata con la robustezza tecnica e la flessibilità dello standard, posiziona SGP.32 come un fattore chiave per la prossima fase dell'evoluzione dell'IoT. Con il continuo aumento del numero di dispositivi connessi, la capacità di gestire in modo efficiente e sicuro queste connessioni su larga scala diventa sempre più importante. Con la sua attenzione alla flessibilità, all'interoperabilità e all'efficienza dei costi, SGP.32 consente alle aziende di navigare in ambienti di connettività complessi con maggiore sicurezza. ■

**direttore della connettività globale go-to-market e dell'innovazione IoT presso Giesecke+Devrient, azienda globale di SecurityTech*

ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

DAZI DOGANALI, FACCIAMO CHIAREZZA IN TEMPI DI NUOVI EQUILIBRI ECONOMICI E GEOPOLITICI



4 Giugno 2025 - ore 14,30 - 15,30

RELATORE:

Avv. ETTORE SBANDI, Of Counsel - Deloitte Studio Tributario e Societario

Da inizio aprile il commercio internazionale ha subito uno scossone, a seguito della decisione del presidente americano Trump di introdurre dazi generalizzati per circa 60 Paesi ritenuti responsabili di attuare politiche commerciali ingiuste verso gli USA.

Ma quali le reali finalità di questi dazi?

E come vengono applicati in Italia e nella Ue?
Quali i reali cambiamenti innescati dalle scelte degli USA?

PER ISCRIZIONI:

<https://culturaeformazione.assologista.it/corsi/dazi-doganali-facciamo-chiarrezza-in-tempi-di-nuovi-equilibri-economici-e-geopolitici/>

Pallet: il noleggio green viaggia su EPAL

Uno studio del Politecnico di Milano conferma: la gestione EPAL a noleggio riduce le emissioni del 35%. Eco-design e sostenibilità del servizio Nolpal.

La sostenibilità è oggi una priorità e la logistica deve evolversi per ridurre l'impatto ambientale. In questo scenario, il pallet EPAL si conferma non solo uno standard di settore per qualità e sicurezza, ma anche il pallet più sostenibile. A testimoniarlo, uno studio scientifico condotto dal Politecnico di Milano. Protagonista del cambiamento: Nolpal. Riccardo Casadei, presidente di EPAL Italia e AD del gruppo Casadei Pallets e Nolpal, lo ha ribadito agli Stati Generali del Pallet: "Il settore EPAL ha anticipato il regolamento europeo [sugli imballaggi e la gestione dei rifiuti]: già vent'anni fa quando è partito EPAL aveva già pensato che il pallet è circolare, viene riutilizzato e crea pochissimo rifiuto". Con 400 milioni di movimenti in Italia e oltre 200 riparatori qualificati, EPAL è un'eccellenza in termini di robustezza, riutilizzabilità e tracciabilità. Il pallet EPAL è progettato secondo i principi dell'ecodesign: è costruito con legno proveniente da fonti sostenibili, è facilmente riparabile e ha una lunga durata utile. Ogni elemento è pensato per resistere a decine di cicli di utilizzo, minimizzando lo spreco di materiali e l'impatto ambientale. Questa attenzione alla progettazione lo rende la base ideale per una logistica realmente sostenibile.

L'evidenza scientifica: -35% CO₂ -eq con Nolpal. La sostenibilità intrinseca del pallet EPAL trova conferme in studi scientifici. L'ultima pubblicazione è l'analisi LCA (Life Cycle Assessment) condotta dal professor Giovanni Dottelli e dalla professoressa Paola Gallo Stampino del Politecnico di Milano, sul sistema Nolpal confrontato con i mo-



delli tradizionali di scambio. Risultato: il modello "EPAL a noleggio" di Nolpal consente una riduzione tra il 30% e il 35% delle emissioni di gas serra. Il beneficio non deriva solo dall'ecodesign del pallet EPAL, asset riutilizzabile e riparabile, ma è frutto dell'ulteriore ottimizzazione svolta dalla rete Nolpal sui percorsi di ritiro, selezione, riparazione e consegna dei pallet. La rete capillare di Nolpal Point riduce drasticamente le distanze percorse per il ritiro dei pallet vuoti e ottimizza i flussi logistici, evitando i viaggi a vuoto e massimizzando il riutilizzo dell'imballaggio. I dati primari raccolti da Nolpal su sei mesi di attività per un grande marchio italiano hanno consentito valutazioni attendibili sul piano ambientale. Lo scenario analizzato includeva Nolpal Point, magazzini industriali e CEDI della grande distribuzione.

Un modello virtuoso. Nolpal ha scelto il pallet EPAL per costruire un servizio che potenzia i benefici dell'economia circolare. Come evidenziato da Nicola Semeraro, presidente di Rilegno, il modello d'impresa di Nolpal "espande, fa evolvere e rafforza i punti di forza del sistema EPAL". Gestendo sia i parchi pallet di proprietà dell'industria, sia quelli a noleggio di sua proprietà, Nolpal aumenta i benefici ambientali già insiti nel sistema EPAL. In conclusione, il binomio tra pallet EPAL e gestione Nolpal rappresenta oggi un benchmark di logistica sostenibile. Nolpal ha scelto Epal, investendo in una piattaforma che unisce efficienza, legalità e impatto ambientale misurabile. Oggi non basta muovere la merce: serve farlo responsabilmente. ■

Accordo con la Tunisia per far venire lavoratori nel nostro paese

L'obiettivo è di sostenere le imprese logistiche italiane nel reclutamento internazionale di nuove figure professionali che attualmente mancano.

Recentemente ha preso avvio il progetto "Promozione di canali legali di ingresso in Italia. Misure pre-partenza e inserimento lavorativo di cittadini di paesi terzi". Le modalità sono state illustrate nelle scorse settimane durante un webinar promosso da Assologistica, associazione che in collaborazione con Sviluppo Lavoro Italia (società del ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali) sta promuovendo l'importante iniziativa. Una collaborazione che è estesa e vede anche la partecipazione - oltre che delle Regioni, di diverse associazioni datoriali, e di servizi per il lavoro - del Fondo asilo migrazione e integrazione, del ministero dell'Interno e di Aneti, l'Agenzia nazionale per l'impiego e il lavoro della Tunisia, che in questa fase è il primo paese a essere direttamente coinvolto. La volontà della novità intrapresa è quella di sostenere le imprese logistiche italiane nel reclutamento internazionale di nuove figure professionali: lavoratori formati e qualificati provenienti - appunto - dalla Tunisia attraverso canali di mobilità legale per soddisfare le esigenze del mercato nazionale specifico, in seria difficoltà nel reperire nuovi soggetti professionalmente all'altezza e competenti per "tamponare" la carenza di organico persistente ormai da tempo in ogni ambito del settore, anzitutto per quanto riguarda il fabbisogno di autisti. Grazie a questo progetto verranno realizzate azioni specifiche volte a favorire l'ingresso legale nel nostro paese di cittadini tunisini che abbiano dimostrato competenze attraverso i corsi di formazione professionale e civico-linguistico senza che questi poi debbano essere soggetti alle limitazioni numeriche per l'assunzione di lavoratori



Questo accordo potrebbe facilitare l'assunzione di nuovi autisti, che oggi non si trovano

stranieri: in questo senso risulta evidente il compito a supporto di tutta l'operazione proprio dell'agenzia del lavoro del paese africano.

Il primo step prevede l'identificazione delle esigenze professionali delle singole imprese italiane interessate, che comunicheranno a Sviluppo Lavoro Italia il proprio fabbisogno di lavoratori tramite uno schema prefissato - la "Scheda di Rilevazione Vacancy" - indicando i ruoli professionali richiesti, i livelli di esperienza e le competenze specifiche necessarie. Successivamente Sli e Aneti selezioneranno in loco lavoratori in possesso di profili prossimi a quelli richiesti (da 3 a 5 candidati per ogni vacancy) organizzando poi incontri (in presenza o a distanza) con le imprese per il colloquio con i candidati e procedendo alla selezione delle persone ritenute più idonee che, dopo un corso della durata minima di 150 ore (riguardante la conoscenza quantomeno basilare della nostra lingua, l'educazione civica da noi vigente, la salute, la sicurezza sul lavoro e l'acqui-

sizione delle competenze necessarie al profilo richiesto dalle imprese), potrebbe poi sfociare arrivando eventualmente ad un'assunzione con annessa garanzia dall'ingresso legale in Italia per motivi di lavoro in tempi molto brevi. A corollario di tutto il percorso, Sviluppo Lavoro Italia si impegna a garantire anche il sostegno per tutte le pratiche amministrative necessarie per un inserimento agevolato (anche dal punto di vista abitativo) e senza intoppi dei lavoratori selezionati. In questa fase - indubbiamente assolutamente e del tutto innovativa per il settore logistico nel suo insieme del nostro paese - è previsto il coinvolgimento di un numero di figure professionali formate ad hoc provenienti dalla Tunisia variabile fra le 100 e le 250 unità, e può contare su un finanziamento di 2 milioni di euro garantito dal Fondo asilo migrazione e integrazione dell'Unione europea. (T.M.)

Per qualsiasi ulteriore informazione è possibile contattare l'indirizzo mail canalilegali@sviluppolavoroitalia.it

PROPERTY OF
LPR
WWW.LPR.EU



La GDO è calata di circa il 3,5% nel primo trimestre 2025

“Cerchiamo di recuperare con il discount che è in aumento e cedendo sempre nuovi clienti”, dice Paolo Cipriani, commercial manager di LPR Italia.

di **Paolo Giordano**

La Pallet Rouge-LPR è un'azienda fondata in Francia nel 1992, con la specializzazione nella gestione e nel noleggio dei pallet per i produttori europei. Ha oltre 135 centri di assistenza in tutta Europa, è in grado di consegnare e ritirare i propri pallet ovunque e in qualsiasi momento. Grazie all'ac-

cettazione dei pallet LPR presso tutti i rivenditori europei, la consegna dei pallet è assicurata. “L'attività logistica è un investimento importante perché completa la produzione industriale. Per questo poniamo la trasparenza al centro della nostra attività attraverso una fatturazione chiara, senza costi nasco-

sti. Dall'acquisto alla consegna, operiamo un controllo rigoroso sui pallet che forniamo, che sono compatibili con tutte linee di produzione automatizzate e con tutti i sistemi di movimentazione”, ci dice Paolo Cipriani, commercial manager di LPR Italia, non appena iniziamo a intervistarlo.

IL POOLING DEL PALLET, CI PARE, STIA ENTRANDO NELLA LOGICA DELLE AZIENDE ITALIANE. SONO CADUTE QUELLE REMORE CHE A VOLTE ESISTEVANO?

Assolutamente sì. Il pallet pooling sta entrando nelle abitudini delle nostre aziende, che ormai lo vedono come un'alternativa stabile nei confronti del sistema Epal. Sono sempre di più le richieste che ci vengono rivolte anche per conoscere soltanto come sono le regole del suo funzionamento. La testimonianza di quanto ciò sia vero sta anche nei nuovi clienti che abbiamo acquisito e che serviamo.

SI È CHIUSO DA POCO IL 2024, COME È ANDATA LA VOSTRA ATTIVITÀ

NELL'ANNO?

Non ci possiamo lamentare su come è andata lo scorso anno: l'andamento generale è stato buono. Infatti, il volume 2024 è stato di oltre otto milioni di pallet, che è un successo importante....

IL 2025 COME È INIZIATO?

E' partito in sordina, comunque in linea di massima è allineato ai nostri budget. Siamo di fronte a una situazione particolare: c'è il problema che esiste un calo delle performance della grande distribuzione organizzata, mentre il discount continua ad aumentare le vendite, continua a crescere. Ad esempio, specie nel settore del beverage, questo calo si fa



PAOLO CIPRIANI

sentire e, poi, non siamo aiutati dal meteo, non c'è stato il "caldo" che, generalmente, aiuta il settore. Speriamo che questa situazione cambi, altrimenti, oggettivamente, ci potrebbero essere flessioni anche nel periodo estivo. Noi restiamo comunque in equilibrio: cala la GDO, ma cresce il discount e noi, per bilanciare, continuiamo la ricerca sempre di nuovi clienti.

IL CALO DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE ORGANIZZATA, CHE ERA IN FLESSIONE ANCHE NELLA FINE DELL'ANNO SCORSO, SI SPIEGA CON LA DIMINUIZIONE NEL NOSTRO PAESE DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE. COSA NE PENSA?

In effetti, la produzione industriale è in flessione negli ultimi due anni e i salari non hanno completamente recuperato dalla fiammata inflazionistica. E' vero che le retribuzioni contrattuali reali hanno recuperato una parte di quanto hanno perso causa l'inflazione, ma a fine 2024 erano ancora inferiori del 10,5% rispetto a quanto erano al termine del 2019, prima del Covid. Così quasi un quarto della popolazione del nostro paese vive oggi sul bordo della povertà. Così si spiega la flessione della

grande distribuzione, che nel primo trimestre dell'anno ha diminuito le vendite, in volume, di circa il 3,5%. Credo che il problema stia nelle difficoltà che sta incontrando il paese. Gli acquisti vengono fatti dalle famiglie con molta più attenzione e ci si guarda in giro prima di fare una compra. Certamente questa situazione si ripercuote su di noi che abbiamo la grande distribuzione come il maggior punto di consegna. Come dicevo, stiamo cercando sempre nuovi clienti per mantenerci nel budget.

NEI CONFRONTI DEL PALLET EPAL COME STA ANDANDO?

Certamente, calando le richieste, il pallet Epal abbassa i suoi prezzi. Non tornerà ai costi che aveva due anni fa, ma è più fluttuante che il servizio a noleggio.

NEGLI ALTRI PAESI CHE SERVITE CHE SITUAZIONE C'È, A LIVELLO DEI CONSUMI?

Il calo dei consumi, anche se ci sono differenze da un paese all'altro, possiamo dire che esista quasi dappertutto in Europa. In Italia, la situazione è più difficile perché i salari, come dicevo, non sono cresciuti in modo corrispondente alla crescita dell'inflazione

UN'ULTIMA DOMANDA, CHE LE FACCIAMO IN MANIERA SCHIETTA: PERCHÉ LE AZIENDE DOVREBBERO RIVOLGERSI A LPR?

In primo luogo per una sicurezza dei costi, cosa non da poco. In secondo luogo, garantiamo una gestione sostenibile delle nostre forniture di pallet. Lavoriamo per ridurre il chilometraggio a vuoto ottimizzando i nostri flussi di trasporto. Lavorare con LPR significa scegliere di costruire un futuro responsabile per un'azienda. ■



La logistica resta uno dei principali target di investimento

Nel primo trimestre 2025, il mercato delle locazioni registra 480 mila metri quadrati di take-up, sostenuto dalla domanda di operatori 3PL.

Nel primo trimestre del 2025 il settore logistico e industrial ha raggiunto circa 670 milioni di investimenti, raddoppiando i volumi dello stesso periodo del 2024 e posizionandosi al primo posto per volume investito, alla pari con il settore uffici, rappresentando circa il 25% del totale. Il settore rimane al momento uno dei principali target di investimento, trainato dal significativo repricing negli

ultimi 24 mesi - che ha portato i rendimenti netti prime al 5,5% - dalla ripresa dell'attività da parte di investitori core e da fondamentali che si confermano positivi. Si consolidano quindi aspettative di graduale compressione a partire dal prossimo trimestre con la chiusura di operazioni in corso. Dal punto di vista degli occupier, si sono registrati 480 mila metri quadrati di take-up, in calo anno su anno, ma in linea con la

media decennale. Nonostante un buon livello di domanda, l'attuale clima di incertezza impatta sulle tempistiche decisionali relative a eventuali espansioni e riposizionamenti. Queste sono alcune delle principali conclusioni emerse dall'analisi condotta da JLL, società leader nella consulenza specializzata per il settore immobiliare e nella gestione degli investimenti, presente in 80 paesi con oltre 100 mila dipendenti.



In termini di transazioni capital markets, l'inizio dell'anno ha beneficiato della chiusura di operazioni avviate nella seconda metà del 2024, tra cui due portafogli di oltre 200 milioni di euro l'uno, che hanno rappresentato insieme circa il 70% dei volumi. Le restanti operazioni, a livello di ticket size, si sono invece attestate sotto ai 50 milioni di euro. Il ritrovato dinamismo sul prodotto core si aggiunge alla persistente fiducia degli investitori con profilo Core + e Value add nei fondamentali della logistica italiana. Per quanto riguarda il mercato delle locazioni, il rallentamento dell'assorbimento, a fronte di completamenti e pipeline stabili/in crescita in alcuni specifici sottomercati, ha contribuito a un lieve incremento del vacancy rate nazionale sul prodotto di grado A,

che si attesta comunque a un livello ancora fisiologico intorno al 4%. I 3PL rimangono al primo posto in termini di take-up, coprendo circa il 50% dell'assorbimento, mentre si rileva un aumento della domanda da parte di operatori dei settori produttivi, che rappresentano un 20% circa, seguiti dal retail con una quota analoga. In particolare, i retailer, data l'incertezza di mercato dell'ultimo periodo, si stanno affidando maggiormente ai 3PL nella gestione distributiva. Il trimestre ha visto una netta prevalenza di lease (oltre il 60%) con una riduzione della componente Built-to-Own (16%), rispetto a quanto osservato nel 2024, in cui aveva pesato circa il 30%. Il rallentamento dell'assorbimento si collega anche all'assenza di transazioni di grandi dimensioni, oltre i 50 mila metri quadrati. A prevalere è infatti la fascia inferiore ai 25 mila, che ha rappresentato oltre il 60% in termini numerici e circa il 40% per metri quadrati assorbiti. Il restante 40% in termini numerici è costituito invece dalla fascia compresa tra i 25 mila e i 50 mila metri quadrati.

Dal punto di vista geografico, il 60% dell'assorbimento si è concentrato nel nord Italia, il 24% nel centro e il restante 16% al sud. I canoni sono cresciuti su base trimestrale: a Milano e Roma si attestano a 68 euro/mq, in Veneto a 58 euro/mq, a Bologna sono stabili a 66 euro/mq e a Torino a 50 euro/mq, mantenendo stabile il livello degli incentivi. Anche i canoni prime per gli asset last mile rimangono stabili sia a Milano che a Roma a circa 110 euro/mq, con picchi legati a personalizzazioni per operazioni BTS. L'attività di sviluppo si è confermata sostenuta: nel primo trimestre 2025 sono stati completati oltre 600 mila metri quadrati di progetti, dato supe-

riore alla media quinquennale, di cui circa il 75% è stato di tipo speculativo. "Nel primo trimestre dell'anno, il settore industriale e logistico si è confermato tra i più attrattivi per gli investitori, con volumi in raddoppio anno su anno e rappresentando il 25% degli investimenti complessivi", ha commentato Elena Di Biase, head of logistics capital markets di JLL Italia, che ha aggiunto: "Il repricing degli ultimi due anni e il rinnovato interesse degli investitori core stanno creando un contesto favorevole per il settore. La chiusura di due importanti portafogli sopra i 200 milioni e l'attività in corso confermano la fiducia nei fondamentali del mercato italiano. Guardando alla seconda metà dell'anno, ci aspettiamo di vedere ancora disciplina nelle scelte acquisitive degli investitori ma anche una graduale compressione dei rendimenti per il prodotto core". "Nel primo trimestre del 2025, si è registrato un assorbimento di 480 mila metri quadrati, un valore che, sebbene in calo rispetto all'anno precedente, si mantiene in linea con la media decennale, confermando la solidità dei fondamentali del mercato", ha commentato Renato Loffredo, head of logistics last mile & industrial agency di JLL Italia. "Gli operatori 3PL guidano la domanda con circa il 50% del take-up. Prevalgono i contratti di locazione (60%) rispetto alle operazioni Built-to-Own, necessari per soddisfare i tender che si sono realizzati sul mercato. Dal punto di vista geografico, seppur il 60% dell'assorbimento si è concentrato nel nord Italia, c'è stato un significativo assorbimento anche al sud Italia, mentre canoni prime hanno registrato un aumento su base trimestrale in diverse località chiave, con Milano e Roma che si attestano a 68 euro/mq", ha concluso Loffredo. ■

Prologis “accende” anche il Park La Rustica

Tre artisti di fama internazionale hanno realizzato opere a Roma nel polo logistico di Prologis, che prosegue nella filosofia del PARKlife: trasformare i parchi logistici in luoghi di socializzazione e di benessere.

È un'onda ricca di colori quella che sta attraversando i parchi logistici di Prologis in Italia. Dopo Lodi, Romentino, Milano e Bologna, l'arte urbana promossa dal leader mondiale del settore dell'immobiliare per la logistica arriva anche al Prologis Park La Rustica di Roma, con le opere firmate da due artiste e un artista di fama internazionale: Ale Senso, Rame13 e Macs. Con questi nuovi interventi salgono a 40 le opere che Prologis ha commissionato in Italia a partire dal 2021 a 23 artisti, a conferma dell'impegno della società volto a rendere gli spazi di lavoro nei propri parchi logistici più belli, vivibili e ispiranti, nel segno della filosofia PARKlife. Il progetto rientra nella più ampia visione di Prologis che ridefinisce il ruolo dei parchi logistici come luoghi di lavoro ma anche di socializzazione, cultura e benessere. “Con queste opere - commenta Sandro Innocenti, senior vice president regional head southern Europe di Prologis - proseguiamo sulla strada intrapresa con successo in alcuni dei nostri altri parchi logistici in Italia. Vogliamo offrire a chi vive quotidianamente i nostri spazi un'esperienza estetica e culturale che arricchisca il luogo di lavoro e ne rafforzi l'identità. Con gli interventi presso La Rustica, Prologis conferma il proprio impegno per lo sviluppo di una logistica che non è solo in grado di rispondere alle esigenze dei clienti ma che è anche innovativa e culturalmente viva, in dialogo continuo con il territorio e le sue comunità”.



Ale Senso ha trasformato un serbatoio antincendio in una maestosa Meta-Anfora, ispirata alle forme della ceramica greca e al vicino sito archeologico romano

Le nuove opere realizzate presso il Prologis Park La Rustica arricchiscono un progetto ambizioso che mira a trasformare i parchi logistici in luoghi di valore estetico, culturale e sociale. Qui ogni creazione riflette una visione unica, ispirata al contesto e alla storia del luogo in cui si trova. Al Prologis Park La Rustica, la città di Roma e il contesto archeologico hanno ispirato gli artisti che, attraverso i tratti distintivi hanno dato vita a opere che creano una complementarità e contrapposizione di stili arricchendo ulteriormente il parco. Macs, con l'opera Spazio, tempo e fantasia, realizza un murale che fonde omaggio a Roma e riflessione universale. Due pareti mettono in dialogo il cosmo e l'architettura della città eterna, legando colonne imperiali e cupole vaticane in un racconto dove il tempo è relativo e la fantasia è il ponte tra arte e scienza. Protagonisti simbolici dell'opera sono Gina Lollobrigida e Vittorio De Sica, figure iconiche del ci-

nema italiano. Ale Senso trasforma un serbatoio antincendio in una maestosa Meta-Anfora, ispirata alle forme della ceramica greca e al vicino sito archeologico romano. Il risultato è un'opera stratificata che racconta la logistica come scambio millenario, unendo divinità, centauri, creature mitologiche e simboli contemporanei. Un frammento mancante dell'anfora, custodito negli uffici Prologis, completa la narrazione con un tocco poetico: un vuoto da cui si intravede un cielo stellato. Infine, Rame13, artista toscana che fonde filosofia, mito e femminile, firma tre interventi intensi e visionari. Qui troviamo Nut, dea egizia del cielo, e Seshat, dea della conoscenza e dell'architettura sacra. Simboli di energia generatrice e rigore intellettuale, queste figure femminili si impongono come archetipi contemporanei. La terza opera, The Bridge, raffigura un imponente grifone, simbolo di connessione tra passato e presente, tra radici e innovazione. ■

ORGANIZZANO IL WEBINAR GRATUITO

GESTIRE LA CO₂ PER MIGLIORARE COMPETITIVITÀ, PROFITTI E SOSTENIBILITÀ



24 Giugno 2025 - ore 11,30 - 12,30

L'attenzione crescente sui temi di Corporate Climate Responsibility e l'introduzione di nuovi strumenti di carbon pricing come ETS2 (European Emission Trading System2) stanno ridefinendo le strategie aziendali.

RELATORI:

Avv. ALESSIO TOTARO, partner di RPLT RP Legalitax
dr. ANDREA RONCHI, founder di CO₂Advisor

Durante l'incontro si parlerà di come:

Integrare la CO₂ nella strategia aziendale per investimenti e piani industriali
Anticipare i cambiamenti normativi e trasformarli in vantaggio competitivo
Compensare le emissioni non evitabili con crediti di CO₂ certificati
Migliorare la sostenibilità ambientale e rafforzare il valore del brand
Conoscere i costi diretti e indiretti della CO₂ con strumenti innovativi

PER ISCRIZIONI:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/corsi/gestire-la-co2-per-migliorare-competitivita-profitti-e-sostenibilita/>

L'intelligenza artificiale arriva in porto

Un convegno dell'Uniport ha posto il problema di come cambieranno le imprese.

di **Gioia Valenti**

Uniport ha organizzato a Roma, presso l'Università Luiss, un convegno dal titolo "L'intelligenza artificiale arriva in porto. Come cambierà le imprese del settore?". Secondo un recente rapporto dell'Unctad il mercato dell'intelligenza artificiale è destinato a vivere una crescita significativa nei prossimi anni: nel 2023 valeva 189 miliardi di dollari e si stima arriverà a 4.772 miliardi di dollari nel 2033. Secondo lo studio, l'Italia si colloca al 24esimo posto in base all'indice di prontezza nelle tecnologie innovative conseguendo il punteggio migliore nella categoria della ricerca e sviluppo (10° posto). A confermare questi trend di sviluppo, un report pubblicato a febbraio dal Politecnico di Milano riporta che nel 2024 il mercato dell'intelligenza artificiale è cresciuto del 58% rispetto all'anno precedente e vale 1,2 miliardi di euro. La crescita è significativa, ma il valore nazionale assoluto è irrisorio se comparato a quello globale stimato da Unctad. Pasquale Legora

de Feo, presidente di Uniport, ha messo in evidenza che "dal confronto con i principali paesi dell'Unione europea emerge che l'Italia si posiziona bene per quanto concerne la ricerca, ma è all'ultimo posto per percentuale di aziende che hanno almeno una progettualità di artificial intelligence attiva (59%). Tuttavia, le aziende che hanno già iniziato a usare l'AI mostrano tassi di integrazione nei processi di business superiori rispetto alla media dell'Unione". Francesca Guerriero, direttrice del dipartimento di ingegneria meccanica, energetica e gestionale dell'Università della Calabria, ha aggiunto che: "L'adozione dell'intelligenza artificiale nella logistica portuale rappresenta oggi non solo un'opportunità, ma una necessità strategica per affrontare la crescente complessità del settore. L'integrazione di modelli predittivi, algoritmi di ottimizzazione e tecniche di apprendimento automatico supporta decisioni più rapide e accurate, ottimizza l'allocazione delle risorse e

contribuisce a una gestione portuale più intelligente, resiliente e sostenibile".

William Nonnis, esperto in digitalizzazione e innovazione alla presidenza del consiglio, ha notato che "oggi l'AI è allo 0,1% del proprio sviluppo. Per riuscire a valorizzare efficacemente questa innovazione, il nodo fondamentale è il fattore umano, la formazione promossa attraverso un approccio multidisciplinare e interattivo sin dall'inizio del percorso scolastico. Va cambiato il paradigma, l'approccio al lavoro. Come paese occorre investire molto di più di quanto viene fatto oggi, siamo decisamente indietro rispetto ai competitor europei che da anni promuovono ingenti investimenti nel campo della digitalizzazione e dell'intelligenza artificiale. Ingessando le attività di questo settore rischiamo di essere spettatori di questa transizione". La chiusura degli interventi è stata affidata alla senatrice Tilde Minasi, relatrice del decreto

SOSTENIBILITÀ E IMPRESE PORTUALI

Quanto conta oggi la sostenibilità nelle strategie delle imprese del cluster portuale? Quale ruolo giocano in tale ambito i bilanci di sostenibilità? Quali sono gli obblighi e le sfide previste dal nuovo quadro normativo? A queste e ad altre domande sul tema ha fornito risposte il webinar organizzato da Uniport dal titolo: "Corporate Sustainability Reporting Directive - Il bilancio di sostenibilità. Obblighi, sfide e opportunità per le imprese terminalistiche e portuali nell'applicazione del decreto legislativo 125/2024". Nel suo messaggio di apertura, il presidente di Uniport, Pasquale Legora de Feo, ha detto che: "L'evento odierno si inserisce nel quadro di una serie di appuntamenti tesi ad approfondire argomenti di particolare interesse e attualità per le imprese associate. Come primo argomento non potevamo non scegliere un tema così trasversale capace di impegnare le imprese secondo un approccio multidisciplinare". Enrico Maria Pujia, capo dipartimento del ministero dei Trasporti, testimoniando la vicinanza del suo ministero al cluster portuale, ha voluto sottolineare che il governo e il parlamento ripongono nella sostenibilità, nella sua accezione più ampia sancita dalle

norme comunitarie e nazionali, una crescente attenzione e come questo approccio influenzi l'operato della pubblica amministrazione e il rapporto con i cittadini e con le imprese. E' toccato a Oliviero Giannotti, segretario generale di Assoporti, spiegare che: "Molte Autorità di sistema portuali già da alcuni anni hanno sperimentato la predisposizione del bilancio di sostenibilità e che molte lo hanno continuato ad adottare su base volontaria negli anni successivi. Tale esperienza si è infatti rivelata particolarmente positiva e il bilancio di sostenibilità oltre a rivelarsi un utile strumento di gestione ha altresì contribuito a migliorare la comunicazione con le città e le comunità circostanti". Opportunità e sfide della rendicontazione di sostenibilità per le imprese sono state illustrate nel dettaglio negli interventi degli esperti Andrea Di Donna e Pasqualino Saragò che hanno sottolineato come l'ESG rappresenti una trasformazione profonda per le aziende, che devono integrare la sostenibilità nei loro modelli di business. Secondo i due esperti, la collaborazione tra innovazione digitale, finanza sostenibile e pratiche ESG sarà cruciale per raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile e affrontare le sfide globali come il cambiamento climatico e l'equità sociale. Nel concludere i lavori, Legora de Feo ha affermato che: "Le imprese associate ad Uniport sapranno sicuramente cogliere le opportunità derivanti da questa nuova sfida e che l'associazione è pronta ad offrire loro il proprio supporto in questo percorso".

legge sull'intelligenza artificiale e membro dell'ottava commissione del senato che, rammentati gli approfondimenti fatti da diverse commissioni parlamentari durante questa legislatura sugli impatti dell'intelligenza artificiale in diversi settori, ha quindi posto in evidenza che "il disegno di legge sull'argomento, da poco approvato dal senato e ora all'esame della camera dei deputati, realizzerà la

cornice normativa necessaria a favorire il corretto utilizzo dell'intelligenza artificiale in funzione della maggiore competitività delle imprese e del paese nel suo insieme, massimizzando i benefici e minimizzando gli aspetti potenzialmente critici dal punto di vista economico, occupazionale e sociale". Nel concludere i lavori, Legora de Feo ha infine affermato: "L'AI potrà avere

un deciso impatto (in termini positivi) su diverse attività del settore: dalla pianificazione e programmazione infrastrutturale e dell'equipment alle attività manutentorie; dalle scelte di investimento alla sicurezza (non solo dal punto di vista della vigilanza); dalle attività operative alla security (anche intesa come cybersecurity e tutela della riservatezza e dei dati

sensibili). Un impatto che deve ancora essere pienamente compreso riguarderà il fattore lavoro. Il nostro è un comparto sempre più capital intensivo che vede ancora specifiche attività ad alta incidenza del fattore umano. Attività che potrebbero vedere migliorare ulteriormente le proprie performance grazie al supporto smart e veloce dell'intelligenza artificiale". ■



Immagine del porto di Trieste

La partnership tra Antony Morato e GEP Informatica, un successo

Uno degli aspetti più innovativi è stato l'utilizzo di algoritmi avanzati per ottimizzare il picking e la preparazione delle spedizioni.

Raccontare storie di successo imprenditoriale è sempre piacevole, soprattutto quando protagoniste sono due realtà italiane che, con passione e visione, trasformano una sfida in un'opportunità di crescita. È il caso di Antony Morato, brand italiano di riferimento nel menswear, che ha scelto GEP Informatica come partner tecnologico per ottimizzare la propria logistica e sostenere l'espansione a livello internazionale. Crescere nel settore fashion non significa solo creare collezioni di successo, ma anche essere in grado di gestire una supply chain sempre più complessa e dinamica. Antony Morato, con la sua forte presenza nei mercati internazionali e un eCommerce in continua espansione, aveva bisogno di una soluzione logistica che garantisse velocità, precisione e controllo assoluto sulle spedizioni. La risposta è arrivata da GEP Informatica, un'altra eccellenza italiana che da quasi 40 anni sviluppa software avanzati per la gestione della logistica.

Per affrontare questa sfida, Antony Morato ha adottato Sigep Fashion, il WMS (Warehouse Management System) di GEP Informatica pensato appositamente per il settore moda. Questo software ha permesso di ottimizzare la gestione del magazzino, velocizzando l'evasione degli ordini e migliorando la tracciabilità della merce in ogni fase del processo. Uno degli aspetti più innovativi del progetto è stato l'utilizzo di algoritmi avanzati per ottimizzare il picking e la preparazione delle spedizioni. Con il risultato



Il magazzino di Antony Morato a Piacenza

di avere una riduzione drastica degli errori, tempi di lavorazione più rapidi e un'efficienza operativa senza precedenti. Grazie a Sigep Fashion, il brand ha potuto gestire al meglio la stagionalità delle collezioni e garantire un servizio impeccabile ai propri clienti, sia B2B che B2C. L'integrazione con gli altri sistemi aziendali e la capacità di monitorare in tempo reale ogni fase delle operazioni ha permesso ad Antony Morato di migliorare la gestione delle scorte e di ridurre il rischio di overstock o stock-out. Inoltre, la digitalizzazione dei processi ha reso più fluida e coordinata la gestione degli ordini, un aspetto sempre più cruciale nel mercato fashion. Ma al di là della tecnologia, ciò che ha reso questa collaborazione vincente è stata la sintonia tra due aziende che parlano la stessa lingua, quella dell'innovazione e della qualità. GEP Informatica non è stato solo un fornitore di software, ma

un vero partner strategico capace di accompagnare Antony Morato nel suo percorso di crescita.

Il valore di una partnership tutta italiana. Quella tra Antony Morato e GEP Informatica è una storia di successo che dimostra quanto sia importante scegliere partner giusti per affrontare le sfide del mercato globale. In un contesto in cui la logistica gioca un ruolo sempre più decisivo, poter contare su un WMS specializzato e su un team di esperti in grado di offrire soluzioni su misura fa la differenza. Oggi, grazie a questa collaborazione, Antony Morato è ancora più competitivo e pronto ad affrontare le sfide del futuro con una supply chain più efficiente, scalabile e innovativa. Un esempio concreto di come due eccellenze italiane possano fare squadra e crescere insieme, portando il made in Italy a nuovi livelli di successo. ■

ORGANIZZANO IL WEBINAR GRATUITO

CATASTROFI NATURALI: scopriamo i nuovi obblighi assicurativi per gli operatori del trasporto e della logistica



10 Luglio 2025 - ore 11,30 - 12,30

RELATORE:

FRANCO LARIZZA, Amministratore unico di LC Larizza Consulting

La Legge di Bilancio 2024 ha introdotto l'obbligo, per tutte le imprese in Italia, di proteggersi contro le catastrofi naturali per mezzo di apposita copertura assicurativa.

Il webinar risponderà ai seguenti quesiti:

- Quando scatta l'obbligo assicurativo?
- Chi deve assicurarsi?
- Cosa assicurare e contro quali rischi?
- Quale valore o somma assicurare?
- Quali sono le somme assicurabili e i limiti dell'indennizzo?
- Ci si può proteggere anche da eventi diversi da quelli previsti dalla polizza obbligatoria?
- Quali le conseguenze per chi non ottempera a questo obbligo assicurativo?
- Come determinare il premio da pagare?

PER ISCRIZIONI:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/corsi/catastrofi-naturali-scopriamo-i-nuovi-obblighi-assicurativi-per-gli-operatori-del-trasporto-e-della-logistica/>

Inaugurato il Vespucci Truck Village

Un parcheggio moderno all'interporto di Livorno.

di **Tiziano Marelli**

L'interporto Toscano Amerigo Vespucci è una delle principali piattaforme logistiche integrate del centro Italia e fra le più importanti in assoluto del nostro paese. È situato in una posizione che non è esagerato definire strategica visto che sorge a Guasticce, frazione del comune di Collesalveti, in provincia di Livorno, a soli sei chilometri dal porto della città labronica e collegato direttamente alla rete autostradale e ferroviaria nazionale. Ricopre di fatto il ruolo di hub fondamentale per i traffici merci tra nord e sud Europa e per il collegamento verso le sponde oltreoceano. Il polo - che si estende su un'area di quasi tre milioni di metri quadrati e offre servizi avanzati per la movimentazione, il deposito e lo scambio modale delle merci - è nato nel 1987 ed è stato creato per sostenere l'intermodalità e lo sviluppo sostenibile ospitando numerose imprese attive nei settori del trasporto, della logistica, della distribuzione e dei servizi. Negli ultimi anni, l'imponente struttura ha avviato un deciso processo di innovazione infrastrutturale e digitale con investimenti mirati all'efficienza energetica, alla sicurezza e al miglioramento dell'offerta per gli operatori del trasporto. E' in quest'ottica di sviluppo che va inserita la realizzazione del Vespucci Truck Village, inaugurato alla presenza delle massime autorità interportuali e istituzionali, struttura che si propone di migliorare concretamente le condizioni di lavoro degli autisti consentendo una sosta sicura e di qualità contribuendo anche allo sviluppo territoriale, sostenibile e intermodale dell'area livornese, accrescendo anche il proprio ruolo



La nuova struttura si propone di migliorare concretamente le condizioni di lavoro degli autisti consentendo una sosta sicura e di qualità

di punto di riferimento per la rete europea di sicurezza stradale e sostenibilità nel trasporto su gomma.

Nel complesso, il progetto si inserisce in un più ampio programma europeo, cofinanziato dalla commissione, volto a costruire una rete di aree di sosta sicure e protette lungo i principali corridoi della rete Ten-T: è per questo che il Vespucci Truck Village rappresenta un tassello importante nella connessione tra le infrastrutture logistiche toscane e i flussi continentali di merci. La nuova area consta di 250 stalli a disposizione degli autotrasportatori, garantisce accessi controllati e una sorveglianza attiva H24, servizi igienici e docce differenziati per genere, area coffee-snack, Wi-Fi gratuito, lavanderia oltre che spazi dedicati al benessere degli autisti e alla mobilità sostenibile. Monica Bellandi, pre-

sidente dell'interporto, ha dichiarato che "non va considerata alla stregua di semplice area di sosta, ma piuttosto come nuovo modello che deve fungere da punto di riferimento in termini di sicurezza e attenzione rivolte al benessere di chi ogni giorno, con sacrificio, garantisce la mobilità delle merci". Per Raffaello Cioni, amministratore delegato dell'interporto, "il Truck Village valorizza indubbiamente il territorio toscano nel suo complesso, sostenendo la qualità del lavoro e il ruolo della regione nello sviluppo di una logistica sostenibile e integrata: un segnale concreto sia per la comunità degli autotrasportatori sia per l'economia locale. Pensare le aree di sosta come aree confortevoli e di qualità significa contribuire a rendere più sostenibile e sicuro il lavoro dei camionisti e di conseguenza più efficiente il trasporto delle merci". ■

Partnership tra KFI e PDi Digital

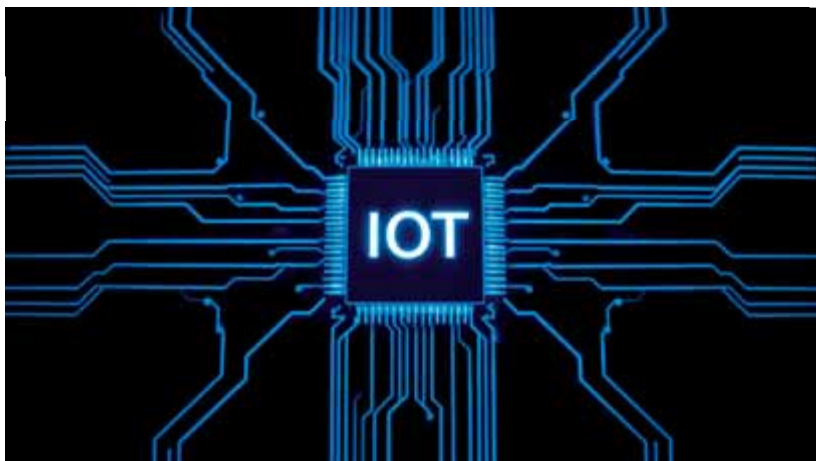
Questo accordo si pone come passo importante verso un futuro integrato, connesso, per portare l'innovazione dell'industrial IoT nelle fabbriche.

di **Silvana Bonomini**

KFI, società fondata nel 1991, fornisce alle aziende della supply chain soluzioni innovative che colmano il divario tra i sistemi gestionali aziendali e le moderne tecnologie dell'Industria 5.0, ponendo le proprie competenze e servizi a disposizione di imprese di ogni dimensione. Nell'ottimizzare la qualità, la sostenibilità e i tempi di esecuzione dei processi di campo, KFI affianca le aziende dei settori produzione, logistica, distribuzione e retail in tutte le fasi del progetto, seguendole dalla consulenza iniziale alla pianificazione e allo sviluppo dei sistemi

tore: sistemi vocali, pick to light, cobot AMR e dispositivi AIDC. Attualmente, KFI ha annunciato una nuova partnership con PDi Digital, azienda austriaca, parte di VusionGroup specializzata in digitalizzazione della supply chain e l'industrial IoT, in particolare nell'ambito dei display digitali e-paper per i settori produzione, logistica, sanità e automotive retail. Vanta un'esperienza consolidata nel settore delle soluzioni IoT industriali, con oltre 500 mila device installati in poco più di cinque anni. La sua robusta tecnologia IoT è utilizzata da oltre tremila clienti industriali in 45 paesi.

te verso un futuro integrato, connesso e digitale per portare l'innovazione dell'industrial IoT nelle fabbriche e nei magazzini, migliorando la gestione dei dati e favorendo la collaborazione armoniosa tra uomo e tecnologia. "L'esperienza di KFI in ambito intralogistico, come testimoniano i progetti basati su pick to light, ci permette di affiancare le aziende nell'adozione di soluzioni digitali avanzate, massimizzando i benefici della trasformazione tecnologica", ha commentato Guido Madella, business unit manager di KFI, che ha aggiunto: "Abbiamo scelto PDi Digital come partner poiché la loro tecnologia sep100® è nata per l'industrial IoT, non come semplice evoluzione delle etichette elettroniche per il retail. Le loro soluzioni possono integrare nativamente sensori avanzati, come il BLE, che non solo consentono di pubblicare informazioni sul display, ma permettono anche di geolocalizzare il dispositivo all'interno della fabbrica. Questo apre nuove opportunità per sviluppare logiche basate sull'RTLS (Real-Time Location System), migliorando la tracciabilità e l'efficienza operativa in ottica di fabbrica connessa". Christoph Zoller, head of technology sales, PDi Digital, ha commentato: "Siamo lieti di questa partnership con KFI, un system integrator di grande esperienza con una profonda competenza nel settore del pick-to-light e di altre applicazioni industriali. Combinando la vasta conoscenza del settore di KFI con l'innovativa tecnologia sep100® di PDi Digital, siamo pronti a guidare la trasformazione digitale in vari settori industriali in Italia". ■



PDi Digital, azienda austriaca, è specializzata nella digitalizzazione e nell'industrial IoT

proposti e per tutto il loro ciclo di vita, attraverso un'ampia offerta di servizi e piani di assistenza, manutenzione e riparazione. Con headquarter e una filiale situati in Italia, una società controllata in Romania e una rete commerciale internazionale, attraverso i suoi software proprietari KFI coniuga le logiche di processo con le migliori tecnologie del set-

In qualità di uno dei principali partner di PDi Digital in Italia, KFI amplia così la propria offerta con tecnologie avanzate per la gestione digitale dei processi intralogistici, contribuendo alla digitalizzazione dei processi industriali e alla transizione verso la paperless factory. La partnership tra KFI e PDi Digital si pone come passo importan-

Interporto Padova: iniziate le prove delle gru elettriche a portale

Portata a termine la sperimentazione sulla remotizzazione e l'automazione.

In dirittura d'arrivo la remotizzazione e l'automazione delle gru elettriche a portale, adibite alla movimentazione di container e semirimorchi, nel grande terminal di interporto Padova, che diventa così il primo interporto in Italia a introdurre questa modalità operativa. Infatti, sono iniziati, con successo, i test operativi per la parte treno-piazzale di deposito, dopo il completamento di tutti gli interventi infrastrutturali e di software necessari. Una seconda fase riguarderà la movimentazione dei carichi dei camion. Ma andiamo per punti chiarendo, innanzitutto, la differenza tra remotizzazione e automazione della gru. Per remotizzazione si intende la manovra della gru, in tutte le sue operazioni, non più dalla consueta cabina sospesa a una ventina di metri da terra, ma da una sala controllo appositamente realizzata nella palazzina uffici del terminal. Con la sola remotizzazione, le operazioni sono ancora svolte tutte dal gruista, che ha davanti a sé gli stessi comandi presenti nella cabina della gru e segue le fasi su sei schermi, in un ambiente decisamente più comodo e confortevole. Con l'automazione, invece, è la gru stessa a compiere in autonomia tutti i movimenti necessari, grazie alle istruzioni ricevute dal Terminal Operative System-TOS, il software sviluppato dall'interporto Padova proprio per gestire questi processi. Le istruzioni possono essere inserite dai gruisti, o gestite direttamente dal software che si avvale anche di applicazioni AI.

Arrivare a questo risultato non è stato per nulla facile: non ci sono infatti esempi ai quali ispirarsi tra gli interporti e, come è logico, le norme di sicurezza



L'accesso all'area delle gru

sono estremamente stringenti. L'automazione riguarda, per ora, il fascio sud del terminal, 4 binari da 750 metri, sui quali operano tre gru: ebbene, tutta questa enorme superficie ha dovuto essere recintata e protetta da un ulteriore sistema di sicurezza che rileva ogni presenza umana non prevista all'interno, bloccando, nel caso, immediatamente il sistema. Gli operatori autorizzati possono accedere solo da un tornello simile a quello d'ingresso agli stadi, indossando un casco dotato di un apposito radiotrasmittitore che li identifica e permette di localizzarli in ogni momento. Inoltre, per ulteriore sicurezza, gli autisti dei camion che caricano e scaricano i container non potranno rimanere a bordo del mezzo o nelle vicinanze durante le operazioni, ma dovranno spostarsi in appositi box di protezione distribuiti lungo la corsia. I test proseguiranno nelle prossime settimane, con l'obiettivo di essere opera-

tivi prima dell'estate. Oltre alla messa a punto bisogna infatti addestrare tutti i gruisti e questo è possibile solo quando il sistema è perfettamente a punto. Il direttore generale Roberto Tosetto ha dichiarato: "È importante capire quali sono gli obiettivi di questo progetto, che ci fa essere l'interporto tecnologicamente più avanzato d'Italia e uno dei più automatizzati d'Europa. Prima di tutto, diciamo che non è un modo per ridurre il personale, ma anzi, tra i suoi vantaggi, ha quello di offrire condizioni di lavoro più confortevoli e meno gravose ai gruisti. Da un punto di vista industriale, l'obiettivo è aumentare la produttività del terminal. Remotizzazione e automazione ci permettono non solo di compiere un numero maggiore di operazioni di carico e scarico, ma anche di ottimizzarle, evitando spostamenti inutili delle gru lungo il binario e posizionamenti non ottimali dei container nelle aree di stoccaggio".

ECommerce e **intelligenza artificiale**

Una ricerca di Geotab considera che le potenzialità di applicazione dell'AI sono ancora da esplorare: restano ampi margini di miglioramento del servizio all'utente finale, che richiede una consegna sempre più tempestiva e puntuale.

di **Roberto Corini**

L'intelligenza artificiale sarà in grado di modificare anche l'eCommerce? Quasi: sebbene siano propense a pensarlo, infatti, solo il 12% delle organizzazioni che operano nel settore dell'ultimo miglio e hanno già adottato soluzioni basate sull'AI. È quanto emerge dal nuovo studio di Geotab, leader globale nelle soluzioni per veicoli connessi, condotto in Italia su un panel di aziende che operano nel segmento degli acquisti online e della logistica correlata, per sondare sfide, esigenze e maturità del settore rispetto alla telematica. I risultati della ricerca confermano la continua espansione dell'eCommerce: negli ultimi due anni, le aziende interpellate hanno registrato un aumento dei volumi di consegna (49%) e un ampliamento delle categorie merceologiche vendute online (32%), con cura della persona e abbigliamento identificate come le più profittevoli (rispettivamente dal 47% e 36% del campione). In parallelo, si sono però moltiplicate anche le sfide correlate alle esigenze dei consumatori, che hanno aspettative sempre più definite in materia di personalizzazione, tracking e flessibilità delle spedizioni. Secondo le aziende intervistate, le priorità degli utenti finali risultano infatti essere: customizzazione delle consegne, soprattutto in termini di orario (53%), localizzazione in tem-



L'eCommerce continua a espandersi, negli ultimi due anni, il 49% delle aziende interpellate dal sondaggio ha registrato un aumento delle consegne

po reale del mezzo di trasporto (50%), velocità di ricezione della merce (36%), possibilità di lasciare un feedback sul processo di consegna (30%) e di interagire con il conducente per concordare le istruzioni di consegna (29%).

“L'eCommerce non è solo il presente, ma è anche un canale destinato a crescere ulteriormente in futuro”, ha commentato Franco Viganò, director, strategic channel development & country manager per l'Italia. “Mentre aumenta il livello di adozione di strumenti per il fleet management, i dati ci confermano che le potenzialità di applicazione dell'intelligenza artificiale sono ancora da esplorare: restano ampi margini di

miglioramento del servizio all'utente finale, che richiede una consegna sempre più tempestiva, puntuale e personalizzata. A queste esigenze, si sommano le necessità di razionalizzazione dettate dall'attuale scenario socio-economico, oltre alla volontà, da parte delle organizzazioni, di incrementare la sicurezza di mezzi e conducenti e la sostenibilità delle proprie operazioni. La strada è ancora lunga ma, nella nostra visione, già tracciata”. In Italia, la maggior parte delle flotte commerciali è di piccole o medie dimensioni - incluse quelle deputate alla consegna di acquisti effettuati online (di cui il 97% conta da 5 a 49 veicoli). In questo scenario frammentato e altamente competi-

vo, la principale difficoltà che i gestori delle flotte dell'ultimo miglio si trovano ad affrontare è la necessità di contenimento dei costi (59%), seguita da rispetto delle tempistiche di consegna (48%), gestione dei tragitti (45%) e manutenzione dei veicoli (42%). Un valido supporto per fronteggiare queste sfide arriva dall'innovazione tecnologica, e le aziende sem-

brano esserne sempre più consapevoli. Il livello di digitalizzazione delle organizzazioni che si occupano di ultimo miglio è infatti sensibilmente cresciuto negli ultimi anni: oggi, ben il 71% dispone di un software di fleet management (contro il 66% del 2021).

Le ragioni che spingono all'adozione di questo tipo di soluzioni sono molteplici, ma tutte riconducibili al miglioramento operativo delle flotte. Principalmente, la telematica viene utilizzata per efficientare i tragitti di consegna (46%), migliorare le prestazioni in termini di consumi e costi (28%), monitorare lo stile di guida dei conducenti (27%) e pianificare soste, pause e rifornimenti (25%). La sostenibilità, al momento, non sembra essere la priorità per i fleet manager italiani: il controllo delle emissioni si classifica all'ultimo posto (7%) tra gli obiettivi per cui vengono sfruttati gli strumenti di telematica. Tuttavia, non va dimenticato che il contenimento dell'impatto ambientale è direttamente correlato a tutti i principali uti-



L'AI, probabilmente destinata a rivoluzionare ogni aspetto del business e della quotidianità individuale, potrebbe essere la chiave di volta (anche) per bilanciare le esigenze delle flotte dell'ultimo miglio con quelle dei consumatori

lizzi sopra elencati, dall'ottimizzazione di percorsi e consumi, al miglioramento dei comportamenti dei conducenti.

L'intelligenza artificiale, probabilmente destinata a rivoluzionare ogni aspetto del business e della quotidianità individuale, potrebbe essere la chiave di volta (anche) per bilanciare le esigenze delle flotte dell'ultimo miglio con quelle dei consumatori. I fleet manager ritengono, infatti, che l'intelligenza artificiale possa contribuire a migliorare diversi aspetti sempre più prioritari per l'utente finale, legati soprattutto al tracciamento e alla personalizzazione dell'esperienza di acquisto. Nel dettaglio, potrebbe essere sfruttata per rispondere direttamente alle necessità di tracciamento live dei mezzi (40%), per la ricezione di notifiche push sullo stato della consegna (40%), oltre che per la raccolta di feedback sul processo di delivery (33%), la personalizzazione delle procedure di acquisto (32%) e delle consegne (28%). I potenziali vantaggi sono insomma ben delinea-

ti. Tuttavia, nonostante il 97% dei fleet manager abbia un certo grado di conoscenza dell'AI, solo il 12% ha già implementato soluzioni per la gestione della flotta basate su di essa, riscontrando benefici (seppur non immediati). Anche se a rilento, per il futuro, la direzione sembra però segnata: il 24% degli intervistati ha intenzione di adottare soluzioni basate sull'AI nel corso dei prossimi 12 mesi, mentre il 55% ha intenzione di introdurle in futuro, pur non avendo ancora stabilito una roadmap precisa. Nella visione dei gestori delle flotte, le principali difficoltà che l'intelligenza artificiale consentirebbe di risolvere sono legate al contenimento delle spese, alla pianificazione dei carichi e dei percorsi, alla sicurezza degli autisti. Indipendentemente dal grado di utilizzo, i fleet manager italiani riconoscono infatti il ruolo dell'AI per ottimizzare tragitti e costi (68%), gestire in maniera tempestiva gli imprevisti (67%), rilevare comportamenti scorretti del conducente (66%) e pianificare in anticipo la manutenzione (66%). ■

organizzano



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

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

L'edizione 2025 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Corporate Social Responsibility
- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'Impresa
- Ricerca e Sviluppo
- Environmental, Social and Governance (ESG)
- ICT e Tecnologico
- Trasportistico (mono o multimodale)
- Circular e Sharing Logistics

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

Dovrà esporre in modo chiaro il progetto che viene candidato.

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

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **30 Giugno 2025**.

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

oggetto **Euromerci - Candidatura
al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO**

PER OGNI CHIARIMENTO: tel. 026691567

Assogistica Cultura e Formazione

in collaborazione con

Randstad

presenta i corsi E-Learning

- TRAINING TO WIN
- TEAM WORKING
- IL DIGITAL MINDSET
- L'INTELLIGENZA EMOTIVA
- LA GESTIONE DEI GRUPPI DA REMOTO
- DIVERSITÀ E INCLUSIONE
- AGILITÀ EMOTIVA
- TIME MANAGEMENT
- LA RESILIENZA
- IL PROBLEM SOLVING CREATIVO
- DECISION MAKING



Scopri tutto su:

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

