

TRASPORTI & LOGISTICA

Primo Piano

Il Mit cambia rotta all'Italia



Il vice ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami

«Sono numerosi, e interconnessi, gli interventi sui quali il Governo Meloni è impegnato per il potenziamento della catena logistica nazionale allo scopo di implementare l'accessibilità dei mezzi di trasporto», ci anticipa il vice ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami.

Qual è il quadro degli investimenti, comprese le risorse del Pnrr?

«Riguardo allo sviluppo della catena logistica, il Pnrr ha destinato circa 300 milioni ad azioni volte allo sviluppo delle aree retroportuali e ripartito oltre 11 milioni di euro destinati al completamento della rete nazionale degli interporti. Il Piano Nazionale Complementare ha devoluto ulteriori 55 milioni al rinnovo dei mezzi per la movimentazione delle merci. Il Ministero è, inoltre, soggetto attuatore della nuova Piattaforma Logistica digitale Nazionale, ossia l'ecosistema digitale interoperabile previsto a beneficio di tutti i soggetti industriali operanti nella catena logistica. Nell'ambito dei 250 milioni previsti dal Pnrr viene assicurata la creazione di un ecosistema digitale pensato per garantire maggiore accessibilità ai Port Community System e alle imprese nazionali di trasporto merci e logistica. Per quanto riguarda, poi, l'integrazione ferro-gomma, ad aprile dell'anno scorso è stato firmato il decreto Mit che stanziava 25 milioni di euro per l'acquisto di rimorchi o semirimorchi adibiti al trasporto combinato ferroviario o marittimo. Infine,

>>> segue a pagina 3



LETEXPO 2024

Courtesy: www.letexpo.it/letexpo-2023

INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ

L'evento fieristico più innovativo dedicato ai trasporti e alla logistica va in scena a Veronafiere, dal 12 al 15 marzo, per il terzo anno consecutivo. Una sempre maggior consapevolezza ecologica e tante opportunità commerciali e appuntamenti b2b

a pagina 8

ALL'INTERNO



Politiche del mare

Il ministro Nello Musumeci fa il punto sulle priorità e le attività in corso riferite al Piano del mare 2023-2025

Assologistica

Umberto Ruggerone affronta i temi nodali per una logistica più smart, sostenibile e circolare

Porti adriatici

Gli investimenti per il rilancio illustrati da Ugo Patroni Griffi, presidente AdSPMAM

Le priorità programmatiche di Alis

Il ruolo del trasporto e della logistica è sempre più fondamentale, soprattutto in ottica green. Alis, presieduta da Guido Grimaldi, avanza istanze e proposte

Anita

Prevista una crescita dell'autotrasporto a doppia cifra

Il presidente Morelli illustra le priorità portate al tavolo dell'autotrasporto convocato dal ministro Salvini: riforma del fondo investimenti; permeabilità dell'arco alpino e impatto della crisi del Mar Rosso

>>> segue a pagina 31

È un momento cruciale per il futuro dei settori del trasporto, della logistica e dei servizi. Le priorità programmatiche sono già state individuate durante l'Assemblea generale di Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile) dello scorso novembre e saranno al centro anche della fiera LetExpo, in programma a Verona dal 12 al 15 marzo. Sono la transizione ecologica e digitale; la competitività delle imprese; il ruolo dei porti e degli inter-



Guido Grimaldi, presidente Alis

porti, le sfide per le nuove generazioni (nel settore si registra una preoccupante carenza di figure specializzate). Alis, che

rappresenta oltre 2250 soci e quasi 257mila addetti per 80 miliardi di euro di fatturato aggregato, mira a diffondere una nuova cultura del trasporto e della logistica, avvicinando i giovani alle professioni del comparto.

PRIMO PILASTRO: SOSTENIBILITÀ

I soci Alis hanno investito notevoli risorse nella direzione di un trasporto e una logistica

a pagina 9



Il bilancio di Veronafiere

Analisi di un primo bilancio parziale del 2023 e le prospettive per l'anno in corso, a parlare è l'ad del Gruppo Veronafiere Maurizio Danese

a pagina 7



Politiche energetiche e ambientali

Lente d'ingrandimento sul ministro Gilberto Pichetto Fratin: tra le sue priorità il Piano nazionale per l'energia annunciato in una recente intervista

a pagina 4

Courtesy: www.governo.it/



BLT-TRANSPORT: SECURITY SAFETY E SUSTAINABILITY



Il contributo primario di BLT-Transport consiste nella prestazione di avanzati servizi logistici.

Attraverso cinque divisioni specialistiche e partnership d'eccellenza, l'azienda di Rubiera (RE) offre una rara combinazione di competenze e soluzioni di riferimento nel settore, proponendosi come interlocutore unico multi-specializzato. E opera in riferimento alle 3 'S': Security, Safety e Sustainability. Punti di forza di BLT-Transport come l'eccellenza operativa, soluzioni informatiche all'avanguardia e collaboratori con expertise specialistica, si traducono direttamente in vantaggio competitivo per il cliente, che può così concentrare priorità e risorse strategiche sul proprio core-business, riducendo tempi e rischi. In particolare, l'impresa è specializzata nel settore della trazione-distribuzione ed è operativa sull'intero territorio nazionale italiano. Il tutto nella massima sicurezza delle merci che BLT-Transport prende in carico.

BLT

TRANSPORT

BLT-Transport
Via Rimini, 7
Rubiera - Reggio Emilia
Tel. 0522 08 73 70

www.bltransport.it - infobltransport@gmail.com



Colophon

Direttore onorario
Raffaele Costa



Direttore responsabile
Marco Zanzi
direzione@golfarellieditore.it

Redazione

Renata Gualtieri,
Tiziana Achino, Lucrezia Antinori,
Tiziana Bongiovanni,
Eugenia Campo di Costa,
Cinzia Calogero, Anna Di Leo, Alessandro Gallo,
Simona Langone, Leonardo Lo Gozzo,
Michelangelo Marazzita,
Marcello Moratti, Michelangelo Podestà,
Cristiana Golfarelli, Giuseppe Tatarella

Relazioni internazionali
Magdi Jebreal

Hanno collaborato

Fiorella Calò,
Francesca Druidi, Francesco Scopelliti,
Lorenzo Fumagalli, Gaia Santi, Maria Pia Telese

Sede

Tel. 051 228807 - Piazza Cavour 2
40124 - Bologna - www.golfarellieditore.it

Relazioni pubbliche

Via del Pozzetto, 1/5 - Roma

Supplemento di Dossier
Registrazione: Tribunale di Bologna
n. 7578/2005

>>> segue dalla prima

Il Mit cambia rotta all'Italia

«Sono numerosi, e interconnessi, gli interventi sui quali il Governo Meloni è impegnato per il potenziamento della catena logistica nazionale allo scopo di implementare l'accessibilità dei mezzi di trasporto», ci anticipa il vice ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami.

Qual è il quadro degli investimenti, comprese le risorse del Pnrr?

«Riguardo allo sviluppo della catena logistica, il Pnrr ha destinato circa 300 milioni ad azioni volte allo sviluppo delle aree retroportuali e ripartito oltre 11 milioni di euro destinati al completamento della rete nazionale degli interporti. Il Piano Nazionale Complementare ha devoluto ulteriori 55 milioni al rinnovo dei mezzi per la movimentazione delle merci. Il Ministero è, inoltre, soggetto attuatore della nuova Piattaforma Logistica digitale Nazionale, ossia l'ecosistema digitale interoperabile previsto a beneficio di tutti i soggetti industriali operanti nella catena logistica. Nell'ambito dei 250 milioni previsti dal Pnrr viene assicurata la creazione di un ecosistema digitale pensato per garantire maggiore accessibilità ai Port Community System e alle imprese nazionali di trasporto merci e logistica. Per quanto riguarda, poi, l'integrazione ferro-gomma, ad aprile dell'anno scorso è stato firmato il decreto Mit che stanziava 25 milioni di euro per l'acquisto di rimorchi o semirimorchi adibiti al trasporto combinato ferroviario o marittimo. Infine, per lo sviluppo della portualità, gli investimenti previsti ammontano complessivamente a 9,2 miliardi di euro destinati alla realizzazione di opere cruciali per il progresso delle principali aree portuali della Nazione, con l'obiettivo di riportare l'Italia al centro dei traffici mondiali lungo le principali rotte commerciali internazionali».

Al Ministero sono stati diversi i tavoli per la predisposizione del nuovo Piano nazionale aeroporti (Pna). In quale direzione si sta procedendo e con quali obiettivi?

«Per l'elaborazione del nuovo Piano nazionale aeroporti (Pna), ho voluto istituire presso il Ministero un Tavolo che prevedesse la partecipazione di tutti i soggetti interessati, comprese le organizzazioni sindacali di settore. Sottolineo che la decisione di aprire il Tavolo anche ai sindacati costituisce una doverosa novità rispetto al recente passato, se si considera che il vigente Piano è stato elaborato senza il coinvolgimento delle parti sindacali. Ricordo, inoltre, che il Pna rappresenta uno strumento strategico di indirizzo politico per lo sviluppo dell'intero settore. A tal fine si sono individuate le priorità e gli obiettivi da perseguire per l'elaborazione del nuovo Pna. Al momento sono state identificate alcune direttrici principali, a cominciare dall'incentivazione della connettività intercontinentale dell'Italia, che ha come obiettivo quello di creare le condizioni affinché anche le altre nazioni svolgano funzioni di feederaggio in fa-



Il vice ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami

vore di voli intercontinentali e/o internazionali con partenza dall'Italia, passando per l'intermodalità, destinata a implementare i collegamenti allo scopo di facilitare l'accesso agli scali aeroportuali, fino allo sviluppo del settore cargo, comparto di cui tutto il territorio nazionale beneficia».

In questo scenario, ci sono degli aspetti da considerare.

«Ovviamente non si può in alcun modo prescindere dalla tutela dei posti di lavoro volta ad assicurare la qualità e i livelli occupazionali delle migliaia di persone che operano nel settore. Infine, tengo a precisare che lo scorso ottobre è stato licenziato da Enac un documento, condiviso con tutti i partecipanti al Tavolo, sul tema delle reti territoriali che consentiranno una migliore distribuzione del traffico assecondando, così, la domanda di mobilità dei territori e valorizzando al contempo la loro capacità di connettere le diverse aree geografiche. L'obiettivo è di valorizzare la concreta riserva di crescita generata dalle reti territoriali grazie al contributo degli aeroporti "minori". Le reti territoriali prefigurano, infatti, un modulo organizzativo più flessibile e meno ingessato (rispetto a quelle con gestore unico) al fine di considerare in termini di sistema gli aeroporti che presentano catchment aree sovrapposte».

Quali sono le novità e le priorità del nuovo Codice della strada?

«La priorità per il Governo Meloni è la sicurezza stradale e, chiaramente, delle persone. I dati ci dicono che dal 2022 le morti sulle strade sono tornate ai livelli pre-pandemia. L'alto tasso di incidentalità dovuto, in particolare, alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti, assieme ai dati allarmanti sugli infortuni subiti dagli utenti della mobilità dolce, hanno impresso una forte accelerazione alla necessità di intervenire con norme puntuali. Dal Governo è stato individuato un primo pacchetto di azioni indispensabili volte a contrastare i comportamenti di guida più pericolosi, senza rinunciare alla prevenzione, formando e informando i cittadini sul comportamento più idoneo da tenere quando ci si mette alla guida di un veicolo su strada. L'Alcolock, in particolare, è un intervento tra i più efficaci sia per limitare la pericolosità sia per rieducare le persone che sono state già condannate per guida in sta-

to di ebbrezza e che, purtroppo, molto spesso reiterano questo errore, continuando a rappresentare un grave pericolo per tutti gli utenti della strada».

Sul fronte del contrasto al consumo di droga?

«Facilitiamo gli strumenti di accertamento a disposizione delle Forze di Polizia, oltre che le stesse procedure. Rendiamo, infatti, punibile penalmente la guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti per il solo fatto di essersi messi in strada, con gravi rischi per la propria e altrui incolumità. Prevediamo anche un nuovo istituto di particolare efficacia, la sospensione breve della patente, per contrastare la violazione di alcune norme di comportamento tra le più gravi, tra cui l'uso del cellulare alla guida, ricordando che la distrazione è, statistiche alla mano, la prima causa di incidentalità, davanti al mancato rispetto della precedenza o del semaforo e dell'eccesso di velocità. Il percorso che porterà alla riforma è iniziato e ha come seconda priorità la semplificazione per il cittadino. Come previsto nel Ddl, abbiamo ritenuto indispensabile un secondo intervento, da attuare in un orizzonte temporale più lungo, che attraverso la delega al Governo preveda la riscrittura di un "codice breve" con rinvii ad atti normativi secondari di più facile aggiornamento col fine di riordinare complessivamente la disciplina posta a tutela della sicurezza stradale, ma anche del funzionamento, sempre in prospettiva semplificatoria, della Motorizzazione e delle regole sulla circolazione stradale».

A che punto è il confronto con il Comune di Bologna e il sindaco Lepore su Città 30 e sugli altri temi infrastrutturali che interessano la città?

«Da parte del Ministero delle Infrastrutture la porta al dialogo con la città di Bologna è sempre aperta. Il tavolo con Anci è finalizzato, infatti, a un confronto con le istituzioni locali. Dobbiamo partire, però, da un presupposto che non può essere derogato. La direttiva del Mit sulla Città 30 è chiara e le 15 ordinanze emesse dal Comune di Bologna non ne rispettano i criteri indicati. Il Comune di Bologna non può avere la pretesa di procedere sul progetto senza rispettare le leggi dello Stato, per questa ragione dovrà adeguarsi. Se il sindaco Lepore vorrà comunque andare avanti per la sua strada, senza rispettare la legge, non si potrà fare altro che disapplicare le ordinanze non conformi. Il confronto inter istituzionale è importante e, ad esempio, sentire dire dal sindaco che l'invio degli ispettori da parte del Ministero per la verifica del cronoprogramma sugli interventi del Pnrr previsti a Bologna, che cuba centinaia di milioni di euro di soldi pubblici, sia stato letto come una minaccia per il Comune è oltremodo offensivo per il lavoro degli ispettori del Ministero, il cui compito non è certo minacciare nessuno ma accertarsi che tutto sia fatto in regola e nel rispetto dei tempi. Quella che per Lepore potrà sembrare una minaccia, per noi che governiamo la Nazione, è invece un modo per mettere in sicurezza gli investimenti del Pnrr e i cittadini». • **Francesca Druidi**

Urgenza e buon senso

Il ministro dell'Energia e dell'ambiente che, davanti alla disperazione angosciata di una giovane ecologista, scoppia in pianto? Critiche sarcastiche da destra per un presunto cedimento alle tesi apocalittiche, ironie a sinistra per aver sciolto nelle lacrime lo scandalo della adesione al nucleare. Commenti ridanciani. Lo si ricorda soprattutto per quel gesto, Gilberto Pichetto Fratin, 70 anni, alla sua prima esperienza nel governo come ministro. Non per un discorso, ma per un atto assai poco autoritario. Da quel momento ho cominciato a seguirlo, e a ricercarne le radici. Provai simpatia. Mi venne in mente Karen Blixen, la scrittrice danese che in La mia Africa scrisse: «Solo gli uomini poco virili ridono della lacrime di un innamorato». Di che era ed è innamorato, questo signore piemontese dalla «faccia facciosa» come diceva Lucy di Charlie Brown, al punto da commuoversi senza difese? Del resto, Pichetto non si difende mai, non chiede al governo o al suo partito di stringergli intorno a coorte per proteggerlo dagli attacchi e rispondere a muso duro ai critici. È fatto così, Gilberto Pichetto Fratin, biellese, di lana mordida e resistente, come quella per cui i tessuti locali divennero famosi: non c'entra niente con la debolezza, ma ha a che fare con un'idea antica della politica, che tanto per eliminare equivoci nostalgici è molto più antica della Prima Repubblica, e richiama il profilo di certi sindaci della seconda metà dell'Ottocento in Piemonte, molto reverenti per il loro re, ma mettendo avanti a sé stessi la propria gente e la propria missione di servitori, che non cumulano cariche per la propria gloria. Non so se, usando l'aggettivo di Karen Blixen, potrei definirlo innamorato, di certo Gilberto è affezionato, fino all'empatia profonda, di tutto quel popolo italiano, che lo stima o che lo avversa, il cui destino dipende (anche) dalla sue scelte nel delicatissimo campo di cui è responsabile. Decide, ma «so coltivare il dubbio», ha detto a proposito delle sue lacrime. Il dubbio non è un buon alibi per rimandare, ma è la severa anticamera di una decisione. Ad esempio ha deciso per il «nucleare sostenibile». Lo ha detto in una importante intervista al Corriere della Sera del 26 gennaio annunciando un «piano nazionale per produrre da piccoli reattori». E promuovendo le «comunità energetiche», per cui si produce elettricità da fotovoltaico o da biomasse e la si condivide con i vicini, ottenendo benefici fiscali. Inoltre dando sostegno all'Africa di «coltivazioni per biocarburanti». Un'innovazione pazzesca, ma che non fa rumore. E ci sono cretini che ne prefigurano assurdamente la sostituzione. Da costoro la mansuetudine, che è in realtà una grande virtù in chi occupa postazioni di governo, è presa per debolezza ed eccita le cattiverie sciocche di giornalisti e politici dappoco, sapendo che quest'uomo non si vendica, non se la lega tignosamente al dito. Ho studiato il personaggio, interrogato chi ha lavorato con lui, qui

se potessi, davanti allo stuolo di presuntuosi e arroganti, gli costruirei un monumento equestre, il problema è che scenderebbe subito da cavallo per non mettersi in mostra, lasciando il destriero da solo. Si noti questo, il dottor Gilberto, 70 anni, laureato in Economia, di professione commercialista, ha sì due cognomi, ma non gonfiano le gote, sembrano entrambi fatti apposta per non mettere in soggezione l'interlocutore: Pichetto e Fratin sono il primo un vezzeggiativo e l'altro un diminutivo... Detto questo, resta la classica obiezione: che c'entra uno che praticava quietamente bilanci col Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica? È un dicastero il Mase (si usa sintetizzarne così il nome), che è punta di lancia del cambiamento e della resilienza, e lo affidano a un mite commercialista? La determinazione in realtà non va confusa con le urla, la capacità non si misura in decibel. Ma dal non dormire... Pichetto Fratin viene da Veglio (nomen omen), provincia di Biella. Un minuscolo borgo incastonato nelle Prealpi biellesi. «Il territorio comunale si allunga in senso nord-ovest/sud-est dal crinale che separa la Valsessera dalla Valle di Mosso scendendo fino al fondovalle di quest'ultima», dice la talvolta provvidenziale Wikipedia. Diciamo che in una foto dall'alto, l'ambiente naturale sembra divorare, possedere Veglio. La natura vince sulle case. Quando Pichetto Fratin nacque in questo scampolo di montagna piemontese, attorno a lui c'erano più o meno 1100 abitanti. Oggi, settant'anni dopo, ne rimangono 454: meno della metà. È il destino di certi borghi montani, considerati poco attrattivi dai giovani che si fanno tentare dalle sirene delle città. Si tratta di costruire un'ecologia umana, la natalità non è contro la natura, perché l'uomo non è per forza predatore. E Pichetto Fratin è testimone di questa volontà politica di serenità. Pichetto in città ci andò anche lui, a dire la verità: volle andare a Torino, per studiare. Niente di particolarmente poetico: economia e commercio. Nel mentre, gli cresceva la passione per la cosa pubblica, per la polis. Per uno come lui, fedelissimo di Berlusconi, l'inizio, l'aprirsi del sipario, il gettarsi nell'agone politico avvenne nella maniera che meno ci si sarebbe aspettati: sotto l'egida dell'Edera. Nel 1975, Pichetto Fratin era un ventunenne studente all'Università degli Studi di Torino: a quei tempi, subiva la fascinazione per l'austero Partito Repubblicano di Ugo La Malfa, che era alleato della Democrazia Cristiana egemone a Roma. Molti futuri esponenti di Forza Italia provenivano dal Partito Socialista Italiano, altra forza diciamo di centrosinistra, dunque in realtà non deve stupire che Pichetto Fratin nacque politicamente nel Pri che, sia pure quanto mai poco popolato, è il partito politico più antico esistente in Italia. A Pichetto non ci volle molto per emergere: a ventun anni, divenne consigliere comunale a Giffenga, paesino anch'esso in provincia di Biella (all'epoca, in realtà, ancora di Vercelli), come il suo borgo natio. Completa-

mente diverso il contesto: a Veglio la montagna, a Giffenga la baraggia biellese, terra tuttora rinomata per la produzione di un riso tra i migliori d'Italia. Veglio già all'epoca si stava spopolando, ma sembrava comunque una sorta di capitale rispetto alla cittadina in cui Pichetto iniziò a esercitare il suo mandato: il consiglio comunale di Giffenga all'epoca amministrava la cosa pubblica per conto di una cittadina di circa 130 anime. Ebbene: è coi piccoli paesi, con le realtà a dimensione umana, che si comincia veramente a capire cos'è la politica, una vera e propria gavetta per un giovane. Nel frattempo, Gilberto si laureava in Economia, si iscriveva all'Ordine dei commercialisti e all'Albo dei revisori contabili. Intanto, era docente a scuola, in istituti tecnici a Biella e a Vercelli, facendo un po' di pendolarismo dato che nella prima città insegnava la materia di ragioneria, e nella seconda spiegava tecnica bancaria e commerciale. L'attività politica continuava. Nel 1980 finisce l'incarico a Giffenga e assume un ruolo tecnico nell'Azienda sanitaria biellese, anzi Unione Sanitaria Locale (Usl), come si chiamavano a quei tempi: la sua era la Usl 48 Piemonte, di Cossato, il paese del comico Ezio Greggio. Ma un incarico del genere, per quanto svolto con professionalità, non era l'ideale: Pichetto Fratin preferiva la politica, farsi eleggere, esporsi. Nel 1990 si cimenta in quello che diverrà capoluogo di provincia: ed è vicesindaco repubblicano di Biella fino al 1994. È allora che Silvio Berlusconi «scende in campo» promettendo di cambiare l'Italia. Pichetto Fratin, come molti, ne è stregato, e decide di aderire a Forza Italia. Nel mentre, il Cavaliere, contro ogni previsione, vince le elezioni del 1994. Pichetto, al seguito del corsista Enzo Ghigo, entra in consiglio regionale piemontese nel 1995. Nel '97 è assessore regionale a Industria, Artigianato e Commercio. Pure le successive elezioni del 2000 sono un successo per il centro-destra sabauda, e Pichetto Fratin è nuovamente assessore, con le deleghe a Industria, Lavoro, New economy (sembra passato un secolo, all'epoca si diceva così), Formazione professionale, Coordinamento politiche e fondicomunitari, Affari internazionali, Commercio interno ed estero. Un sacco di cose, da lui ben fatte, con un'attenzione meticolosa, ma non basta. Nel 2005, la Regione Piemonte passa al centrosinistra. Ciò non toglie che Pichetto venga rieletto consigliere per il suo terzo mandato, e nel 2006 sia votato presidente del Consiglio regionale. È evidente che a più di cinquant'anni e con trenta di esperienza, per Pichetto lo sbocco a Roma è più che preventivabile. Nel 2008 è così senatore. Nel 2010, il neoletto presidente Roberto Cota gli chiederà di fare l'assessore al Bilancio, in coabitazione col suo mandato senatoriale. Nel 2014 Pichetto Fratin ne diventa coordinatore in Piemonte, concorrendo così alle elezioni regionali di quell'anno, per la presidenza. La sua corsa a Piazza Castello tuttavia è azzoppata dalla rivalità del neonato partito di Fratelli d'Ita-



Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica

lia, che sceglie di correre da sé con Guido Crosetto, e dall'Udc che propone Renzo Costa: le elezioni sono vinte dall'avversario Sergio Chiamparino. A lui comunque spetta un seggio nel Consiglio, sui cui scranni si siede dunque per la quarta volta. Il destino di Pichetto, comunque, è a Roma: nelle ingarbugliate elezioni del 2018, il politico di Veglio torna a sedersi a Palazzo Madama. E per lui, col precipitare degli eventi, i cambi di governo e la pandemia, si aprono le porte dell'esecutivo: nel 2021, sotto la presidenza di Mario Draghi, è nominato sottosegretario al Ministero dello sviluppo economico, all'epoca appannaggio del leghista Giancarlo Giorgetti, e dopo pochissimo diventa pure viceministro. Il resto è storia recente: nelle elezioni del settembre 2022, Pichetto Fratin esce da Palazzo Madama per entrare a Montecitorio come deputato. Viene designato dunque ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, giurando il 22 ottobre del 2022. E com'è, il Pichetto ministro? Una persona di cuore. Non è certo un ambientalista fanatico, di quelli che spesso hanno fatto capolino con l'apparizione di figure controverse come Gretha Thunberg: l'approccio di Pichetto si può definire equilibrato e realista. Per esempio, non condivide l'idea di bloccare la produzione delle automobili a benzina e diesel per passare all'elettrico totale: «È una soluzione molto ideologica e poco realistica». Oltretutto, dice pure (ed è difficile non essere concordi) che immaginare un Gran Premio di Formula Uno a Monza senza il rombo dei motori sarebbe quantomeno straniante. E come detto, è favorevole al «nuovo» e sicuro nucleare. E siamo al citato pianto della scorsa estate, al Giffoni Film Festival si fece commuovere dalla grinta appassionata di una giovane attivista per l'ambiente: «Io ho la forza del dubbio, sento il dovere per la carica che ricopro verso di voi e verso i miei nipoti». Non sarà un tecnico dell'ambiente, Pichetto Fratin: ma non dimentichiamo che quello ministeriale è un ruolo politico, non tecnico. Gli scienziati fanno tutto di un particolare, il politico deve aprirsi a tutti i fattori, respirare lo spirito della nazione. Lui è della scuola di quelli che studiano, ce la mettono tutta, passano il compito ai compagni, e siamo tutti promossi.

• Renato Farina

Un Piano nazionale per il mare

IL MARE TORNA A ESSERE IMPORTANTE NELL'AGENDA ITALIANA. IL PIANO 2023-2025 SVILUPPA UNA POLITICA INTEGRATA E COORDINATA PER FAR CRESCERE I SETTORI MARITTIMI E RIASSEGNARE ALL'ITALIA UN RUOLO DI PRIMO PIANO NEL MEDITERRANEO E NON SOLO. L'ANALISI DEL MINISTRO NELLO MUSUMECI

Sarà il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Nello Musumeci ad aprire la terza edizione del Summit Nazionale Blue Forum, in programma a Gaeta dal 10 al 13 aprile, in concomitanza con la celebrazione della Giornata nazionale del Mare dell'11 aprile. L'impegno del governo, e in particolare del ministro, è quello di riportare questa dimensione al centro delle politiche nazionali con il Piano del Mare 2023-2025, licenziato lo scorso luglio dal Comitato Interministeriale per le Politiche del mare (Cipom) presieduto dallo stesso ministro e pubblicato in Gazzetta Ufficiale a ottobre 2023.

Ministro Musumeci, qual è la visione che sottende questo documento di coordinamento e programmazione della materia, il primo della nostra storia repubblicana e nazionale?

«È una "filosofia" che vede il mare come entità che unisce e non divide, come orizzonte culturale, morale e ideale ancor prima che economico. Sotto questo profilo il Piano, giunto a compimento dopo una fase impegnativa di ascolto, dialogo e collaborazione con le parti pubbliche e private che nella politica marittima hanno un ruolo, è un fatto politico significativo di rilievo europeo. Inoltre, ci dà un'iniezione di fiducia in un tempo politico nazionale e globale che lo richiede per fare fronte ad ansie individuali e collettive nella nostra società e nella comunità internazionale. Quando la nostra premier evoca il Piano Mattei richiama anche questa vocazione della nostra nazione, la sua "natura" di soggetto attivo nel Mare Nostrum di crescita comune e di civiltà. Il mare ha sempre voluto rappresentare l'incontro e non lo scontro di mondi, di interessi e di classi sociali anche molto distanti. Pertanto l'Economia Blu - che ne costituisce l'espressione concreta - tiene insieme comparti e settori della nostra vita produttiva e sociale; ancor prima di una via alla produzione vuole essere simbolo di una pratica diffusa orientata alla coesistenza e alla cooperazione, tra comparti interni dei e tra i Paesi».

Il Piano vuole contribuire alla crescita del Paese e soprattutto del Meridione.

«Per giungere al dato economico in senso stretto, dobbiamo ricordare che, nell'ordine, Spagna, Germania, Italia e Francia



Il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare **Nello Musumeci**

sono le quattro grandi economie blu nel Vecchio Continente sia in termini di occupazione (insieme fanno oltre metà del totale europeo) che di valore aggiunto lordo (oltre il 60 per cento). Ed è vero che ci sono dati del Mezzogiorno che "parlano". L'economia del mare riesce laddove molti altri comparti non ce la fanno, cioè ribalta i "rapporti di forza" tra Nord e Sud. Tutti i numeri ci dicono che l'Economia Blu italiana è trainata soprattutto dal Meridione, nella stragrande maggioranza dei settori. Il nostro Sud vanta un valore aggiunto riconducibile all'economia del mare pari a 15,6 miliardi di euro: è l'area che contribuisce di più in Italia al valore aggiunto dell'Economia Blu, seguita dal Centro (13,7 miliardi), dal Nord-Ovest (13,3 mld) e dal Nord-Est (8,5 mld). Poi sappiamo che le altre aree fanno "moltiplicare" meglio del Sud questo valore aggiunto: Nord-Ovest e Nord-Est (1,9), Centro (1,6) e Mezzogiorno (1,4). Diciamo che nella capacità del Meridione e nella sua debolezza a fare sistema e a "moltiplicare" le sue energie, sta forse racchiusa tutta la questione meridionale odierna in un'Italia che si trascina ancora il gap storico di un divario che pesa sulla crescita complessiva della nostra nazione. Il Sistema-Mare può dare un contributo fondamentale a ridurre questo divario: già lo fa, a differenza di altri comparti. Dobbiamo quindi lavorare tanto su questa versante, perché questo è un versante che può "rendere" molto».

Quali le attività da potenziare e che priorità di azione individua il Piano

Mare?

«Dobbiamo saper sfruttare questa fase geopolitica e di tendenze economiche internazionali. In particolare, non dobbiamo farci sfuggire l'opportunità di utilizzare al meglio l'attuale processo di ritorno parziale alla regionalizzazione dei traffici commerciali che privilegiano i trasporti marittimi. Ciò è da intendersi non come un ripiegare su una sorta di "provincialismo" nazionale, ma come nostra ricollocazione strategica che ci dà la chance di aspirare al ruolo di "hub logistico", oltre che energetico, per i flussi tra Nord Africa ed Europa continentale. D'altronde, l'Italia ha molte carte da giocare per avere implementato un "primato" - se così posso definirlo - nell'area del traffico marittimo a corto raggio (c.d. "short sea shipping"): è questa appunto una modalità di trasporto che si connette con la linea dei traffici marittimi regionali».

Le rotte marittime sono infrastrutture immateriali ma concrete, parte liquida ma forte dell'economia reale nazionale.
«Sì. I servizi di trasporto marittimo sono imprescindibili per l'approvvigionamento energetico, per la tutela del diritto nazionale ed europeo di circolazione e per garantire un'efficiente logistica che permetta lo sviluppo della nostra industria manifatturiera. Per non parlare dei servizi legati al movimento delle persone da cui dipende il turismo, soprattutto balneare. Se vogliamo indicare una priorità io credo sia questa: una rete di trasporti efficiente sul mare, nei porti e nella logistica terrestre coincide col supremo interesse nazionale. C'è quindi, certamente, un problema di riduzione del deficit infrastrutturale e di

conseguimento di traguardi ottimali nei servizi, ma occorre adottare una visione a 360 gradi di sistema che consideri la transizione energetica e le problematiche afferenti, il collegamento alla rete dei trasporti europea e internazionale e dei collegamenti con i Paesi del vicinato mediterraneo. In poche parole, occorre un forte momento di raccordo che abbiamo sperimentato con la redazione del Piano, prova dalla quale - lo dico con soddisfazione e gratitudine verso tutti gli attori coinvolti - credo il Cipom sia uscito con una legittimazione sul campo, che si aggiunge a quella della volontà politica e delle fonti legislative».

Che ruolo dovranno avere i porti italiani, anche da un punto di vista energetico?

«Il nostro ruolo mediterraneo ci richiede uno sforzo importante di potenziamento del nostro sistema portuale e logistico a servizio dei traffici marittimi nella prospettiva che il sistema portuale possa e debba svilupparsi nella direzione dell'utilizzo ottimale delle aree retro-portuali a servizio di attività logistiche e manifatturiere, che richiedono un'efficace azione di promozione anche presso operatori economici internazionali, interessati al "ritorno" nel nostro Paese di attività industriali già collocate all'estero ("re-shoring"). Occorre pertanto impegnarsi a migliorare i servizi offerti dalla nostra portualità: abbreviare i tempi di attesa e stazionamento delle navi nei nostri porti nazionali, tempi ancora più elevati rispetto ai porti europei e internazionali che competono con noi. Per giungere a questo risultato serve che le infrastrutture portuali siano gestite in forma congiunta e centralizzata, all'insegna di un adeguato processo di digitalizzazione e networking di sistemi informativi e operativi. Occorre, insomma, accorciare e semplificare il ciclo portuale di assistenza alla nave. Ormai sappiamo bene che l'utenza qualificata sceglie un porto piuttosto che un altro non solo in ragione delle distanze, ma del polo di servizi che esso offre. In ordine all'aspetto energetico, è importante impegnarsi nei processi di decarbonizzazione dei siti portuali, garantire l'erogazione di energia elettrica alle navi in sosta a costi vantaggiosi, incentivando la nascita delle comunità energetiche portuali. C'è molto da fare, ma la strada dell'innovazione è tracciata». • **Francesca Druidi**

Veneto, locomotiva del Paese

INFRASTRUTTURE, LAVORO E TURISMO VOCI FONDAMENTALI PER LA CRESCITA DEL VENETO. IL PRESIDENTE DELLA REGIONE ZAIA COMMENTA IL PRIMO BILANCIO 2023 E GUARDA AL TRAGUARDO DELL'AUTONOMIA DIFFERENZIATA

Sono partiti il 19 febbraio i lavori per il completamento della "Grezzanella" che dovrebbero terminare nel 2026. Si tratta della variante alla strada regionale 62, conosciuta come "della Cisa", che completa la circonvallazione di Villafranca di Verona, che avrà un valore di 35,1 milioni di euro estendendosi per una lunghezza di 2,5 chilometri. «Le infrastrutture non hanno colore politico e i cittadini hanno il diritto di vedere che i loro soldi servono a finanziare opere pubbliche. Tra due anni e mezzo, ovvero al termine dei lavori, torneremo qui per inaugurare quest'importante infrastruttura, risolvendo le criticità di uno dei principali nodi viabilistici dell'ovest veronese», ha dichiarato il presidente della Regione Veneto Luca Zaia. Un'altra infrastruttura strategica per il Veronese è la variante alla strada statale 12: 14 chilometri di strada da Isola della Scala alla tangenziale di Verona, all'altezza dell'uscita di Alpo, per un valore di 260 milioni di euro. «Il finanziamento è inserito nel contratto di programma che nelle prossime settimane verrà approvato dal Cipess così da dare una risposta ai territori e migliorare la viabilità di un'arteria tra le più trafficate del Veronese», ha aggiunto Zaia. Parte delle risorse del Pnrr destinate al Veneto serviranno proprio alle infrastrutture, in particolare per la nuova linea ad alta velocità e alta capacità che collegherà Brescia, Verona, Vicenza e Padova. «L'alta velocità sarà fondamentale per la crescita e lo sviluppo del Veneto e per interconnettere l'intero Nord-Est al resto d'Europa. Poter muovere su rotaia passeggeri e merci, con maggior velocità, significa "maggior portata" per il tessuto economico del Veneto: ne beneficeranno le imprese e i cittadini e sarà un volano anche in termini turistici per le tre città d'arte attraversate dall'alta velocità».

VENETO LOCOMOTIVA D'ITALIA

«Turismo e lavoro si confermano i capisaldi dell'economia veneta, che lo scorso anno si è dimostrata in ottima salute. Siamo una regione che cresce, dove il turismo tira un'economia solida. Ce lo dicono i primi dati di bilancio del 2023, che confermano le nostre attese rispetto a un'annata ottima, dopo la sofferenza dovuta a pandemia e scenario complicato dal conflitto in Ucraina», ha dichiarato Zaia commentando i dati del "Bollettino socio economico del Veneto" pubblicato il 15 febbraio. Bene, quindi, il turismo. Nonostante un aumento generalizzato dei



Luca Zaia, presidente Regione Veneto

prezzi, il comparto è in salute: «nei primi undici mesi del 2023 sono stati registrati flussi nettamente superiori non solo allo stesso periodo 2022 (presenze +8,2 per cento), ma anche al corrispondente periodo pre-pandemico (rispettivamente +3,1 per cento e +0,1 per cento). Molto bene anche il fronte dell'occupazione che nel terzo trimestre dello scorso anno è cresciuta, con un aumento degli occupati di oltre il 3 per cento rispetto ad

un anno fa, grazie soprattutto alle donne che guidano la crescita, registrando un aumento di oltre il 6 per cento in un anno». Il Fondo Monetario Internazionale ha previsto nel World Economic Outlook di ottobre una crescita globale del 3 per cento nel 2023 e 2,9 per cento nel 2024. Per l'Area Euro la previsione è di un aumento del Pil del 0,6 per cento nel 2023 e 1,2 per cento nel 2024. In tale scenario, Prometeia fornisce una stima tendenziale per il 2023 del Prodotto Interno Lordo italiano di 0,7 per cento. Per il Veneto è stimata una crescita del Pil pari al +0,8 per cento nel 2023. Per i consumi delle famiglie e per gli investimenti fissi lordi in Veneto l'aumento sarà, rispettivamente, dell'1,8 per cento e dello 0,9 per cento nel 2023. Per il 2024 Prometeia prevede una crescita dello 0,4 per cento per l'economia nazionale e dello 0,5 per cento per quella veneta. Nei primi nove mesi del 2023 l'export veneto segna un rallentamento e registra una dinamica stabile rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il fatturato estero realizzato dagli operatori presenti in Veneto chiude i primi nove mesi del 2023 con una crescita tendenziale del +0,7 per cento, quasi in linea con quanto avvenuto a livello nazionale (+1 per cento).

OBIETTIVO LAVORO

In base ai dati del mese di gennaio 2024 de La

Bussola, lo strumento di analisi congiunturale mensile sul mercato del lavoro dipendente privato e sui flussi di ingresso nella disoccupazione, predisposto da Veneto Lavoro, si registra per la prima volta nell'ultimo quadriennio un bilancio occupazionale dipendente positivo nel mese di gennaio per 600 posizioni lavorative. Il mercato del lavoro, tuttavia - rileva lo studio - si conferma in assestamento: le assunzioni sono in calo dell'1,4 per cento rispetto al 2023 e del 3,8 per cento sul 2019. A determinare il saldo positivo è la maggiore contrazione delle cessazioni (-3 per cento). «Un obiettivo che ci siamo posti come Regione è di puntare a una crescita del capitale umano e delle competenze per l'accesso al lavoro, ma anche sulla consapevolezza delle imprese che è necessario investire sulle proprie risorse». L'amministrazione continuerà a puntare sulla rete degli Its, gli istituti tecnici, «che mettono in collegamento la ricerca di occupazione di qualità dei giovani con le necessità di avere alti profili altamente specializzati del mondo delle imprese». Da questi istituti, dal 2014 al 2020, sono usciti 800 diplomati dei quali oltre l'88 per cento ha trovato occupazione a un anno dal diploma. «È un sistema virtuoso sul quale continueremo ad investire», conclude Zaia.

AUTONOMIA, «NUOVO RINASCIMENTO» PER IL PAESE

Zaia invita il Governo Meloni ad andare avanti con la riforma dell'autonomia differenziata, «che consentirà di scrivere una grande pagina di storia, dando avvio a un percorso che durerà negli anni e che, soprattutto, consentirà di introdurre un sistema di responsabilità che sarà ben leggibile dai cittadini rispetto all'operato dei loro amministratori». Il Ddl Calderoli, approvato al Senato, fa ancora discutere. «È comprensibile che ci sia perplessità da parte di qualcuno - aggiunge - e che si debba parlare con i cittadini. Ma non è accettabile che ci siano persone del livello istituzionale che citano l'autonomia come la secessione dei ricchi o uno strumento per minare l'unità nazionale». Per il governatore l'Ad è un «cammino perfettamente in linea con la Costituzione varata nel 1948, non è contro nessuno ma rappresenta la grande opportunità per tutti, quella che lo tragherà il Paese dalle secche di un immobilismo medievale a un nuovo rinascimento. È la vera riforma per entrare nella modernità e nell'efficienza».

• Francesca Druidi



PARTITI I LAVORI

PER IL COMPLETAMENTO DELLA "GREZZANELLA"

Si tratta della variante alla strada regionale 62, conosciuta come "della Cisa", che completa la circonvallazione di Villafranca di Verona, che avrà un valore di 35,1 milioni di euro estendendosi per una lunghezza di 2,5 chilometri

Veronafiere, «il 2024 sarà un anno sfidante»

È MAURIZIO DANESE, AD DEL GRUPPO VERONAFIERE, A TIRARE UN PRIMO, PARZIALE, BILANCIO DEL 2023 CONCENTRANDOSI SULLE PROSPETTIVE E SUGLI OBIETTIVI DELLA «PIATTAFORMA DI PROMOZIONE A SERVIZIO DEL BUSINESS DELLE IMPRESE», SEMPRE PIÙ ORIENTATA A INNOVAZIONE, SOSTENIBILITÀ E INTERNAZIONALIZZAZIONE

Il 2023 è stato un anno importante per Veronafiere», commenta Maurizio Danese, ad del Gruppo. «Iniziando dalla ricorrenza dei 125 anni di attività». La Fiera di Verona, infatti, nasce ufficialmente nel 1898, come le prime rassegne dedicate all'agricoltura e ai cavalli. «Un traguardo che, se da un lato ricorda il valore della storia e delle nostre radici ben piantate nel territorio, dall'altro ci spinge sempre più a guardare al futuro e ad aprirci al mondo». Due punti, questi ultimi, che identificano la mission della moderna struttura



Maurizio Danese, amministratore delegato Veronafiere

di Veronafiere: essere una piattaforma di promozione internazionale a servizio del business delle imprese. «A livello di numeri, il 2023 ci ha visti impegnati nell'organizzazione di 50 fiere ed eventi, 39 in Italia e 11 all'estero, in 6 nazioni (Brasile, Cina, Paesi Bassi, Peru, Serbia e Stati Uniti), con oltre 770mila visitatori e più di 11mila operatori ospitati nel nostro quartiere di Verona», aggiunge Danese.

Che anno è stato per Veronafiere il 2023? E quali sono le previsioni per il 2024?

«A livello di risultati, in attesa dell'approvazione del bilancio, possiamo dire che l'anno appena trascorso, dopo la ripresa post pandemica del 2022, ha rappresentato un esercizio positivo di consolidamento degli economics del Gruppo, in attesa del ritorno pieno ai fatturati pre-Covid che avevamo pianificato per l'esercizio 2024. Siamo quindi perfettamente in linea con le aspettative. Il



2024 sarà un anno sfidante, ricco di appuntamenti con il ritorno delle grandi fiere biennali di Fieragricola e Progetto Fuoco, e un'accelerazione sempre più spinta sull'estero, legata in particolare ai nostri brand di Vinitaly e Marmomac, il tutto inserito all'interno di un piano strategico aggiornato che ci permetterà di arrivare al 2026 con una fiera sempre più competitiva sul mercato interno e all'estero».

Le manifestazioni fieristiche sono ormai piattaforme di politica industriale. Qual è il valore aggiunto delle vostre rassegne che sostengono i settori di punta del made in Italy, soprattutto sul fronte dell'export?

«Lo ribadisco e sottoscrivo: le fiere sono strategiche per la politica industriale di un Paese, a maggior ragione per il nostro, che vive dell'export delle sue eccellenze, quel made in Italy che tutto il mondo ci invidia. Lo dico anche in veste di presidente di Aefi, l'associazione nazionale di riferimento per le fiere italiane. Le manifestazioni fieristiche sono l'unico strumento di promozione internazionale per il 75 per cento delle Pmi italiane e nel corso delle rassegne si generano affari per 60 miliardi di euro e il 50 per cento del nostro export. Le imprese italiane che partecipano a una fiera di livello internazionale performano 7 volte meglio rispetto ai competitor che non frequentano le fiere. E il vantaggio ottenuto dalle aziende che credono nel valore delle rassegne è di oltre 12 punti di crescita cumulata in più nelle ven-

dite e 0,7 punti di marginalità lorda in più. In questo quadro le nostre rassegne di punta, in particolare Vinitaly e Marmomac, costituiscono esempi perfetti di due brand bandiera in cui i sistemi-italiani del vino, della pietra naturale e delle tecnologie di lavorazione si riconoscono e attraverso cui le filiere industriali possono presentarsi unite sui mercati esteri, mettendo a regime partnership istituzionali fondamentali con i ministeri competenti, con Ice-Agenzia e con le associazioni di categoria».

Quali sono oggi le sfide da affrontare, ormai superata e assorbita la fase pandemica, e le criticità come caro energia, costi in aumento e guerra russo-ucraina?

«Oltre a migliorare costantemente la capacità di proiettarsi sui mercati internazionali la vera sfida sarà quella dell'innovazione. Nella fase più critica della pandemia, qualcuno annunciava il superamento del format fieristico in favore di nuovi modelli di promozione esclusivamente online. Fortunatamente, la graduale ripresa degli eventi ha smentito molte Cassandre, sconfessando le previsioni più pessimistiche: le persone e le aziende, dopo il lungo lockdown, anelavano l'unicità dell'elemento fisico dell'incontro b2b in fiera. Abbiamo capito però che l'evento off-line può sfruttare le potenzialità del digitale per far vivere la fiera e i contatti commerciali tra gli operatori 365 giorni all'anno. L'obiettivo ora sarà far convivere queste due realtà in un modello ibrido

“phygital”. Altri fronti su cui investiremo sempre più come Veronafiere sono quelli di una crescita sostenibile del business guidato dalle tematiche Esg, e dell'analisi e impiego dei dati per offrire un prodotto fieristico diversificato, competitivo, personalizzato».

Come si declina l'impegno di Veronafiere sul fronte dell'internazionalizzazione?

«L'internazionalità è il vero asset per la competitività di Veronafiere che, sullo scacchiere dei mercati, ha costruito nel tempo un modello di promozione sostenuto dal sistema Paese. Il 2024 riprende le fila della grande spinta sui mercati stranieri iniziata con

50

Fiere ed eventi organizzati da Veronafiere nel corso del 2023

un progetto strutturato in particolare nel settore vino con cui abbiamo presidiato nel 2023 Nord America, Europa e Far East, ma anche Brasile e Balcani, attraverso i roadshow di Vinitaly e la partecipazione a due nuovi eventi: Iwe- International Wine Expo a Chicago e Wine Vision by Open Balkan a Belgrado. Quest'anno abbiamo voluto ripartire proprio dall'estero con le tappe di Vinitaly Preview programmate nei Paesi identificati come prioritari dalle aziende e dalle indagini di mercato: Giappone (Tokyo, 15 gennaio), Corea del Sud (Seoul, 12 gennaio), Svezia (Stoccolma, 23 gennaio), Austria (Rust, 25 gennaio), Regno Unito (Londra, 6 febbraio), Belgio (Bruxelles, 19-20 marzo), Stati Uniti (Los Angeles, Las Vegas e San Francisco nei mesi di giugno e luglio). A questi appuntamenti si aggiungono le fiere vere e proprie che organizziamo oltreconfine con le nostre società controllate: Vitória Stone Fair (30 gennaio-2 febbraio), rassegna di riferimento in Brasile per il comparto marmo-lapideo, Wine to Asia (9-11 maggio), fiera dedicata a wine&spirit in Cina, Wine South America ancora in Brasile (3-5 settembre), per ritornare infine a Chicago per Iwe, a ottobre».

• FD

Luogo privilegiato per la creazione di contatti strategici

UNA PIATTAFORMA UNICA DOVE I PRINCIPALI PLAYER DEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA FANNO BUSINESS E NETWORKING, RESTANDO AGGIORNATI SU TENDENZE E NOVITÀ. PROMOSSO DA ALIS, LETEXPO È LUOGO DI APPRENDIMENTO, CONFRONTO E COLLABORAZIONE NEL SEGNO DELLA SOSTENIBILITÀ

Torna per il terzo anno consecutivo, dal 12 al 15 marzo, la fiera più innovativa dedicata a trasporti, logistica e servizi alle imprese. LetExpo- Logistics Eco Transport, frutto dell'accordo tra Veronafiere e Alis Service, la società di servizi di Alis (Associazione logistica dell'Intermodalità sostenibile), già nel 2023 aveva superato le aspettative con numeri rilevanti: 310 espositori, 80mila visitatori, 30 moderatori e 350 relatori tra i quali 8 ministri e 9 viceministri e sottosegretari. Grande è, dunque, l'attesa per le prossime quattro giornate della fiera, dense di opportunità commerciali, appuntamenti b2b, conferenze, seminari, workshop, sessioni pratiche, dimostrazioni e molto altro. L'obiettivo è continuare a diffondere una consapevolezza ecologica nei settori della logistica, dell'impresa, dei servizi, delle professioni e dell'istruzione, consolidando il ruolo della fiera come punto di riferimento essenziale per il comparto. «La forza di questa fiera risiede sin dalla sua idea originaria nella creazione di una piattaforma dinamica in cui aziende e realtà italiane ed estere possono condividere idee innovative, esporre mezzi e prodotti all'avanguardia e offrire servizi alle imprese tecnologicamente avanzati. Oltre a favorire scambi commerciali, LetExpo è un luogo pri-

villegiato per la creazione di reti di contatti strategici, promuovendo la collaborazione tra imprese pubbliche e private, nonché con istituzioni nazionali ed estere», ha spiegato il vicepresidente e direttore generale di Alis Marcello Di Caterina nell'ultimo numero di Alis Magazine. Sugli oltre 60mila metri quadri di spazio espositivo si disporranno le quattro aree protagoniste di LetExpo: Trasporto, logistica e intermodalità; Servizi per il trasporto e la logistica; Digitalizzazione e Smart Mobility, dove si approfondiranno le nuove tecnologie (Intelligenza Artificiale, Meta-verso, IoT), oltre a progetti, mezzi e soluzioni per la sostenibilità delle città; Formazione, ricerca e sviluppo. È una fiera di sistema dove saranno presenti, oltre a membri del governo e delle istituzioni, le principali imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario, terminalisti, spedizionieri, stakeholder e aziende fornitrici di servizi alle imprese, case costruttrici, compagnie assicurative, porti italiani ed europei, interporti nazionali e internazionali, associazioni, operatori della filiera agro-alimentare e delle diverse filiere logistiche, player operanti nella categoria delle nuove energie e dei nuovi carburanti, ma anche numerosi centri di ricerca ed enti di formazione, tra cui Scuole superiori, Its e Università.

IN PROGRAMMA NUMEROSI MOMENTI DI CONFRONTO

Saranno molteplici le opportunità di incontro previste tra i rappresentanti di istituzioni nazionali ed europee, amministrazioni, imprese, realtà della formazione e della ricerca: «Casa Alis» sarà lo spazio adibito a conferenze e interviste istituzionali; «Alis Hub» sarà riservato a workshop organizzati in collaborazione con le aziende e con Alis Academy, mentre «Alis Café» si concentrerà su dibattiti e confronti più informali su temi di massima attualità, come sostenibilità, innovazione e mondo del lavoro. «Dall'edizione 2024 ci aspettiamo la consueta attenzione delle istituzioni che trovano in Alis un luogo di confronto serio e concreto; ci poniamo al contempo l'obiettivo di promuovere ancora di più l'adozione di soluzioni sostenibili, incoraggiando l'innovazione. In questa terza edizione non potrà mancare un focus più globale, alla luce delle attuali vicen-



LE QUATTRO AREE PROTAGONISTE DI LETEXPO
Trasporto, logistica e intermodalità; Servizi per il trasporto e la logistica; Digitalizzazione e Smart Mobility, dove si approfondiranno le nuove tecnologie, oltre a progetti, mezzi e soluzioni per la sostenibilità delle città; Formazione, ricerca e sviluppo

de geopolitiche che impattano sul nostro settore», ha aggiunto il direttore generale di Alis.

ATTENZIONE ALLE NUOVE GENERAZIONI

Centrale sarà poi il tema della formazione giovanile e dell'occupazione. Alis Academy occuperà un'area di oltre 1.000 mq con i numerosi enti di formazione associati (Its, Scuole superiori, Università e centri di ricerca) e le principali società di risorse umane e ricerca del lavoro che saranno a disposizione di studenti e docenti da tutta Italia. «La nostra fiera mira a creare un circolo virtuoso di crescita e sviluppo sia per le aziende che per i talenti emergenti. È, infatti, una grande opportunità per i giovani e già nelle prime due edizioni abbiamo generato occupazione, svolgendo numerosi colloqui di lavoro e ricerca di personale, che hanno portato nelle settimane successive alla sottoscrizione di contratti di lavoro», ha aggiun-

to Di Caterina. Grande è il lavoro svolto da Alis Academy «per valorizzare sempre più il capitale umano, ricercare i giovani talenti del nostro Paese e contestualmente trattenerli nelle nostre imprese, soprattutto in una fase di profonde evoluzioni legate all'implementazione delle nuove tecnologie e delle soluzioni digitali, che possono e devono rappresentare una grande occasione di sviluppo e progresso», rileva il presidente di Alis Guido Grimaldi. «Inoltre- conclude Grimaldi- anche quest'anno organizzeremo un intero padiglione «Alis per il Sociale», coinvolgendo decine di enti impegnati ogni giorno nel terzo settore, nelle attività di volontariato, sport e solidarietà ed ospiteremo, grazie alla collaborazione dello Stato Maggiore della Difesa, un'importante esposizione di mezzi e assetti logistici delle nostre Forze Armate a testimonianza della strategicità del comparto logistico anche in ambito militare».

• **Francesca Druidi**



Le priorità programmatiche di Alis

IL RUOLO DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA È SEMPRE PIÙ FONDAMENTALE, SOPRATTUTTO IN OTTICA GREEN. ALIS, PRESIEDUTA DA GUIDO GRIMALDI, AVANZA ISTANZE E PROPOSTE. BENE IL SEA MODAL SHIFT, CRITICA LA TASSAZIONE EUROPEA ETS. SI GUARDA CON TIMORE ALLA CRISI NEL MAR ROSSO

È un momento cruciale per il futuro dei settori del trasporto, della logistica e dei servizi. Le priorità programmatiche sono già state individuate durante l'Assemblea generale di Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile) dello scorso novembre e saranno al centro anche della fiera LetExpo, in programma a Verona dal 12 al 15 marzo. Sono la transizione ecologica e digitale; la competitività delle imprese; il ruolo dei porti e degli interporti, le sfide per le nuove generazioni (nel settore si registra una preoccupante carenza di figure specializzate). Alis, che rappresenta oltre 2250 soci e quasi 257mila addetti per 80 miliardi di euro di fatturato aggregato, mira a diffondere una nuova cultura del trasporto e della logistica, avvicinando i giovani alle professioni del comparto.

PRIMO PILASTRO: SOSTENIBILITÀ

I soci Alis hanno investito notevoli risorse nella direzione di un trasporto e una logistica sempre più sostenibili. Lo confermano i dati del Centro Studi dell'Associazione: nel 2023, sei milioni di camion sono stati sottratti dalle autostrade; 143 milioni di tonnellate di merci sono state spostate dalle autostrade verso l'intermodalità, attraverso porti e interporti; 5,4 milioni di tonnellate di emissioni di Co2 sono state abbattute. Si conferma, inoltre, un risparmio economico per le famiglie e i cittadini italiani di ben oltre 7 miliardi di euro proprio grazie al trasporto intermodale. A preoccupare Alis è l'applicazione, dal 1



Guido Grimaldi, presidente Alis, con il ministro per la Protezione civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci

gennaio 2024, del sistema di tassazione Ets al trasporto marittimo, che «potrebbe vanificare gli sforzi e i risultati raggiunti finora dagli armatori, ad esempio attraverso le virtuose Autostrade del Mare, che proprio l'Europa ha voluto fortemente incentivare negli ultimi anni con l'obiettivo di sottrarre i camion dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti», ha sottolineato il presidente di Alis, Guido Grimaldi, in occasione dell'Assemblea generale. Questa ipertassazione non solo rappresenta una «distorsione della concorrenza modale», perché applicata solo al settore marittimo, ma potrebbe far compiere all'Italia «un balzo indietro di 30 anni con un ritorno di milioni di camion sulle nostre autostrade con un preoccupante aumento dell'inquinamento e dell'incidentalità». Grimaldi punta il dito contro la tassa europea che «andrebbe a colpire con un'incidenza minima del solo 75 per cento le emissioni globali del trasporto marittimo, senza però considerare il restante 92,5 per cento». Colpendo una sola modalità di trasporto in

un'unica area del mondo, non si incide in maniera significativa sulla decarbonizzazione. Grimaldi appoggia invece la proposta di Emanuele Grimaldi, numero uno dell'International Chamber of Shipping, ossia l'istituzione di un «fondo globale di ricerca e sviluppo "Fund & Reward", alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni prodotte a livello mondiale, dal quale si possano poi attingere le risorse per le nuove tecnologie, ma soprattutto per i nuovi carburanti, che saranno sempre più costosi, e premiare gli armatori che si sono impegnati e hanno investito prima in nuove tecnologie». Per raggiungere i target previsti dall'Unione Europea, rileva Grimaldi, occorrono nuove tecnologie che purtroppo a oggi non esistono ancora. «Auspichiamo allora maggiori investimenti in ricerca, sviluppo e formazione così da evitare di aggiungere e prevedere ulteriori tasse e costi per cittadini e imprese».

GLI INCENTIVI PER IL SETTORE

Alis si è detta soddisfatta del "Sea Modal

Shift", il nuovo incentivo sull'intermodalità marittima approvato in continuità con il Marebonus. A fine novembre è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto Mit contenente il Regolamento recante l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione del programma, che individua in 39 milioni per il 2022 e 21,5 per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 le somme disponibili. Nel corso della sua relazione all'Assemblea, il presidente Grimaldi ha auspicato un aumento della dotazione finanziaria per il "Sea modal shift" e per il Ferrobonus con uno stanziamento di 100 milioni di euro annui per ciascuna misura, ringraziando comunque il governo per l'attenzione riposta al comparto. L'importanza di questi incentivi è strategica. Nel 2022, anno in cui non era stato erogato l'incentivo Marebonus, si è assistito a un incremento del traffico dei camion su rete Anas del +4 per cento rispetto al 2019, come riportato dall'Osservatorio sulle tendenze della mobilità del Mit.

GESTIRE LA CRISI DEL MAR ROSSO

Oggi c'è un'altra emergenza da affrontare: le tensioni nel Mar Rosso, che minacciano i flussi commerciali internazionali. Le compagnie armatoriali italiane, aggiunge Guido Grimaldi, stanno fronteggiando tale crisi soprattutto grazie al supporto della Marina Militare e di tutta la Difesa guidata dal ministro Guido Crosetto. Il quadro è preoccupante: «la scelta di circumnavigare l'Africa, giungendo allo stretto di Gibilterra e quindi lontani dai nostri porti strategici come Trieste e Genova, si traduce in un aumento dei tempi di percorrenza e, soprattutto, dei costi di trasporto e dei noli marittimi contenitori, oltre al rischio di una perdita di traffici in Italia in favore dei porti del Nord Europa, come Anversa e Rotterdam», ricorda il presidente di Alis. «L'Associazione è fiera di rappresentare con orgoglio armatori italiani battenti bandiera tricolore nonché i principali operatori logistici del nostro Paese e, in chiave comunicativa, è intervenuta più volte nelle scorse settimane sulle principali reti televisive nazionali per fare emergere con chiarezza il problema e l'urgenza di intervenire nella maniera più opportuna anche a livello europeo».

• Francesca Druidi



UNA NUOVA CULTURA DEL TRASPORTO

Le priorità sono: la transizione ecologica e digitale, la competitività delle imprese, il ruolo dei porti e degli interporti e le sfide per le nuove generazioni

Da 40 anni in viaggio per la sostenibilità

CON PRECISIONE E SEMPLICITÀ, VELOCITÀ ED EFFICACIA NELLA GESTIONE, LOGHILTON DA OLTRE CINQUANT'ANNI OFFRE UN SERVIZIO DI LOGISTICA, TRASPORTO E DEPOSITO. OGGI L'ATTENZIONE DELLA TITOLARE JVONNE PASINETTI È RIVOLTA SOPRATTUTTO ALL'IMPATTO AMBIENTALE

Delivery ecosostenibile e magazzino sempre più digitalizzato: nel mondo altamente competitivo della logistica aziendale, l'efficienza dei processi è fondamentale per il successo, così come è imprescindibile l'adeguarsi alle esigenze dettate dalla sostenibilità ambientale. Lo sa bene Jvonne Pasinetti, alla guida dell'azienda Loghilton, fondata nel 1972 dai fratelli Pasinetti e che da oltre cinquant'anni si sfida nel raggiungere traguardi sempre più importanti. «Il nostro viaggio nella sostenibilità è iniziato alla fine degli anni 90 investendo nel combinato gomma-rotaiola con casse mobili, rete ferroviaria, acquistando e lavorando in siti ricordati, utilizzando veicoli a grandi volumi - spiega la titolare -. Nel 1994, con la liberazione del mercato del trasporto merci, si sono create delle dinamiche che hanno penalizzato gli investimenti nel combinato gomma-rotaiola-marittimo favorendo lo sviluppo del trasporto su gomma, che è il più flessibile e soddisfa al meglio le esigenze del mercato. Oggi proseguiamo il nostro viaggio sostenibile offrendo una logistica integrata che è sempre in movimento e in cui investiamo continuamente: formazione, tecnologia, risorse umane sono i nostri cardini».

Fiore all'occhiello dell'azienda è il parco veicolare, composto da trattori euro 6+, con sistemi innovativi in termini di sicurezza e tecnologia sostenibile, in materia d'impatto emissione, controllo costante con sistema Dynafleet Volvo control satellitare e gestione consumi del veicolo.

All'inizio 2024 l'azienda ha ultimato una serie importante di investimenti tra cui l'installazione di un lavaggio per automezzi pesanti di ultima generazione con il risparmio del 40 per cento di acqua, riutilizzo del 60 per cento di acqua tramite filtri al carbonio e separazione del deposito di residuo. Inoltre ha conseguito l'estensione della licenza di stoccaggio carburante di HVO. «Utilizziamo per il trasporto su gomme il bio carburante HVO, che contribuisce notevolmente a diminuire l'impatto ambientale - sottolinea Pasinetti -. Nell'attesa che il trasporto su gomma possa diventare completamente ecosostenibile con veicoli a idrogeno ed elettrici, vincendo lo stress da approvvigionamento, l'unica via per noi percorribile è usare il bio carburante. Questo ci permette di garantire un servizio ve-

loce, flessibile e a basso impatto ambientale». Di notevole importanza è stato anche l'investimento di carrelli frontali a 4 forche nel settore beverage di ultima generazione Jungheinrich con batterie al litio e logistica 4.0. Infine, la configurazione dei carrelli con il software logistica 4.0 permette di monitorare consumi, prestazioni, limitare l'utilizzo a zero redditività con il monitoraggio dell'operatore a bordo. Logistica integrata è il core business dell'azienda, questo significa trasporto, movimentazione delle merci, consegna al cliente.

«Ci occupiamo di warehousing, handling e delivery per la completa catena distributiva, con il vantaggio di essere un unico interlocutore. Siamo un partner affidabile ed efficiente nella logistica e nel trasporto e rispondiamo con velocità, garantendo la massima personalizzazione delle soluzioni sulla base delle esigenze dei nostri clienti, eseguendo per

Jvonne Pasinetti, titolare della Loghilton di Carpi (Mo) - www.loghilton.com



loro un lavoro sartoriale.

Gestire le merci in magazzino non significa solo "parcheggiarle" in attesa che vengano movimentate. Il nostro obiettivo è quello di garantire una gestione fluida e corretta delle merci, per dare al cliente un quadro costante e realistico del magazzino. Ci prendiamo cura delle merci, in modo sicuro e puntuale. Usiamo un dispositivo di stoccaggio, picking list e spedizione in radiofrequenza. Il gestionale è modellabile e può essere integrato nei sistemi dei nostri clienti. In questo modo, possiamo inviare ai clienti tutte le informazioni di cui hanno bisogno, e fare sì che per loro il processo logistico sia semplice, completo e sempre corretto».

Cuore dell'azienda è l'ufficio logistico, che ha il pieno controllo del traffico e di tutta la flotta aziendale. «Attraverso un sistema innovativo riusciamo a monitorare con accuratezza

i viaggi, le ore di guida e di riposo, le pause, la velocità. Il gestionale permette di programmare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e avvisa delle scadenze di revisioni e polizze».

Loghilton ha introdotto nel 2008 l'attività di deposito fiscale, con una gestione diversa e innovativa. «Durante questa fase delicata proviamo a tutta la filiera di processo, in sinergia con gli organi preposti e secondo le leggi vigenti. Operiamo secondo il trasporto in sospensione d'accisa: i prodotti in sospensione sono gestiti in completo compartimento stagno, in uno spazio dedicato di 8.000 mq». Nel 2009 l'azienda ha inaugurato la divisione Arte, che si occupa di logistica, magazzino e trasporto di opere d'arte. Questa attività nasce dalla passione per il trasporto raffinato, prestigioso e unico, come le opere d'arte che porta a destinazione. • **Cristiana Golfarelli**

LE CERTIFICAZIONI CONSEGUITE

Certificare il suo operato e know-how significa per Loghilton offrire più garanzie e prendersi carico ogni giorno delle esigenze dei clienti. La qualità del servizio è delle sue priorità dell'azienda e, attraverso le numerose certificazioni ottenute, Loghilton offre uno standard elevato e un feedback fluido, sicuro ed efficace, che le permette di indirizzare le richieste del cliente nella maniera più veloce ed efficiente. La prima certificazione è stata conferita nel 1996 ed è stata tra i primi casi nell'area di Bergamo. «Questo traguardo ci ha spinto a guardare al futuro e innovarci costantemente, fino ad arrivare, nel 2018 a ricevere recensioni e attestati di conformità come azienda leader del settore - spiega Jvonne Pasinetti -. L'azienda è stata certificata Iso 9001 nell'ambito della logistica e del trasporto, grazie alla perseveranza dimostrata nella gestione della qualità. Nel 2020 abbiamo conseguito l'attestato/certificazione Agcm rating di legalità. E oggi siamo una delle prime aziende nel settore trasporti ad avere la certificazione Esg».



Loghilton

WWW.LOGHILTON.COM

“L’entusiasmo è alla base di tutti i progressi”



SEDE LEGALE

Via Nuova Ponente, 13
Carpi (MO)

SEDE OPERATIVA

Via F.lli Kennedy, 29
Levate (BG)

Tel. 035-690054 - Fax. 035-690177

www.loghilton.com

Offriamo un servizio di logistica, trasporto e deposito. Ci occupiamo di warehousing, handling e delivery per la completa catena distributiva, con il vantaggio di un unico interlocutore. Se cerchi un partner affidabile ed efficiente nella logistica e nel trasporto, Loghilton risponde con velocità e garantisce la massima personalizzazione delle soluzioni sulla base delle tue esigenze. Gestiamo qualsiasi tipo di merce: alimentare a temperatura ambiente, alimentare a temperatura controllata (da 0 a 20 °C), alimentare a bassa temperatura (-25 °C) collettame, merce non alimentare, grandi volumi.

Dal primo viaggio, 50 anni fa, fino a oggi possiamo dire di aver fatto il giro del mondo 7900 volte e di essere arrivati veramente sulla Luna. I viaggi sono la consacrazione della nostra esistenza e senza di essi saremmo un’identità senza la sua anima.



Ridurre viaggi, emissioni e sprechi

CON EMANUEL LIVIERO, RESPONSABILE COMMERCIALE DI LB MOVING E LB TRADING, IL PUNTO SULLA PECULIARE STRATEGIA COMMERCIALE DEL GRUPPO, SPECIALIZZATO NEL TRATTAMENTO DINAMICO DEGLI INERTI

Negli ultimi anni è cambiato, e non poco, il comparto della movimentazione e dello smaltimento di inerti. Nell'era pre Covid il settore edile produceva oltre 60 milioni di tonnellate di rifiuti speciali, senza contare quelli difficilmente identificabili, abbandonati in micro o macro discariche sul territorio. Oggi le moderne aziende di trasporto hanno sviluppato competenze specifiche non solo nello spostamento ma anche nel trattamento e nella valorizzazione di questi materiali, mettendo logistica e commerciale al servizio della sostenibilità ambientale per fornire soluzioni complete ai propri clienti.

«In una società sempre più attenta all'impronta green, unire le competenze del trasporto conto terzi a quelle del commercio e

dell'intermediazione di rifiuti è essenziale per garantire un servizio ottimizzato per ridurre viaggi, emissioni, sprechi». A dirlo è Emanuel Liviero, responsabile commerciale di LB Moving e LB Trading. Il gruppo, specializzato in trasporti per conto terzi in tutto il territorio italiano e internazionale, con determina ambientale illimitata per il trasporto di rifiuti derivanti dalla raccolta urbana e in categoria 4 speciali industriali non pericolosi, si distingue per un approccio imprenditoriale peculiare, riassunto dallo slogan: «Trattiamo inerti ma siamo molto dinamici». Una dichiarazione d'intenti che strappa un sorriso e fotografa la peculiarità dell'azienda, che persegue una strategia alternativa per abbattere i costi: mezzi sempre a pieno carico, stile di guida redditivo, gestione strategica del parco veicoli, informatizzazione documentale avanzata. «Il lavoro dell'autotrasportatore ha un forte impatto sullo stile di vita di chi lo fa e del-

le popolazioni che subiscono il transito dei veicoli. Per migliorare la sicurezza e la vita del personale di bordo - spiega Liviero - riducendo l'impatto della nostra attività sulla società, non ricerchiamo la marginalità esclusivamente nella mole di lavoro ma nella miglior performance nel rapporto tonnellate trasportate/litro carburante, adottando una logistica "sempre carico" e promuovendo uno stile di guida redditivo. Per controllare le performance degli autisti, ci avvaliamo di strumenti digitali che rilevano secondo per secondo il comportamento dei nostri collaboratori, aiutandoli ad assumere uno stile di guida previdente rispettoso della sicurezza stradale e parsimonioso. Per raggiungere questo obiettivo investiamo in formazione costante del personale di bordo, che acquisisce maggiore professionalità, riconosciuta sotto forma di benefit, sostenuti dall'azienda grazie a una riduzione dei costi. Una minor quantità di CO2 prodotta, infatti, si accoppia a una minor incidentalità, dunque maggiore sicurezza stradale. Inoltre, tutti i nostri veicoli sono dotati della stessa cinematica, per ridurre e ottimizzare il tempo del fermo e sfruttarli per un periodo maggiore. Riutilizziamo anche veicoli sinistrati grazie alla nostra officina meccanica interna che, oltre alle revisioni periodiche registrate digitalmente per la manutenzione

predittiva, allestisce i veicoli secondo nostri standard. Questa strategia è alternativa alla continua corsa al rinnovo del parco automezzi».

Non solo. LB Moving e LB Trading abbinano la logistica dei materiali in ingresso con i prodotti in uscita e gli scarti di produzione, riducendo i costi di trasporto e snellendo il numero di veicoli all'interno dello stabilimento. Parallelamente, grazie all'esperienza fatta nel corso degli anni con le forniture di inerti, si occupano di trovare la corretta riutilizzazione degli scarti grazie alla rete logistica che consente lunghi spostamenti.

«La sfida del presente e del prossimo futuro - continua Emanuel Liviero - è integrare ancora di più la fase di trasporto e l'utilizzo degli inerti direttamente all'interno del sito produttivo del cliente, sviluppando impianti mobili per la lavorazione degli scarti di produzione in loco oppure veicoli speciali che integrano su ruote pezzi di stabilimento. Ad esempio, per superare i vincoli architettonici di un sito in area urbana con limiti di stoccaggio, abbiamo costruito un camion tramoggia silos mobile. Le normative ambientali sempre più stringenti rendono queste soluzioni, che non comprendono investimenti particolari da parte del cliente, strategiche». • **Alessia Cotroneo**

LB Moving si trova a Cittadella (Pd)
www.lb-service.com



PIÙ DI 80 ANNI DI STORIA DI FAMIGLIA

Alle loro spalle più di 80 anni di storia e davanti tanta strada per affrontare le prossime sfide, unendo le esigenze di fornitura degli stabilimenti con la necessità di smaltire i prodotti di scarto. LB Trading e LB Moving sono due aziende giovani ma con un background importante. Fondate nel 2007, nascono dall'esperienza maturata nel settore trasporti, logistica e smaltimento inerti dalla famiglia Liviero che con Gino, il capostipite, nel 1940 ha avviato una storia imprenditoriale a partire dall'acquisto di un camion. I figli Bruno e Franco proseguono l'attività dedicandosi al trasporto di materie sfuse. Poi Bruno, insieme alla moglie Rosa, fonda la Liviero & Beghetto. L'azienda si inserisce nel mercato del trasporto di inerti e agli inizi degli anni Novanta fa il grande salto, con un ulteriore ampliamento del parco mezzi. A Bruno, a capo della logistica, e a Rosa, che si occupa della gestione amministrativa, si affianca il figlio Emanuel, responsabile delle relazioni commerciali. Il passo successivo è la nascita di LB Trading e LB Moving.



LA VISION

Mezzi sempre a pieno carico, stile di guida redditivo, gestione strategica del parco veicoli, informatizzazione documentale avanzata e integrazione delle fasi di trasporto e valorizzazione dei rifiuti in loco con impianti mobili

Con l'ampliamento dei mercati a livello globale, le agenzie doganali oggi ricoprono un ruolo sempre più strategico per la gestione dei traffici import-export e offrono grandi possibilità di crescita per le imprese. Con sede a Bari, la Bruno Milella & C. Srl, oggi guidata da Guido Milella, dal 1960 si distingue nel campo delle operazioni doganali, delle spedizioni internazionali e nell'assistenza logistica per le merci in import-export nei maggiori porti italiani e in altri nodi commerciali regionali, diventando un punto di riferimento affidabile anche nella consulenza in ambito di normative internazionali. «Cresciuta nel corso degli anni, la nostra azienda ora opera globalmente, offrendo servizi di trasporto e logistica di altissima qualità ed efficienza - spiega Guido Milella -. Esperti in trasporti e logistica da oltre 60 anni, ci concentriamo su spedizioni marittime, aeree e terrestri, logistica contenitori per stoccaggio merci e gestione di magazzini doganali. Forniamo servizi completi che includono consulenza nel traffico internazionale delle merci e assistenza nell'ottenimento di certificazioni per gli operatori economici. Guidiamo le aziende che vogliono affacciarsi sui mercati esteri verso l'ottenimento delle certificazioni richieste dalla Comunità europea». Procedure che, insieme ai servizi di gestione del commercio, possono essere seguite da un unico referente. «Questo rappresenta un vantaggio importante in quanto l'agenzia doganale conosce perfettamente le merci trattate dai propri clienti e può assisterli al meglio in qualsiasi porto o dogana. Operando in modalità Liner e Tramp, garantiamo un servizio flessibile e adattabile, con una presenza diretta nei principali porti italiani. La nostra flotta include una vasta gamma di contenitori,

Da Bari a tutto il mondo

BRUNO MILELLA & C. SI DISTINGUE NEL PANORAMA DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI PER LA SUA CAPACITÀ DI GESTIRE SPEDIZIONI SICURE E AFFIDABILI, OFFRENDO ASSISTENZA A 360 GRADI E SEGUENDO I CLIENTI IN OGNI FASE, DALL'ASPETTO BUROCRATICO ALLA CONSEGNA DELLE MERCI. IL PUNTO DEL TITOLARE GUIDO MILELLA

dai 20 ai 40 box, inclusi opzioni refrigeranti e open top, per soddisfare ogni specifica esigenza di trasporto. La nostra esperienza e competenza nel settore ci permettono di gestire con successo una varietà di carichi, assicurando la massima sicurezza e integrità delle merci durante tutto il trasporto». Bruno Milella & C. è specializzata in servizi di groupage via mare, partendo dal porto di Bari verso destinazioni internazionali. Il servizio di groupage è una soluzione ottimale per spedizioni più piccole, dove diverse partite vengono raggruppate e consolidate in un'unica unità di carico. Questa strategia non solo ottimizza i costi di spedizione ma garantisce anche un'elevata efficienza logistica. Per assicurare l'eccellenza del servizio di groupage, Bruno Milella & C. si avvale di un team di operatori altamente professionali e competenti, che diventano un punto di riferimento essenziale per i clienti. Questi esperti sono responsabili per l'accurato abbinamento e l'unione delle varie merci, garantendo così una gestione fluida e senza intoppi di ogni spedizione. «La nostra azienda offre soluzioni di magazzino doganale e fiscale iva al-

*Bruno Milella & C. ha sede a Bari
www.spedizionibrunomilella.it*

l'avanguardia: strategicamente situati nel porto di Bari, i nostri magazzini propongono soluzioni logistiche integrate, permettendo una gestione flessibile e sicura delle merci, con evidenti benefici fiscali e operativi. Sono ideali per le aziende che cercano una gestione efficiente e sicura delle loro operazioni di import-export: dotati di tecnologie avanzate, garantiamo sempre la sicurezza e l'integrità delle merci». Che si tratti di conservazione a lungo termine o di stoccaggio temporaneo in attesa della spedizione, Bruno Milella & C. offre soluzioni flessibili che si adattano alle varie esigenze specifiche. «Il nostro staff, qualificato e competente, è a disposizione di aziende multinazionali e delle piccole e medie imprese per aiutarle e affiancarle nell'organizzazione di nuovi traffici, nella razionalizzazione di quelli già esistenti e nello studio di nuove forme di tra-

sporto che consentano di ottimizzare costi e tempi di resa della merce, rispondendo così alle esigenze di ogni cliente in maniera più tempestiva ed efficiente. Inoltre, grazie alla nostra posizione privilegiata nel porto di Bari, forniamo accesso immediato a rotte di spedizione chiave, facilitando un trasporto più rapido e conveniente. Infine, il nostro servizio "door to door" assicura che le merci vengano consegnate direttamente presso la destinazione desiderata, semplificando il processo logistico e garantendo la massima efficienza e sicurezza». Con Bruno Milella & C. ogni cliente può aspettarsi un servizio di trasporto e logistica di alto livello, caratterizzato da un'assistenza clienti dedicata e da consulenza specializzata, garantendo così una gestione fluida e professionale di tutte le spedizioni. • **Guido Anselmi**



IL SERVIZIO DI GROUPAGE VIA MARE

Partendo dal porto di Bari verso destinazioni internazionali, è la soluzione ottimale per spedizioni più piccole, dove diverse partite vengono raggruppate e consolidate in un'unica unità di carico

IL BUSINESS IN TURCHIA

Bruno Milella & C., leader nel settore dei trasporti internazionali, si propone come partner di fiducia per soddisfare le crescenti esigenze di trasporto verso la Turchia, un mercato in rapida espansione che attira l'attenzione delle aziende europee per le sue numerose opportunità di business. Con tratte specifiche che collegano le principali città italiane con destinazioni chiave in Turchia, come Istanbul, Ankara, Bursa, Izmir e Mersin, l'azienda garantisce un servizio di trasporto completo e personalizzato, oltre alla certezza di un partner affidabile e competente per esplorare e sfruttare le potenzialità di questo mercato.

Freschi e puntuali a destinazione

DANIELE PARISI, FONDATORE E DIRETTORE COMMERCIALE DI TIR IBERICA, RACCONTA LA LUNGA ESPERIENZA NEL SETTORE DEL TRASPORTO ALIMENTARE E REFRIGERATO E DI COME LA PROPRIA AZIENDA SI SIA AFFERMATA LEADER EUROPEO DI SETTORE

Conoscere bene tutti i segreti del mestiere è la chiave per raggiungere l'eccellenza. Tir Iberica è nata nel 2012 a Cesena, grazie all'esperienza trentennale di Daniele Parisi, uno dei due soci, che già negli anni '90 gestiva trasporti di prodotti ittici freschi dall'Italia alla Spagna: da qui il nome della sua azienda, che oggi è considerata vero e proprio leader di settore. «Ho iniziato facendo l'autista di camion, caricando pesce fresco per un'azienda storica di Madrid - racconta -. Mi sono presto accorto che il lavoro andava bene e che potevo avere un futuro diverso. Ho deciso dunque di scendere dal camion e diventare un broker, o mediatore, cioè colui che fa da intermediario tra l'azienda spagnola e i venditori diretti di pesce, senza dunque passare da altri fornitori ma partendo direttamente dal pescatore. Poi, mi sono inventato il groupage, ovvero l'unione in una sola spedizione di tanti piccoli carichi scaglionati di giorno in giorno, per avere pesce fresco quotidianamente e diminuire così gli sprechi da eventuale merce ormai passata. La mia idea stava funzionando e così ho deciso di fare un ulteriore passo avanti: invece che affidarmi a trasportatori terzi, ho deciso di creare il mio personale parco macchine e pian piano ho cominciato a dedicarmi quasi esclusivamente al trasporto, mettendo da parte l'attività di broker. Vado fiero di aver inventato, di anno in anno, il mio personale business, partendo da zero e inventandomi di giorno in



LARGO AI GIOVANI

La mia filosofia è proprio quella di assumere personale senza alcuna esperienza, così da farlo crescere in azienda e farlo entrare più facilmente all'interno del mio modus operandi

giorno: oggi non solo è la mia attività, ma dà lavoro e sostentamento a decine di famiglie».

Cosa rappresenta Tir Iberica oggi?
«Siamo un'azienda in costante crescita e sviluppo: gli estenuanti sacrifici iniziali hanno reso possibile una graduale crescita, da cinque dipendenti in pochi anni siamo diventati una trentina, ab-

biamo rinnovato il parco mezzi e fondato un'altra società in Spagna, Tir Iberica Logistica, situata a Girona, in Catalogna che ci ha permesso di agevolare il traffico import ed export raggiungendo in maniera capillare i maggiori mercati della penisola iberica e italiani. Pur essendo la Spagna la nostra meta principale, negli ultimi anni

abbiamo sviluppato e ampliato il nostro traffico, includendo Croazia, Grecia, Turchia, Francia e Portogallo. Siamo in continua espansione. Stiamo aumentando la flotta mese per mese e proprio in questi giorni ho concluso il contratto per altri cinque camion nuovi. L'evoluzione più prossima nel tempo sarà una piattaforma logistica a temperatura controllata di 4000 mq di prossima costruzione: abbiamo già acquistato il terreno, di circa 15.000 mq, e siamo in fase di progettazione della struttura. Proprio questo mese abbiamo aperto una nuova linea per la raccolta del prodotto ittico fresco e congelato a partire dalla Puglia, mentre prima ci fermavamo a Pescara, per partenze verso tutta la Spagna e il Portogallo. Le due aziende fanno parte di un gruppo, formato da me e dal mio socio, Antonio Garcia Leon, e in tutto, tra le tre sedi in Italia e Spagna siamo circa 600 dipendenti. Siamo in continua evoluzione, anche

Daniele Parisi, fondatore e direttore commerciale della Tir Iberica che ha sede italiana a Cesena (FC)
www.tiriberica.com



A FIANCO DEL CLIENTE, ANCHE PER ALTRE MERCI

«Nel tempo, il gruppo Tir Iberica si è specializzato anche in trasporto di merci industriali palettizzate. Grazie alle dimensioni della nostra flotta riusciamo a gestire anche un traffico di merci industriali in genere con semirimorchi centinati con portata di 22,5 tonnellate e capienza di 33 europallets e un'altezza interna di cm. 290. La nostra azienda dispone di una linea diretta per la gestione e l'organizzazione di questo tipo di merci, nell'ottica di una differenziazione del servizio e dell'ampliamento delle esigenze dei nostri clienti. Le merci trasportate sono costantemente monitorate, come già avviene per i trasporti alimentari, grazie ai sistemi di localizzazione Gps presenti sui nostri veicoli, equipaggiati sempre con due autisti, in modo da poter garantire una consegna puntuale, sicura e nel pieno rispetto delle leggi che regolamentano il settore nell'ambito nazionale e internazionale».

grazie all'assunzione di persone giovani e volenterose, che sto formando personalmente. La mia filosofia è proprio quella di assumere personale senza alcuna esperienza, così da farlo crescere in azienda e farlo entrare più facilmente all'interno del mio modus operandi: il sistema di lavoro che mi sono creato, negli anni, mi ha dato grandi soddisfazioni, dunque lo reputo molto funzionale e coerente con le mie aspettative, e credo sia giusto che sia tramandato alle nuove generazioni. È anche insieme a loro che si cresce, si imparano nuove cose e si ha sempre un margine di miglioramento. I problemi che aziende come la nostra devono affrontare oggi sono comuni a tutto il settore, ma non bisogna mai lasciarsi abbattere e considerare sempre il futuro davanti a sé. E la mia filosofia si fonda interamente su questo: duro lavoro, qualità del servizio e, soprattutto, largo ai giovani!».

In cosa consiste la vostra gamma di servizi?

«Comprendiamo l'importanza di preservare le condizioni del carico e garantiamo che le merci arrivino rapidamente a destinazione. Grazie alla dimensione della flotta di proprietà del gruppo, circa trecento mezzi di ultimissima generazione e con doppio equipaggio, abbiamo sempre nei punti strategici una motrice in pausa con autisti riposati e con disponibilità piena di ore di guida, come da codice della strada e nel pieno rispetto delle leggi che regolamentano il settore, pronti per lo scambio a staffetta dei semirimorchi in modo tale da non rallentare il flusso delle merci e svolgere un servizio rapido e on time. Offriamo una tracciabilità istantanea con monitoraggio regolare e frequente delle spedizioni, dal caricamento sui nostri mezzi fino alla destinazione finale. Per garantire la catena del freddo, le merci trasportate sono costantemente monitorate grazie ai sistemi di localizzazione Gps presenti sui nostri veicoli monitorati h 24 dal nostro personale stanziale nella base operativa di Cesena e il controllo delle temperature è reso possibile dalla lettura del termometro da remoto e display digitale a bordo, nonché dalla trascrizione dei dati con termo-registratore. Il nostro personale viene formato professionalmente per la gestione e il controllo nella conservazione delle varie tipologie merceologiche a temperature controllate; inoltre, sia il personale viaggiante che quello stanziale viene sottoposto a rotazione ad aggiornamento costante in materia di rispetto delle norme del codice della strada, sicurezza alimentare e sicurezza infortunistica grazie a corsi di ag-



IL FIORE ALL'OCCHIELLO

Ci siamo specializzati nel trasporto di prodotti ittici a groupage a temperatura controllata, settore in cui siamo leader

giornamento certificati erogati da enti pubblici e privati con i quali siamo convenzionati. Tir Iberica è in grado di assicurare che la merce caricata in qualsiasi punto di carico dell'Adriatico, e dello Ionio, porti compresi, rimanga sempre a temperatura e venga consegnata nel più breve tempo possibile comunque sempre in orari concordati col nostro cliente e soprattutto garantiamo l'arrivo in orario per tutti i mercati ittici e Gdo. Lo stesso vale per la merce in import, dalla nostra società spagnola Tir Iberica Logistica, che si occupa della raccolta del pesce in tutta la penisola iberica, organizziamo e garantiamo la consegna in tutti i mercati italiani e piattaforme Gdo».

Ci vuole una grande esperienza e un notevole impegno per raggiungere tali risultati.

«Assolutamente sì. Un lavoro fatto bene costa fatica, ma è l'unico modo che conosco per farlo. Siamo una società che opera con proprio parco automezzi, regolarmente iscritta e riconosciuta negli Albi di competenza, nell'ambito del trasporto conto terzi nazionale e internazionale, nel pieno rispetto del trattamento economico contributivo del personale viaggiante. Nell'erogazione dei servizi di trasporto, ci impegniamo su diversi fronti, per garantire il miglior servizio possibile. Rispettiamo tutte le norme in materia di trasporto a temperatura controllata. Il nostro personale è regolarmente assunto, nel rispetto delle normative in materia. Formiamo e informiamo gli autisti affinché siano competenti e at-

tenti a tutelare le merci del cliente anche da minacce esterne; insieme a loro, ci impegniamo a rispettare date e orari di carico e scarico, salvo naturalmente casi di forza maggiore, come già spiegato, e a rispettare le norme in materia di tempi di guida, anche utilizzando, ove necessario, due autisti per lo stesso viaggio. Utilizziamo mezzi conformi alle norme cogenti, controllando costantemente lo stato di manutenzione e le dotazioni di bordo e ci curiamo che prima di ogni viaggio siano puliti e sanificati. Trasportiamo gli alimenti secondo le temperature più idonee alla loro conservazione e le monitoriamo durante il trasporto, sia grazie a sistemi on-board che in remoto attraverso software dedicati. Il nostro lavoro non si può fare diversamente, se si vuole fare bene».

C'è un servizio, tra i tanti forniti, che simboleggia al meglio la vostra azienda?

«Ci siamo specializzati nel trasporto di

prodotti ittici a groupage a temperatura controllata, che si differenzia dal resto dei trasporti offerti, e che rappresenta un po' il fiore all'occhiello dei nostri servizi. Per imprevedibilità della pesca, delle condizioni meteo e dell'andamento dei mercati, il trasporto di pesce fresco comporta grandi difficoltà sia per la deperibilità del prodotto che per i volumi incerti e per i necessari tempi di consegna molto brevi. Il nostro lavoro consiste nell'assicurare sempre la partenza dei nostri mezzi 365 giorni l'anno, cercando di viaggiare sempre a pieno carico, ma sappiamo anche gestire eventuali imprevisti, come ad esempio viaggiare a mezzo carico e anche meno a causa di possibili condizioni avverse climatiche o socio-politiche. Le ragioni per un eventuale imprevisto possono essere numerose: maltempo, fermo pesca, scioperi, incidenti, blocchi stradali, ma gestire gli imprevisti è il nostro lavoro. Garantiamo tutto ciò che serve per mantenere un servizio costante ed affidabile ed essere un punto di riferimento solido per i nostri clienti, questo è reso possibile anche grazie alle certificazioni di qualità Iso 9001 e IFS Logistics conseguite nel 2015; ne andiamo molto fieri».

• **Elena Bonaccorso**

PROGETTI FUTURI

«Abbiamo già da qualche tempo formato una nuova flotta di mezzi centinati – aggiunge Parisi –, anch'essi con partenze giornaliere a groupage in primis per la nostra piattaforma di Girona, a nord di Barcellona, da dove rilanciamo le merci in modo capillare e puntuale per tutta la penisola iberica. Inoltre, abbiamo recentemente acquistato una superficie di 15.000 mq in Romagna e stiamo progettando, come dicevo, una nuova piattaforma logistica del freddo suddivisa tra ittico, ortofrutticolo sia fresco che congelato, latte caseario, alimentare in generale e un settore separato per le merci industriali. Presso questa nuova sede operativa offriremo anche un servizio di cross docking, picking e sosta a magazzino o in celle apposite».

Nonostante la gomma sia la soluzione di trasporto merci più comune e conveniente, esistono alternative altrettanto efficaci da considerare. Tra queste, il trasporto intermodale rappresenta una soluzione sempre più diffusa, particolarmente per le lunghe tratte.

«Il trasporto intermodale è un metodo che utilizza unità di carico standard come container, casse mobili e semirimorchi. Queste unità di carico possono essere facilmente trasferite da un mezzo di trasporto all'altro, come navi, camion e treni, senza bisogno di smistare il contenuto all'interno - spiega Stefano Savazzi, amministratore unico di Yparco -. L'intermodalità è quindi considerata dalle aziende del settore una soluzione integrata, flessibile ed efficiente, poiché consente di utilizzare i diversi sistemi di trasporto in modo complementare, accrescendo così la competitività delle aziende che la offrono».

Specializzata in questo settore, Yparco è un'azienda nata nel 2010 grazie all'intraprendenza e alla visione del suo fondatore, Stefano Savazzi, che da sempre ha visto nella logistica sostenibile e nell'intermodalità la principale soluzione ai complessi problemi dell'universo dei trasporti.

La storia di Yparco è partita con l'acquisto di alcune ampie aree industriali a Suzzara, in provincia di Mantova, su cui dal 2018 è stato realizzato un terminal ferroviario che oggi copre un'area di oltre 70mila mq con un progetto in corso di ulteriore ampliamento su 120mila mq che consentiranno di triplicare il numero dei binari presenti. «Grazie all'accesso alla rete nazionale ferrovie di Fer operiamo con due treni settimanali verso la Germania (Rheine) per il trasporto di veicoli commerciali e semirimorchi. Il nostro terminal è un punto strategico al centro della pianura padana per l'accesso alle reti ferroviarie nazionali e internazionali. È in corso l'iter autorizzativo per un ampliamento della nostra infrastruttura che ci consentirà di gestire anche treni fino a 1000 metri di lunghezza. Abbiamo inoltre di-



FLESSIBILITÀ

L'utilizzo dei connettori R2L permette di trasportare una vasta gamma di veicoli commerciali leggeri e pesanti nonché semirimorchi non gruabili

L'ecosostenibilità corre sui binari

ABBIAMO INCONTRATO STEFANO SAVAZZI, AMMINISTRATORE UNICO DI YPARCO, AZIENDA SPECIALIZZATA NELLO STOCCAGGIO DI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI E NEL TRASPORTO INTERMODALE, CHE OFFRE UN SERVIZIO TAILOR MADE E CONTRIBUISCE ATTIVAMENTE, CON LE SUE SCELTE QUOTIDIANE, ALLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2



Yparco ha sede a Suzzara (Mn) - www.yparco.eu

sposizione un ampio spazio per lo storage di veicoli e merci».

Negli anni da piccola startup, Yparco è potuta diventare una realtà solida, sia grazie alla fiducia dei clienti, sia grazie alla partnership con l'austriaca Vega Transport GmbH con la quale è stata co-fondata una nuova società, R2L GmbH, per l'utilizzo dell'innovativo connettore R2L. Il connettore multiuso R2L permette il carico di tutte le tipologie di veicoli gommati, dai veicoli commerciali a quelli industriali, leggeri e pesanti, oltre che di tutte le tipologie di

semirimorchi anche non gruabili, attraverso l'ottimizzazione degli spazi e della sagoma. «Grazie alla partnership con R2L, creatrice della piattaforma innovativa traileruse, siamo in grado di trasportare la maggior parte dei semirimorchi presenti sul mercato, sia centinati, che cisterne e frigoriferi. Per questi ultimi è inoltre possibile dotare i vagoni di una power station per l'alimentazione dei relativi motori».

Yparco vuole offrire ai clienti un servizio tailor-made. L'obiettivo è riuscire a soddisfare ogni esigenza particolare sia in termini di flessibilità, sia in termini di sicurezza, attraverso una tecnologia che permette maggiori controlli grazie al rilevamento in tempo reale della merce.

Il punto di forza dell'azienda è quindi la versatilità permessa dai connettori R2L che, grazie a speciali rampe mobili e regolabili, con-

sentono di poter caricare direttamente nella tasca del carro standard (vagone T3000) in qualsiasi terminal ferroviario che utilizzi carroponte o reach stacker.

Tutto questo insieme alla velocità ottenuta grazie alla ricezione e ritiro dei veicoli just in time con riduzione al minimo dei tempi di attesa degli autisti.

«Oggi ancor più di ieri crediamo nell'affinità del trasporto intermodale con i temi dell'ecosostenibilità e, anche in un momento così complesso, continuiamo a ricercare nuove opportunità per sviluppare il trasporto ferroviario da e per l'Europa. Il trasporto combinato su strada e rotaia comporta un minor impatto ambientale con alta riduzione dell'emissione di CO2, potendo quindi ridurre fino al 90 per cento le emissioni del trasporto su strada. Inoltre i trasporti intermodali producono un risparmio notevole anche in termini economici. In sintesi, il servizio di trasporto strada-rotaia riesce a garantire maggiore efficienza a costi ridotti». • **Beatrice Guarnieri**



LO STOCCAGGIO DELLE MERCI

Tra i servizi offerti merita particolare attenzione lo stoccaggio e deposito di merci (veicoli commerciali/industriali) all'aperto. Grazie al personale professionale e altamente specializzato nella movimentazione di veicoli, Yparco offre un servizio di vigilanza attivo 24h e un sofisticato sistema di sicurezza; ricezione, scarico/carico merci grazie all'utilizzo di carrelli elevatori, trattori portuali, reach stacker; controllo qualitativo danni/imperfezioni accurato di ogni tipo di merce, tenendo conto delle diverse caratteristiche operative; puntuale gestione delle consegne e spedizioni per clienti nazionali e internazionali.



SERVIZI DI LOGISTICA E INTERMODALITÀ

Il nostro terminal ferroviario di Suzzara, in provincia di Mantova, è un punto strategico al centro della Pianura Padana per l'accesso alle reti ferroviarie nazionali e internazionali. Oggi il nostro terminal copre un'area di 70.000 mq ed è in corso l'iter autorizzativo per un ampliamento della nostra infrastruttura (piazzali e nuovi binari operativi) che ci consentirà di gestire anche treni fino a 1.000 mt. di lunghezza. Utilizziamo l'innovativo connettore R2L per il carico di tutti i tipi di veicoli, compresi i semirimorchi non gruabili. Abbiamo inoltre a disposizione un ampio spazio per lo storage di veicoli e merci, con fornitura di servizi di handling, gestione degli accessi e adeguata sorveglianza.

Mettiamo tutta la nostra energia nel lavoro per garantire questi obiettivi:

Flessibilità, ottimizzazione, velocità, ecosostenibilità.



Amministrazione
46029 Suzzara (MN)
0376 1690406
info@yparco.eu

Terminal Ferroviario
Strada Sbarzagola s.n.
46029 Suzzara (MN)
0376 1410570
lorenzo.tenedini@yparco.eu

Deposito
Via Veneto n. 3
46029 Suzzara (MN)
0376 643871
piazzale.viaveneto@yparco.eu

Consulenza “tridimensionale”

SUPPORTARE AL MEGLIO I CLIENTI NELLE ATTIVITÀ DI LOGISTICA INTEGRATA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT, RENDENDO OGNI PROCESSO IL PIÙ POSSIBILE EFFICIENTE. L'AMMINISTRATORE GABRIELE BELLONI DESCRIVE LA MISSION E IL MODUS OPERANDI DI ABCD CONSULTING

Da semplici consegne di merci a complessi sistemi di distribuzione globale. Tante sono le declinazioni della logistica e ogni azienda ne ha un concetto differente, tagliato sulle sue esigenze e attività. Da questa intuizione è partita, nel 2014, aBCD Consulting. «Ogni realtà declina questa funzione secondo la propria esperienza e spesso non contempla che la logistica abbraccia tutto il processo produttivo e commerciale, determinandone il successo o l'insuccesso - afferma Gabriele Belloni, amministratore -. Non si tratta solo di gestire un magazzino o distribuire i propri prodotti, è logistica anche la gestione delle materie prime e dei semilavorati in ingresso così come c'è tanta logistica nei processi produttivi, a monte e a valle delle linee di produzione. Questi processi devono essere integrati e devono comunicare efficacemente con quelli amministrativi, finanziari, commerciali e i manager logistici devono essere coinvolti attivamente nella pianificazione operativa e commerciale; non è un caso che la logistica sia una parte rilevante della “supply chain”, ovvero di tutta la catena operativa di fornitura di un'impresa».

Come vi proponete sul mercato?

«Per rispondere in maniera convincente alle esigenze di un mercato che cambia ed evolve a una velocità vertiginosa, abbiamo deciso di proporre un approccio che noi chiamiamo “consulenza tridimensionale”: portiamo valore reale ai nostri clienti, aiutandoli ad ottimizzare il proprio assetto organizzativo strategico, i processi esecutivi e la loro integrazione con le altre funzioni, muovendoci su tre dimensioni. La prima dimensione è quella “verticale”, che inte-



L'APPROCCIO

Portiamo valore reale ai nostri clienti, aiutandoli ad ottimizzare il proprio assetto organizzativo strategico, i processi esecutivi e la loro integrazione con le altre funzioni, muovendoci su tre dimensioni

gra i processi decisionali a tutti i livelli aziendali, dal Cda fino al personale operativo di magazzino: analizziamo gli scenari e consigliamo il Cda nelle decisioni strategiche, come la definizione del più efficace assetto produttivo e distributivo, lavoriamo insieme al middle management all'integrazione dei processi logistici con le attività di previsione delle vendite e di pianificazione della produzione e degli approvvigionamenti e ci

spingiamo fino al miglioramento dei processi e delle attività operative, facendo in modo che il focus sia sempre allineato e coerente a tutti i livelli organizzativi.

La seconda dimensione è quella “orizzontale”, rappresentata dai processi che attraversano l'azienda, dall'approvvigionamento delle materie prime, passando per i processi produttivi e la logistica di stabilimento, fino alla distribuzione

delle merci ai destinatari, sempre con una visione di insieme per una sincronizzazione ottimale delle operazioni.

Infine, l'organizzazione della supply chain si sviluppa concretamente sul territorio, che ne è una variabile fondamentale, di conseguenza la terza dimensione è inevitabilmente quella geografica: per definire un assetto ottimale, efficiente, efficace, sostenibile e futuribile all'azienda, considerando tutte le variabili, le tendenze e le possibili disruption geopolitiche, e prendere decisioni strategiche con consapevolezza è necessario collocare le analisi, i ragionamenti e le ipotesi nello spazio (e di conseguenza nel tempo) e sul territorio con competenza. Seguiamo infatti i nostri clienti anche sul territorio, interfacciandoci se necessario con i plant, i magazzini, i partner e i fornitori laddove ci sia la necessità di mettere in sicurezza o migliorare un processo logistico».

Quali servizi ritenete che oggi siano determinanti nel vostro settore?

«L'assetto della supply chain e del network operativo è una questione strategica che determina la solidità e il successo delle aziende in un orizzonte temporale decennale; come tale deve essere progettato considerando la sua funzionalità, resilienza, efficacia, efficienza e sostenibilità, con un occhio di riguardo anche alla mitigazione dei rischi, soprattutto se si opera a livello internazionale. Alcuni nostri clienti hanno tratto enormi benefici e riconoscimenti dalla clientela grazie alla razionalizzazione della propria organizzazione, partendo

RISORSE UMANE E SOSTENIBILITÀ

La mission di aBCD Consulting consiste nel coniugare competenze e tecnologie per analizzare e migliorare processi logistici, motivare e qualificare le risorse umane al fine di controllare e sviluppare le performance complessive dell'azienda. L'azienda presta grande attenzione alla sostenibilità, nelle sue tre principali declinazioni (economica, sociale e ambientale), per creare una supply chain strategicamente efficace e solida, capace di vincere le sfide attuali e future. Questo permette ad aBCD Consulting di guidare i propri clienti verso le scelte logistiche più efficienti e strategiche promuovendo anche rapporti di lungo termine per guidare e sostenere i clienti in una continua innovazione della supply chain, con progetti nuovi che permettano un percorso coerente di modernizzazione.



da un disegno strategico ideale e implementando progressivamente i passi necessari per allinearsi al disegno definito: riprogettazione di magazzini, revamping di siti produttivi, razionalizzazione dei processi e delle attività, riorganizzazione dei network distributivi sono alcuni degli step del percorso lungo il quale accompagniamo i nostri clienti e in ognuna di queste attività le nostre analisi e il nostro supporto consulenziale partono da un disegno e un obiettivo strategico condiviso e arrivano concretamente sino alla singola attività operativa; siamo un gruppo ristretto di professionisti e gestiamo i progetti verticalmente per cui lo stesso consulente che affianca il ceo su temi strategici, si trova in magazzino qualche settimana più tardi a interloquire con un carrellista su una specifica attività: questo genera coinvolgimento di tutte le risorse verso un obiettivo comune, condizione necessaria affinché sia mantenuto il focus una volta terminata la nostra prestazione. In quest'ottica, una volta completato il nostro intervento, prevediamo comunque un momento di verifica del consolidamento dei risultati dopo qualche mese, per garantire che il valore generato si mantenga nel tempo».

Come riuscite a tenervi aggiornati?
«Crediamo molto in questo approccio multidimensionale e nella visione più ampia e profonda di logistica e supply-chain, tanto da avere l'ambizione di applicarli, non solo sulle singole aziende ma anche su intere filiere, per ottenere risultati ancora più significativi, virtuosi e sostenibili nel tempo; in questo caso servono interlocutori differenti dalla singola azienda, che permettano di operare in un ambiente moderato e autorevole per tutti i soggetti, come associazioni e istituzioni pubbliche e private, in grado di sostenere e promuovere progetti di ricerca concreti e futuri, alimentando il confronto e, talvolta, mettendo in discussione le certezze consolidate; per questo siamo associati ad



SEMPLIFICAZIONE ED EFFICIENZA

La nostra continua ricerca, fondata su questo binomio, permette ai nostri clienti di migliorare i processi e sviluppare un modello personalizzato che garantirà anche l'ottimizzazione del budget

Assologistica, a cui offriamo la nostra collaborazione anche come formatori. Abbiamo poi proficue relazioni con i centri di ricerca e gli osservatori degli atenei più attivi come il Politecnico di Milano e l'Università Liuc di Castellanza e di particolare rilevanza e soddisfazione è la collaborazione con GS1 Italy con cui, all'interno di un progetto Ecr, promuoviamo la ricerca di processi di supply-chain collaborativa nella filiera del largo consumo».

Quali tendenze saranno determinanti nei prossimi anni?

«La tecnologia fa passi da gigante e abiliterà tante opportunità innovative, in particolare l'Intelligenza artificiale. Tuttavia, le nuove tecnologie intelligenti necessitano di dati stabili, affidabili e completi, senza i quali non sono in grado di generare output di qualità significa-

tiva; se la tecnologia, all'interno del processo logistico, è più matura per le attività di magazzino, la parte distributiva spesso risulta ancora tecnologicamente "invisibile" nonostante esistano da tempo le tecnologie in grado di permetterne l'integrazione e la visibilità; la diffusione e l'adozione di sistemi di real time visibility dei mezzi di trasporto e dei relativi ordini in distribuzione rappresenta quindi un passaggio tecnologico cruciale per abilitare enormi opportunità di ottimizzazione che oggi risultano bloccate. Assisteremo nei prossimi anni a un incremento della carenza di competenze tecniche e operative, a tutti i livelli: continuerà a crescere il gap tra domanda e offerta di risorse umane qualificate, dagli ingegneri sino ai ruoli operativi di magazzino e di distribuzione e quella degli autisti di automezzi pesanti sarà probabilmente la carenza maggiormente dirimpante che porterà a ripensare in modo significativo gli attuali paradigmi organizzativi del sistema logistico.

La sostenibilità diventerà un tema sempre più centrale affiancando al già significativo focus sulla sostenibilità ambientale anche una crescente sensibilità alla sostenibilità sociale ed economica; le imprese dovranno quindi iniziare ad affrontare questo aspetto in maniera seria e strategica, integrandone gli obiettivi alla propria vision e alle proprie politiche di sviluppo».

La vostra è una realtà giovane e flessibile.

«Essere in pochi ci permette di seguire un numero limitato di progetti contempora-

Gabriele Belloni, amministratore dell'aBCD Consulting di Varese - www.abcdconsulting.it



neamente, attraverso una serie di competenze vaste e complementari, anche dal punto di vista informatico.

A due professionisti con 25 anni di esperienza in azienda, fatta sul campo, si affiancano giovani risorse, competenti, talentuose e soprattutto appassionate. Abbiamo una coerenza assoluta tra la visione strategica che viene condivisa con il board aziendale, con la filiera leader di riferimento di un determinato progetto, fino al magazzino. Non ci sono vuoti comunicativi a nessun livello della nostra azienda. La strategia è condivisa con tutti. Il nostro metodo di lavoro, fondato sul dialogo, sulla partnership con il cliente e sulla collaborazione attiva, ci permette di fornire soluzioni personalizzate e semplici, comprensibili e coerenti con le specifiche esigenze di ogni cliente. La nostra continua ricerca, fondata sul binomio "semplificazione ed efficienza", permette ai nostri clienti di migliorare i processi e sviluppare un modello personalizzato che garantirà anche l'ottimizzazione del budget». • **Cristiana Golfarelli**

LE PARTNERSHIP

aBCD Consulting – Logistics Consulting collabora con aziende manifatturiere e con operatori specializzati del settore logistico, nazionali e internazionali, garantendo il massimo livello di professionalità, trasparenza e riservatezza. Si avvale di partner tecnologici per gli strumenti di analisi e di simulazione, di professionisti esperti del settore logistico e profili accademici in ambito statistico. Collabora con Clog, il centro sulla logistica e il supply chain management dell'Università Liuc di Castellanza in attività di ricerca specializzata. Sempre in ambito accademico, insieme a Mip, Business School del Politecnico di Milano, interviene con contributi formativi specialistici. Collabora inoltre con GS1 Italy, all'interno di progetti Ecr, guidando tavoli tecnici di settore in cui si affrontano i temi di settore in ottica di filiera con proposte di logistica collaborativa.

Per un business di successo

LA CURA NELLA GESTIONE DELLA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI RAPPRESENTA PER OGNI AZIENDA UN PASSAGGIO CHIAVE IMPRESCINDIBILE. NE PARLIAMO CON TIZIANO IACONO, AMMINISTRATORE UNICO DI GOOD JOB

La movimentazione merci rappresenta un aspetto fondamentale all'interno dei processi logistici delle aziende. Riuscire a gestirla in modo efficiente è indispensabile per garantire tempi di consegna rapidi, minimizzare i costi e soddisfare le aspettative dei clienti. Imprevisti e rischi sono sempre dietro l'angolo e vanno risolti tempestivamente tramite la formazione del personale, l'implementazione di procedure operative condivise, l'uso di attrezzature che prevedano il rispetto degli standard e l'implementazione di tecnologie di tracciamento e monitoraggio. È questa "la ricetta" di Good Job, un'impresa di servizi all'avanguardia, presente da decenni nell'ambito dei servizi logistici, che risponde in modo eccellente a qualsiasi tipo di esigenza

Good Job ha sede a Santo Stefano di Magra (Sp)
www.goodjobsrl.com



za avendo a disposizione personale adde-
tato specializzato che le consente di fornire ai
clienti un servizio efficace e qualificato,
relativo a ogni tipo di bene o prodotto.

«La professionalità e l'esperienza dei nostri
collaboratori fanno la differenza e rendono
l'azienda in grado di affrontare ogni gene-
re di attività - afferma l'amministratore uni-
co Tiziano Iacono -. Affidabilità, flessibilità,
attenzione e adeguamento alle mutevoli
esigenze del mercato e della clientela dan-
no valore aggiunto al lavoro che svolgiamo
con passione e rispetto».

Good Job si occupa di movimentazione
merci a La Spezia con utilizzo di carrelli
elevatori a forche e telescopici ed è esperta
anche in movimentazione manuale
di merce con eventuali imballaggio e pal-
lettizzazione.

«La movimentazione merci coinvolge tutte
le attività relative al trasporto, alla conser-
vazione e alla distribuzione di prodotti di di-
versa natura. Queste attività possono in-
cludere operazioni come il carico e scarico
delle merci, lo stoccaggio, la loro consegna
al destinatario finale. Inoltre prevede anche
la gestione dei documenti di spedizione, del-
le fatture, le dichiarazioni doganali. La ca-
pacità di spostare rapidamente e in modo
efficace le merci da un punto all'altro è de-
terminante per il successo delle aziende in
molti settori, dal retail alla produzione, dal
commercio elettronico all'industria. Una
movimentazione delle merci ben organiz-
zata e gestita può contribuire a ridurre i
tempi di consegna, migliorare la precisione
delle consegne, minimizzare i danni ai pro-
dotti e ridurre i costi complessivi di gestio-
ne. Questo determina la soddisfazione del

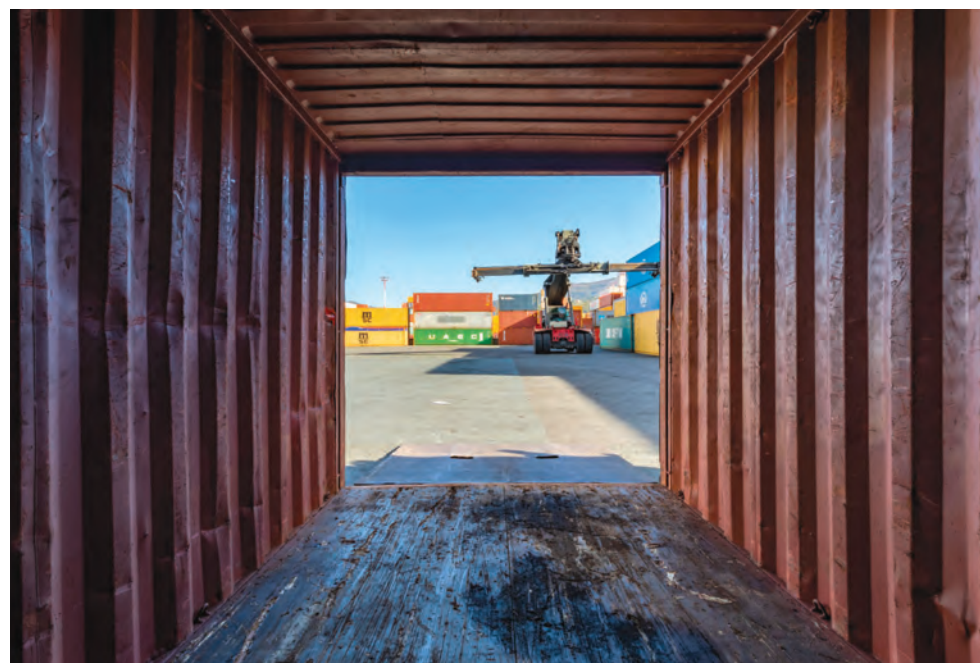
cliente, una migliore gestione dell'inventa-
rio e la capacità di rispondere più rapida-
mente alle richieste del mercato. Anche
dal punto di vista della sostenibilità am-
bientale, la gestione corretta della movi-
mentazione delle merci ha un ruolo posi-
tivo, in quanto contribuisce a minimizzare
l'impatto ambientale delle attività logistiche,
ad esempio attraverso l'ottimizzazione dei
carichi e l'utilizzo di mezzi di trasporto più
sostenibili».

Anche la gestione di tutti gli aspetti che pre-
cedono la movimentazione è fondamen-
tale: Good Job si occupa efficacemente della
pianificazione e del controllo di tutte le at-
tività relative al trasporto di merci da un
punto all'altro all'interno della catena di for-
nitura. Questo può includere la ricezione, lo
stoccaggio, il picking, il trasporto e la con-
segna delle merci. La gestione efficace del-
la movimentazione delle merci richiede
una combinazione di competenze tecni-
che, capacità di problem solving e cono-
scenza della tecnologia e delle migliori pra-
tiche del settore. Quando gestita corretta-
mente, può portare a maggiore efficienza
operativa, minori costi, migliore servizio al
cliente e, dunque, risultare un vantaggio

competitivo per l'organizzazione.

«Il nostro staff è specializzato anche in ge-
stione merci, in entrata e uscita, evasione or-
dini, stoccaggio e inventario. Ci occupiamo
di rizzaggio e derizzaggio merce in conta-
iner box, flat, open top. Svolgiamo presta-
zioni come assistenza a visite doganali, fi-
nanza, sanità e servizi affini. Good Job è inol-
tre specializzata in attività di pulizia e ma-
nutenzione delle aree verdi».

All'interno del magazzino, gli strumenti
per movimentare la merce possono varia-
re notevolmente a seconda delle specifiche
esigenze di ciascuna operazione logistica.
Tuttavia esistono macchinari, strumenti e
dispositivi che vengono comunemente uti-
lizzati da un numero elevato di aziende per
semplificare e ottimizzare queste opera-
zioni. «Tra i nostri mezzi - conclude Tizia-
no Iacono - abbiamo per esempio i carrelli
elevatori progettati per sollevare, traspor-
tare e depositare carichi pesanti, in differenti
modelli e con caratteristiche che variano se-
condo necessità e strumenti manuali o
elettrici utilizzati per movimentare pallet di
merci all'interno del magazzino. Sono par-
tolarmente utili per spostare merci su di-
stanze brevi». • **Guido Anselmi**



TANTI SERVIZI TRA LIGURIA E TOSCANA

I diversi servizi proposti da Good Job comprendono: movimentazione merce con utilizzo di carrelli elevatori a forche e telescopici; movimentazione manuale di merce con eventuale imballaggio e pallettizzazione; gestione entrata/uscita merci, evasione ordini, stoccaggio e inventario; rizzaggio e derizzaggio merce in container box, flat, open top; assistenza a visite doganali, finanza, sanità etc; attività di pulizia; manutenzione aree verdi.

Good Job concentra le proprie attività nelle province di La Spezia, Genova, Massa e Lucca collaborando con aziende connesse ai principali porti dell'alto Tirreno, corrieri espressi, attività di distribuzione legate al settore alberghiero. In sintesi Good Job è un'impresa di servizi rappresentata per la maggior parte dalle figure di carrellisti e magazzinieri che operano nelle strutture di proprietà dei committenti.

I VANTAGGI

Una movimentazione delle merci ben organizzata può contribuire a ridurre i tempi di consegna, migliorare la precisione delle consegne, minimizzare i danni ai prodotti e ridurre i costi complessivi di gestione

Puglia, sei nuovi scali competitivi

DAL 2024 AL 2026, L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE (ADSPMAM) INVESTIRÀ ALMENO 800 MILIONI PER RILANCIARE E RENDERE ANCORA PIÙ ATTRATTIVI I PORTI DI COMPETENZA IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ E COMPETITIVITÀ DEL TERRITORIO PUGLIESE. L'ANALISI DEL PRESIDENTE UGO PATRONI GRIFFI

È scattato il 13 febbraio il via libera dal Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mase), che ha decretato non assoggettabili a Via gli interventi necessari ai lavori di ampliamento del molo San Cataldo a Bari, con il potenziamento della sede logistica della Capitaneria di Porto e le nuove banchine del porto turistico. Il progetto voluto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) - un'opera da 34 milioni di euro, cofinanziata dal Mit - punta a riqualificare funzionalmente un ambito portuale oggi sottoutilizzato, "con il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto", si legge nel comunicato dell'Autorità. «Il porto del futuro inizia a prendere forma e sostanza: un porto interconnesso con la città, ecosostenibile, sicuro e modernissimo. Stiamo trasformando lo scalo in un hub polifunzionale e nevralgico che rivestirà un ruolo primario nel Bacino del Mediterraneo. Abbiamo effettuato un lavoro gigantesco per rispettare tutti i tempi e giovare di finanziamenti che, così ben sfruttati, genereranno plurime economie a vantaggio del porto, della città e della regione», ha spiegato il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ma quello di Bari non è l'unico piano sul tavolo. È stato approvato il Piano triennale delle Opere e il Piano dei Servizi e Forniture, che mobilita 800 milioni di euro di risorse per investimenti e opere in corso o programmate per l'immediato futuro, che consentiranno di completare l'infrastrutturazione, strutturale e tecnologica nei sei scali del sistema: Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Termoli. Entriamo nel dettaglio con il presidente Ugo Patroni Griffi.

Quali sono i punti cardine sui quali l'Autorità sta lavorando per delineare un sistema portuale all'avanguardia e protagonista della transizione energetica?

«Tutti gli esperti del settore intravedono per i porti del Mezzogiorno una grande opportunità di crescita legata all'approvvigionamento energetico. La Bei in



800 mln

Risorse previste dal Piano triennale delle Opere e dal Piano dei Servizi e Forniture che consentiranno di completare l'infrastrutturazione, strutturale e tecnologica nei sei scali del sistema: Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Termoli

un recente studio ha preconizzato che la gran parte dei nuovi carburanti (oltre al Gnl, l'idrogeno e i nuovi carburanti bio o di sintesi, tra cui il metanolo e l'ammoniaca) proverranno, via mare, da sud. Gli sforzi quindi sono tutti volti a realizzare infrastrutture resilienti, polifunzionali e green idonee a captare questi nuovi traffici: ristrutturazioni di banchine (recupero e rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali a Manfredonia), nuove banchine (Bari e Brindisi), collegamenti di ultimo miglio (camionabile di Bari), dragaggi (tutti i porti e in particolare Brindisi), cold ironing (Bari e Brindisi), infrastrutture a servizio della catena del

freddo (Bari e Brindisi). Abbiamo peraltro diversi progetti di eccellenza in corso in collaborazione con università italiane ed estere, tra cui ricordo quello volto a trasformare il sedimento in materiale per l'edilizia e quello sul potenziamento nelle colmate dell'effetto albedo al fine di contrastare la CO2, il fenomeno dell'isola di calore e potenziare l'efficienza energetica».

Quale vuole essere il ruolo dell'AdSPMAM per l'economia della regione e lo sviluppo del Paese?

«A servizio del processo di reindustrializzazione delle Regioni Puglia e Molise, della transizione energetica e dello sviluppo di tutti i settori dell'economia del mare, inclusa la cantieristica, la pesca e il turismo. Il rapporto con le Regioni è davvero sinergico e i dati lo confermano. Peraltro abbiamo istituito ben due Zone Franche Doganali a Brindisi e abbiamo chiesto l'autorizzazione di altre due Zfd: una a Bari e l'altra a Manfredonia, a servizio del cosiddetto manifatturiero sottobanchina, nel cui ambito rientrano l'industria meccanica e la cantieristica legata alla realizzazione dell'eolico offshore».

In particolare a Brindisi è stato fondamentale il via libera del governo al Piano regolatore del porto. Quali sono i principali interventi che renderanno Brindisi un centro logistico strategico?

«Il piano sarà approvato dal comitato di gestione a valle della redazione della relazione di sintesi che recepisce la Vas (Valutazione ambientale strategica). Il Prp è essenziale per Brindisi, dove la mancanza di uno strumento adeguato ha favorito le azioni più disparate di contrasto allo sviluppo del porto. Le menzionate due Zfd, le colmate in stato di attuazione, i dragaggi e gli accosti di Sant'Apollinare - quest'ultimi per il momento non finanziati, ma su cui il presidente Emiliano ha promesso l'inserimento nella prossima programmazione - potranno consentire a Brindisi di reagire alle conseguenze, sul piano dei traffici e, quindi, occupazionale, della decarbonizzazione».



Il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi

È possibile trarre un bilancio, anche provvisorio, dell'andamento del traffico merci e crocieristico nei sei scali del sistema nel 2023?

«Il traffico complessivamente è andato bene, con il porto di Bari che ha registrato una crescita record (+8 per cento), ma con ottime performance anche in tutti gli altri porti (+39 per cento Barletta, +9 per cento Manfredonia, +15 per cento Termoli). L'unico calo significativo si è registrato a Brindisi ed è legato alla programmata chiusura della centrale Enel di Cerano. Infatti, la movimentazione del carbone (e dei prodotti ad esso collegati) nel 2023 si è ridotta del 18 per cento rispetto al 2022. Negli altri traffici, tuttavia, Brindisi mostra segnali positivi confermando la vocazione di Short Sea Shipping e industriale dello scalo (+19 per cento merci in colli, +23 per cento ro/ro, +9 per cento accosti, +50 per cento passeggeri traghetti)». • **Francesca Druidi**

Soluzioni per movimentazioni industriali

CON ESPERIENZA DAL 1950, BETTELLA CAV. MARINO È UN PUNTO DI RIFERIMENTO NEL SETTORE DELLE MOVIMENTAZIONI INDUSTRIALI, DEI SERVIZI DI NOLEGGIO GRU ELETTRICHE SEMOVENTI CON OPERATORE, NELLA RICOLLOCAZIONE INDUSTRIALE E NEL SOLLEVAMENTO OUT-INDOOR DI MACCHINARI E ATTREZZATURE. NE PARLIAMO CON IL CONTITOLARE MANUEL PERON

La movimentazione industriale è un fattore cruciale nel rendimento finale del magazzino e dell'intero processo aziendale. Punta a velocizzare il ciclo operativo logistico, riducendo i costi e aumentando la produttività. È un vero pilastro della logistica industriale e mira a rendere ogni attività più efficiente, ottimizzando tempi e costi, in modo da fornire al cliente il migliore servizio possibile. Punto di riferimento in questo settore è l'azienda Bettella Cav. Marino Srl, nata nel 1956 come ditta individuale nel campo dei trasporti, negli anni si è specializzata nel trasporto di macchinari e manufatti industriali di grandi dimensioni, occupandosi anche delle operazioni di carico, scarico e assemblaggio con l'uso di autogru elettriche.

«Attualmente la vasta gamma di mezzi di sollevamento elettrici di cui disponiamo costituisce un punto di forza nell'offerta dei nostri servizi - spiega uno dei titolari Manuel Peron, che affianca la moglie Monica Bettella, terza generazione alla guida dell'azienda -. In questi ultimi anni l'azienda si è organizzata per offrire un servizio modello "general contractor" nelle movimentazioni industriali, per cui offriamo trasporti, mezzi di sollevamento, magazzino e, attraverso la nostra azienda collegata Bettella Service Srl, anche montaggio e smontaggio meccanico ed elettrico degli impianti industriali. Questo tipo di organizzazione ci

permette di offrire servizi di traslochi industriali "chiavi in mano" dove la nostra azienda, in virtù di un'esperienza consolidata negli anni, si propone come capo commessa in progetti di industrial relocation». I principali clienti dell'azienda sono costruttori e commercianti di macchinari industriali, che hanno spesso la necessità di stoccare i loro prodotti per brevi periodi. Per venire meglio incontro alle loro esigenze, è stato sviluppato un servizio di logistica pesante, che amplierà il proprio spazio ulteriormente con la costruzione di una nuova sede, a Legnaro (Pd).

«Attualmente abbiamo già contratti per il

Bettella Cav. Marino ha sede a Padova
www.bettellasrl.com



UN UNICO INTERLOCUTORE

Organizziamo il lavoro in modo fluido, sincronizzando le figure professionali coinvolte senza tempi morti e, nella maggior parte delle situazioni, senza dover fermare l'intera produzione

magazzinaggio e la gestione delle merci con diverse aziende e commercianti di macchinari da stampa - spiega Peron -. Stiamo sviluppando anche un progetto "di nicchia" correlato al magazzinaggio di macchinari nella nuova sede, ma non vogliamo svelare troppo al momento. Questo nuovo servizio ci darà la possibilità di suscitare un vivo interesse dei commerciali con cui già collaboriamo, e di altri che decideranno di lavorare con noi, in quanto verrà data loro un'opportunità che non si trova facilmente nella nostra zona geografica. Molti di essi, rappresentando costruttori esteri spesso di altri continenti, sono ben consapevoli che poter avere un punto di stoccaggio e di visibilità su Padova, che è centrale per il Nord Est, è una soluzione vantaggiosa per tutti. Il nostro life-motive negli anni è diventato: "Everything from a single source!" cioè "Tutto da un'unica fonte" perché la maggior parte dei nostri competitor offre servizi singoli come il trasporto, il servizio autogru o il servizio di magazzinaggio, mentre noi offriamo un servizio completo. Questo è possibile con l'implementazione della gestione della parte meccanica ed elettrica, attraverso la società Bettella Service Srl nata nel 2021 e collegata alla Bettella

Cav. Marino Srl, in quanto costituita dagli stessi soci, per sviluppare la parte di attività legata alle manutenzioni meccaniche ed elettriche e ai montaggi/smontaggi degli impianti industriali che negli anni precedenti costituivano un'attività secondaria per l'azienda storica».

In futuro l'azienda si propone di sviluppare sempre più questi servizi in Italia e in Europa e in modo sempre più strutturato, investendo nel personale specializzato e in procedure standardizzate. L'importanza di avere un unico interlocutore per curare tutte le fasi di trasferimento di un impianto completo o di un intero stabilimento è un valore aggiunto, perché permette di organizzare il lavoro in modo fluido, di sincronizzare le figure professionali coinvolte in modo preciso, senza tempi morti e nella maggior parte delle situazioni addirittura senza dover fermare l'intera produzione. «Questo aspetto è una valutazione che porta molte aziende a sceglierci come partner perché conosciamo bene le tempistiche e le nostre squadre, quindi possiamo muoverci liberamente e autonomamente per risolvere in maniera tempestiva qualsiasi problematica si possa presentare».

• **Cristiana Golfarelli**

GRU E CARRELLI ELETTRICI

Per la movimentazione di carichi particolarmente pesanti, Bettella dispone di particolari carrelli elettrici dedicati, che ha iniziato a utilizzare fin dagli anni 2000, quando sono stati realizzati da una azienda partner. L'azienda si è proposta di investire sempre di più in attrezzature elettriche, per lavorare sia all'interno che all'esterno degli ambienti di lavoro, con comfort e sicurezza sia per gli operatori che per i dipendenti presenti contestualmente in cantiere. «Le gru elettriche sono mezzi innovativi e versatili, negli ultimi anni il nostro parco mezzi è stato implementato con tre nuove gru elettriche di varie portate, estendendo così a cinque il numero delle attuali attrezzature semoventi disponibili. L'azienda si è dotata anche di carrelli elevatori elettrici di varie portate, raggiungendo la quota di sei attrezzature di questo tipo nel parco mezzi disponibile».

MOVIMENTAZIONI • AUTOGRU • AUTOTRASPORTI

Bettella M.

NOLEGGIO GRU ELETTRICHE E CARRELLI ELEVATORI

SERVIZI CON AUTOGRU

MOVIMENTAZIONE MACCHINARI

NOLEGGIO GRU ELETTRICHE

TRASPORTI SU STRADA

SOLLEVAMENTI INDUSTRIALI

TRASPORTI ECCEZIONALI

www.bettellasrl.com



PADOVA

TEL. 049 685465

commerciale@bettellasrl.com

PONTE SAN NICOLO' - PD

TEL. 049 687723

service@bettellaservice.com

S E R V I C E
Bettella
INDUSTRIAL SERVICE SOLUTIONS

SOLUZIONI CHIAVI IN MANO

SMONTAGGI E RIMONTAGGI INDUSTRIALI

ASSISTENZA ALLA MANUTENZIONE

TRASFERIMENTI INDUSTRIALI COMPLETI

NOLEGGIO ATTREZZATURE ELETTRICHE

www.bettellaservice.com



Un partner affidabile per le operazioni doganali

PAOLO BRAGGIO, TITOLARE DI TRANSNOVA, RACCONTA COM'È CAMBIATO IL LAVORO DELLO SPEDIZIONIERE DOGANALE ALLA LUCE DEI NUMEROSI CAMBIAMENTI DAL DOPOGUERRA A OGGI E COSA SIGNIFICA ESSERLO IN UN MONDO GLOBALIZZATO

C'è stato un tempo in cui le dogane erano una realtà quotidiana sul territorio europeo, realtà che, grazie alla Comunità europea, abbiamo superato ormai da tempo. Il lavoro di spedizioniere doganale è però ancora fondamentale, come dimostra la lunga esperienza di Transnova. «Nata nel 1947, Transnova è stata fondata da mio padre, Alberto, prima direttore della Gondrand di Domodossola, dove ci troviamo tutt'oggi - racconta il titolare Paolo Braggio - . In quel periodo, il primo dopoguerra, tutta l'attività doganale era un settore in forte ascesa, quindi mio padre ha pensato di mettersi in proprio e, in poco tempo, è riuscito a crearsi una bella clientela, in particolare tutti gli stabilimenti più interessanti della nostra

Transnova ha sede a Beura Gardezza (Vb)
www.transnova.it



zona». L'Ossola a quei tempi era molto forte a livello industriale, in quanto aveva due aspetti che l'avvantaggiavano particolarmente: la ferrovia e il grande comparto industriale ed energetico. «La ferrovia attraversava il Passo Sempione, il cui scalo era fondamentale perché il più inserito verso l'Europa. Tutti gli stabilimenti avevano un raccordo ferroviario, così da effettuare le operazioni di carico e scarico direttamente in sede. Bisogna tenere presente che tutto ciò che andava all'estero viaggiava su rotaia, il trasporto su gomma non esisteva ancora, perché non c'era la possibilità di transitare i valichi con dei mezzi pesanti come i tir. Per di più, un tempo i confini erano molto più difficili da attraversare, quindi bisognava ogni volta garantire tutta la documentazione necessaria per attraversare le varie dogane. Secondo aspetto era la presenza di numerosi impianti idroelettrici, tanti era-

no privati e proprietà delle varie aziende. Tutti questi fattori favorivano l'import-export e Domodossola all'epoca era compartimento di Milano, sia come dogana che come ferrovia, poiché le regioni come entità amministrative come le conosciamo oggi non c'erano ancora. Domodossola era dunque il centro di questa notevole attività, proprio per la sua posizione strategica».

Come altri operatori del settore, la Transnova si è sviluppata ed è cresciuta pian piano. Paolo Braggio è entrato in azienda nel 1957: subito dopo aver finito il liceo classico, al fine di poter meglio approfondire la materia doganale, conseguì la Laurea in Giurisprudenza e nel 1968 acquisì la patente di spedizioniere doganale prendendo poi le redini dell'azienda, e ricoprendo per anni la carica di presidente delle Case di Spedizione di Domodossola.

Una storia aziendale che procede parallela a quella della nascita dell'Europa del dopoguerra. «Abbiamo lavorato tantissimo come spedizionieri con grandi aziende di Milano. Con la creazione delle regioni come entità giuridica siamo passati sotto la Regione Piemonte: eravamo già sotto la provincia di Novara a livello amministrativo. Nel 1972, poi, c'è stata un'ulteriore novità che ci ha molto semplificato il lavoro: è stata introdotta l'iva, imposta sul valore aggiunto, che andava a semplificare molto le operazioni di sdoganamento, eliminando diversi passaggi e voci da compilare nelle dichiarazioni doganali. Faccio un esempio: l'iva aveva cancellato tutte le sovrimeposte che c'erano sui filati. La sovrimeposta veniva calcolata a titolo chilogrammetrico, ma anche in base alla qualità della fibra utilizzata, fosse essa cotone, rayon, lana, seta, ecc. Più il filo era sottile, più alta era la sovrimeposta. Avevo molti clienti che importavano filati



IL VALICO DEL SEMPIONE

Tutto ciò che arriva a Domodossola passa da lì. Ci permette di caricare i camion sui treni ed è un valico molto transitato: arrivano camion da Lombardia, Piemonte, Liguria, perché è un istradamento diretto

dalla Fiandre per l'arredamento e le dichiarazioni da compilare per lo sdoganamento erano numerose e complicate. La creazione dell'iva è stata una semplificazione non da poco. Poi è nato il trasporto su gomma, ed è cambiato tutto. Le più avvantaggiate da questa rivoluzione sono state le dogane a contatto con trafori, come ad esempio quello del Monte Bianco, diventato presto una delle dogane più importanti. Noi purtroppo non avevamo un traforo e abbiamo dovuto aspettare la nascita del Passo del Sempione, transitabile anche d'inverno con automezzi, e grazie a esso abbiamo ripreso una certa importanza come attività locale».

Ma l'evento più importante è stato sicuramente la nascita dell'Unione europea. Il lavoro dello spedizioniere di confine è cambiato moltissimo, con tutte le merci in libera pratica e cir-

colazione nella comunità, senza più necessarie operazioni di sdoganamento. «Oggi noi operiamo con tutti quei paesi europei che non fanno però parte della Comunità europea, come la Svizzera, la Norvegia e molti paesi dell'est Europa, ma anche con quelle aziende che, grazie alla globalizzazione, hanno contatti commerciali con paesi oltremare, esterni all'Unione europea, come Stati Uniti e Cina, per citare i principali. Fortunatamente, la pandemia non ha inciso molto sul nostro lavoro, cosa che invece purtroppo ha fatto il periodo di forte instabilità legato alla guerra in Ucraina e le conseguenti crisi di materie prime e di approvvigionamento energetico che ne sono originate. Abbiamo subito una leggera contrazione nell'import-export soprattutto da certe zone di provenienza. Ma un altro grande cambiamento è stata la Brexit: il Regno Unito è diventato paese terzo, ma il suo caso è un po' particolare, poiché gli sdoganamenti per il Regno Unito avvengono già nelle dogane interne europee e poi le merci proseguono libere dopo aver già lasciato il paese. Negli ultimi due anni c'è stata un po' di contrazione, ma nulla di preoccupante. Noi operiamo sul valico del Sempione, tutto ciò che arriva a Domodossola passa da lì. Ci permette di caricare i camion sui treni ed è un valico molto transitato: arrivano camion da Lombardia, Piemonte, Liguria, perché è un istradamento diretto. Ormai il nostro 90 per cento di fatturato è basato sui camion». • **Elena Bonaccorso**

LA TERZA GENERAZIONE

Oggi in azienda è attiva anche la terza generazione: nel 2019, l'ingegnere Alberto Braggio, nipote di Paolo, è stato assunto da Transnova e nel 2022 è entrato in società affiancando lo zio in qualità di amministratore. Approfondendo la conoscenza della materia doganale europea acquisita e partecipando a vari corsi formativi, è andato così ad arricchire la pluriennale esperienza di Transnova, valorizzandone la certificazione AeO anche attraverso l'utilizzo operativo dei "Luoghi approvati" e implementando la propensione alla consulenza sulle numerose novità doganali comunitarie, in particolare, da ultima, la recentissima normativa "Cibam".

TRANSNOVA

spedizionieri doganali dal 1947

Fondata da Alberto Braggio nel 1947, Transnova ha vissuto l'enorme trasformazione in campo doganale, professionale, con il riconoscimento giuridico della professione e la creazione dell'Albo, e politico, con la nascita della Comunità europea, del Mercato unico e relativa unione doganale. È stata pioniera anche nella tecnologia: fu la prima a Domodossola a realizzare, in collaborazione con un tecnico ex IBM, un programma che permetteva di creare maschere riutilizzabili per l'anagrafica, le voci doganali e tutti i dati ripetitivi relativi alle dichiarazioni doganali, alle lettere di vettura ferroviarie, eccetera. Fu l'embrione dei programmi completi di tutti i dati necessari per la compilazione delle bolle doganali. Inoltre, Transnova fu la prima casa di spedizione a utilizzare il "Pagamento periodico-differito", che permise lo svincolo immediato delle merci in importazione, pensionando l'anacronistico pagamento dei diritti doganali con assegni circolari presso la Ricevitoria delle Dogane. Oggi Transnova è alla terza generazione in azienda e si appresta ad affrontare il futuro con l'ottimismo e la lungimiranza che l'ha sempre contraddistinta.



Operatore economico autorizzato

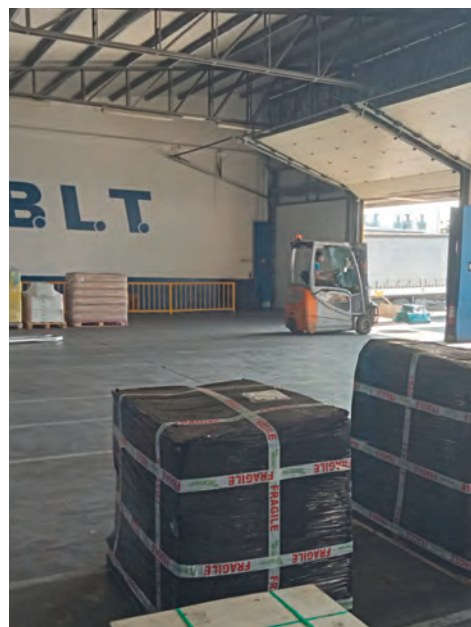
Transnova, Scalo ferroviario Domo, 2
28851 Beura Cardezza (VB)
Tel. 0324236073
transnova.dogana@gmail.com
www.transnova.it

Trasportiamo competenze

ALLEN NOTARI PRESENTA BLT-TRANSPORT, AZIENDA SPECIALIZZATA NEL SETTORE DELLA LOGISTICA INTEGRATA E TRAZIONE-DISTRIBUZIONE, OPERATIVA SULL'INTERO TERRITORIO NAZIONALE

Nell'epoca della digitalizzazione il sistema logistico diventa integrato: una sorta di ecosistema in cui si riuniscono informazioni, strumenti, piattaforme e competenze varie che, nelle aziende classiche, trovano posto in luoghi e funzioni in genere fra loro distanti. L'architettura della logistica integrata dà la possibilità di orchestrare numerosi elementi - dalla conservazione dei documenti alla gestione degli ordini in arrivo - attraverso un sistema di digitalizzazione dei processi legati al supply chain management. In questo contesto BLT-Transport costituisce il partner ideale grazie alla pluriennale esperienza nel settore, all'informatizzazione dei processi e al fatto di avvalersi di professionisti esperti e qualificati. La società infatti è in grado di gestire ogni aspetto della

BLT-Transport ha sede a Rubiera (RE)
www.bltransport.it



logistica delle aziende, garantendo integrità, sicurezza e velocità dei flussi informativi. «Il nostro contributo primario consiste nella prestazione di avanzati servizi logistici - spiega il responsabile commerciale Alen Notari -. Attraverso cinque divisioni specialistiche e partnership d'eccellenza, siamo in grado di garantire una rara combinazione di competenze e soluzioni di riferimento nel settore, proponendoci come interlocutore unico multi-specializzato».

Fondata con grande passione e determinazione nel 2018, sulla scia delle precedenti importanti esperienze di Francesco Turco e del figlio Antonio, che oggi è l'anima di BLT-Transport, l'azienda basa la sua filosofia sulle "3 S": Security, Safety e Sustainability.

I punti di forza di BLT-Transport, come l'eccellenza operativa, le soluzioni informatiche all'avanguardia e i preziosi collaboratori con expertise specialistica, si traducono direttamente in vantaggio competitivo per il cliente, che può così concentrare priorità e risorse strategiche sul proprio core-business, riducendo tempi e rischi.

«Con i nostri clienti abbiamo instaurato rapporti di fiducia ormai consolidati, ma non smettiamo mai di curarli, offrendo un servizio quanto più personalizzato sulla base delle esigenze specifiche che possono riguardare la tipologia della merce, del trasporto, le necessità orarie. Le nostre dimensioni, rispetto alle grandi multinazionali, ci permettono di garantire una maggiore disponibilità e flessibilità».

La logistica conto terzi, sta vivendo una forte crescita in Italia. Dai risultati dell'Osservatorio Contract Logistics dalla School of Management del Politecnico di Milano emerge un'importante crescita del fatturato della logistica conto terzi, e le previsioni parlano di un trend costantemente positivo. «Non tut-

te le società dispongono dell'esperienza, delle professionalità e delle capacità necessarie per ottimizzare e rendere più efficienti le diverse attività coinvolte nella logistica aziendale. Per queste realtà, la scelta di affidarsi a terzi specializzati in grado di migliorare gli aspetti appena menzionati, consente di ridurre anche i relativi costi. In questo caso, l'outsourcing permette così all'azienda di migliorare tale ambito della propria attività senza fare importanti investimenti economici all'interno dell'azienda stessa. Molte sono le aziende che si affidano a noi come partner logistico. Con un forte know how alle spalle, e avvalendoci di personale altamente qualificato, rappresentiamo un collaboratore strategico e non un mero fornitore».

Anche il settore dei trasporti e della distribuzione è stato profondamente cambiato dalle innovazioni introdotte dall'intelligenza artificiale. L'applicazione delle innovazioni digitali è un eccezionale strumento per ottimizzare i processi logistici, aspetto di cui BLT-Transport è ben consapevole. «Abbiamo un particolare attenzione verso le nuove tecnologie per rimanere competitivi sul mercato. Abbiamo un programma che si interfaccia con il programma del cliente e gli consente di ricevere tutti gli aggiornamen-

ti in tempo reale, fare ordini, verificarne lo stato. Ci impegniamo per mantenere una posizione di rilievo tra le aziende per il trasporto merci e per migliorare costantemente la qualità dei nostri servizi. È un impegno che ci permette di rispettare le direttive dei clienti nei tempi e nella cura delle merci».

La qualità del servizio offerta da BLT-Transport è molto alta anche perché l'azienda si avvale di un'organizzazione interna snella e a bassa complessità, operante attraverso processi standardizzati, agili e supportati da tecnologie informatiche all'avanguardia, che fanno da cornice a un ambiente professionale interdisciplinare e multiculturale molto impegnativo ma in grado di attrarre e sviluppare talenti e premiare autonomia, merito e impegno. «La nostra politica aziendale valorizza il ruolo del dipendente - conclude il responsabile commerciale -. I nostri autisti sono tutti dipendenti e questo ha risvolti molto positivi sulla qualità del servizio offerto, infatti se ci viene commissionata una spedizione la facciamo direttamente, puntando sulla qualità del servizio, sempre tempestivo e preciso. Investiamo sulle persone: vogliamo che i nostri dipendenti siano un biglietto da visita che trasmette affidabilità». • Bianca Raimondi



UN SERVIZIO CAPILLARE

Rubiera ha una posizione particolarmente fortunata, essendo situata sulla via Emilia tra Reggio e Modena, è comoda e funzionale. Ci si arriva con grande facilità. BLT-Transport si trova quindi in una posizione strategica e dispone di un parco mezzi molto vario, che va dal Fiorino al Bilico, spazia da mezzi molto grandi ad altri più piccoli, adatti a girare all'interno dei centri storici. Questo permette di assolvere diverse esigenze, sia per quanto riguarda la merce trasportabile che le località di consegna. In questo modo riesce comodamente a servire le più diverse zone, dalle strade di montagna ai centri storici cittadini, alle grandi aree industriali. Duttilità, flessibilità e versatilità accontentano tutti i clienti.

PARTNER LOGISTICO

Con un forte know how alle spalle, e avvalendoci di personale altamente qualificato, rappresentiamo un collaboratore strategico e non un mero fornitore

A Roma l'agenzia delle dogane d'Europa?

PRENDE QUOTA L'IDEA A BRUXELLES, NELL'AMBITO DI UN CODICE DOGANALE CHE L'ADM ITALIANA SPINGE PER ARMONIZZARE. ANCHE IN DIREZIONE "PAPERLESS" «CON L'INTERVENTO UMANO PREVISTO SOLO NELL'AMBITO DEI CONTROLLI» CHIARISCE ROBERTO ALESSE

Un'Autorità doganale che non sostituisca le dogane nazionali, ma ne coordini e ottimizzi l'azione. Se ne sta discutendo seriamente nelle stanze decisionali di Bruxelles, nell'ambito della riforma del diritto doganale europeo in cantiere in questi mesi. L'organismo, che vede l'Italia guidare la schiera dei sostenitori e Roma in pole position per accoglierlo su "endorsement" dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, poggerà su un data-hub comune di informazioni su import ed export ali-

l'interno dell'Agenzia, con adeguate selezioni meritocratiche. È in atto poi un'intensa attività di procedimentalizzazione delle attività dell'Amministrazione, così da aumentare le garanzie giuridiche nell'esercizio delle varie funzioni. Sono stati assunti molti funzionari e altri verranno assunti. L'Adm, infine, sta valorizzando due fondamentali direzioni: quella antifrode, diretta da un magistrato ordinario, e quella delle relazioni internazionali, guidata da un diplomatico di carriera.

La semplificazione dei controlli è un'istanza che proviene dalla collettività economica. Come state intervenendo per facilitare il transito delle merci?

«L'Agenzia si prefigge di velocizzare la movimentazione delle merci limitandone la sosta nei porti e aeroporti italiani, luoghi di entrata e uscita dall'Ue, al tempo strettamente necessario per i controlli. Evidenzio, sul punto, che le verifiche che comportano un'ispezione fisica delle merci rappresen-

tano solo il 2 per cento sull'import, delle operazioni con Paesi terzi. L'aumento delle semplificazioni per gli operatori economici autorizzati, la cui affidabilità viene certificata in base alla normativa unionale, è un altro strumento su cui punta l'Agenzia, in linea con le previsioni del nuovo codice doganale dell'Ue in fase di approvazione a Bruxelles. Anche l'implementazione di un istituto innovativo come lo sdoganamento centralizzato avrà sicuramente un ulteriore effetto positivo».

Sempre in tema di controlli, da dove provengono i rischi commerciali maggiori per l'Italia?

«Generalmente dall'Asia arriva la merce contraffatta, Sudamerica e Sud-est asiatico sono le aree da cui provengono le sostanze stupefacenti e i Balcani muovono il contrabbando di sigarette. Sul fronte tributario, è invece trasversale il fenomeno della sottofatturazione, che erode illecitamente la base imponibile per dazi e Iva».

Ci sono Paesi o aree "sorvegliati speciali" dalle nostre autorità doganali?

«Più che di "sorvegliati speciali", parlerei di nodi di scambio più esposti come i porti, nevralgici nella lotta al traffico di droga e alla criminalità organizzata. In tal senso operiamo una complessa azione di tracciatura dei flussi ad alto rischio, portata avanti dalle dogane italiane con i partner dell'Unione europea. Con i quali cooperiamo in iniziative specifiche come "European Ports Alliance", perché coscienti che le grandi sfide non possono essere affrontate dai singoli Paesi».

Tra gli obiettivi dell'Agenzia vi è promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie nelle piattaforme doganali. Quali procedure state rendendo più "smart"?

«Il codice doganale unionale, in vigore dal 2016, disegna una dogana "paperless". L'impegno dell'Agenzia è giungere quanto prima alla sostituzione totale delle procedure basate su documenti cartacei con adempimenti esclusivamente digitali, con l'intervento umano previsto solo nell'ambito dei controlli. È inoltre in fase di valutazione l'utilizzo dell'intelligenza artificiale. Al centro di un progetto europeo, a cui l'Agenzia partecipa, finalizzato a testare questa tecnologia applicata alla lettura delle immagini del contenuto dei bagagli».

All'89esimo Summit mondiale delle Dogane ospitato a Venezia avete messo a fuoco anche il tema del green customs. Quale configurazione dovranno avere per essere protagoniste nella partita della sostenibilità?

«Per affrontare le sfide del cambiamento climatico è fondamentale coinvolgere l'intera catena di approvvigionamento. Lo scambio di dati e la collaborazione tra le Autorità doganali è cruciale per garantire una miglior tracciabilità delle merci e contrastare traffici di rifiuti pericolosi e sostanze nocive. È però necessario responsabilizzare anche le imprese in termini di sostenibilità, ad esempio mediante la tassazione diversificata dei prodotti in base al loro impatto ambientale, e spingendole a riutilizzare gli scarti e i rifiuti di produzione. Infine, una dogana digitalizzata e un più stretto rapporto con il settore privato non possono che contribuire a una gestione più virtuosa dei flussi commerciali». • Giacomo Govoni



Roberto Alesse, direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

mentato dagli operatori, garantendo un risparmio in costi operativi stimato in circa due miliardi di euro l'anno. «Sarà un presidio essenziale di tutela dei cittadini e di lotta all'illegalità» spiega Roberto Alesse, direttore dell'Adm - che mediante tecnologie di ultima generazione come l'AI e l'apprendimento automatico, consentirà una gestione del rischio basata sulla visione a 360 gradi delle filiere del commercio in ingresso nei mercati europei».

Un passo che prelude a progressi significativi per l'attività doganale europea. Sul versante domestico invece, che bilancio ricava da un anno trascorso al timone di Adm?

«In un anno si è voltato pagina, riformando le strutture centrali e ora quelle territoriali della macchina amministrativa. Si doveva restituire piena responsabilità gestionale alla dirigenza di ruolo, ricollocata, ex novo, al-



DUE DIREZIONI FONDAMENTALI

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sta valorizzando quella antifrode e quella delle relazioni internazionali, guidata da un diplomatico di carriera

**MODA TRASPORTI,
LA SOLUZIONE PER LE
CONSEGNE DEDICATE E URGENTI**



Un'impresa di trasporti certificata che opera sul territorio italiano e all'estero. Per qualunque esigenza logistica, rivolgersi a Moda Trasporti significa affidarsi alle mani esperte di un'azienda che fa della propria missione il consegnare merci in modo preciso, puntuale, mantenendo sempre la merce in condizioni ottimali. Nel tempo l'azienda si è specializzata anche nel trasporto di merci a temperatura controllata.

I servizi di logistica e trasporti espressi di Moda Trasporti operano sia all'interno dei confini nazionali, sia a livello internazionale, grazie all'ampia gamma di veicoli commerciali adibiti a specifiche tipologie di trasporto, e con tonnellaggi che oscillano tra le 0,8 e le 44 tonnellate. Tali mezzi di trasporto sono tutti dotati di controllo satellitare, alcuni con livello di protezione 4, per monitorare in ogni momento la posizione del carico ed evitare furti o rapine. Inoltre l'impresa mette a disposizione mezzi frigoriferi con termostato, mezzi centinati con sponda idraulica e mezzi dedicati esclusivamente ai trasporti in regime ADR.

Moda Trasporti dispone di un'area di stoccaggio ampia in cui le merci vengono conservate in modo ottimale e sicuro. Lo spazio coperto è di 1600 metri quadrati per lo stoccaggio, diviso in spazi attrezzati e opportunamente adibiti alla gestione di capi di abbigliamento e tessuti già opportunamente stivati su pallet, appesi oppure stesi. Inoltre dispone di uno spazio dedicato all'immagazzinamento di prodotti alimentari di ogni tipo, deperibili e non, oltre che un'apposita area dedicata a merci generiche e celle frigorifere destinate ad accogliere generi alimentari deperibili e farmaci, in modo tale da garantire una conservazione perfetta fino al momento del carico. All'interno del capannone, il personale specializzato e qualificato di Moda Trasporti è in grado di stoccare e gestire materiali e merci pericolose in regime ADR, così come vogliono le attuali normative vigenti in materia di sicurezza.



Certificazione ISO 9001-2015n N° IT324408
Certificazione GDP N° IT299205-1

Moda Trasporti
Via del Lavoro, 82 - 14100 Asti
Tel. 0141 1650107

www.modatrasporti.com
modatrasporti@gmail.com
amministrazione@modatrasporti.com

Con il cambiamento dei mercati e la richiesta di nuovi servizi è importante sapere offrire soluzioni innovative ed efficienti. Messaggerie del Garda (MDG) opera nel settore della logistica integrata conto terzi da quasi 70 anni supportando i suoi oltre 700 clienti in numerose fasi della logistica.

Particolarmente attenta alle richieste del mercato, propone, oltre ai servizi classici, moderne soluzioni sempre più personalizzate, costruite attorno alle esigenze del cliente.

«Desideriamo crescere in modo sostenibile e vogliamo essere l'attore di riferimento nell'offerta di soluzioni logistiche integrate pensate per incrementare la competitività e l'efficacia dei nostri clienti: dallo stoccaggio all'imballaggio al trasporto merci, anche pericolose, comprese le spedizioni internazionali, in import, in export e le relative operazioni doganali» afferma Alessandra Beschi, cfo del gruppo.

Il gruppo impiega oltre 200 collaboratori, ha un fatturato complessivo di 25,5 milioni oltre 100 automezzi ed è presente con 5 filiali operative in Lombardia tra Mantova, Brescia e Milano e con una filiale in Serbia, per un totale di oltre 130mila mq di magazzini.

La vostra azienda affonda le radici in un lontano passato.

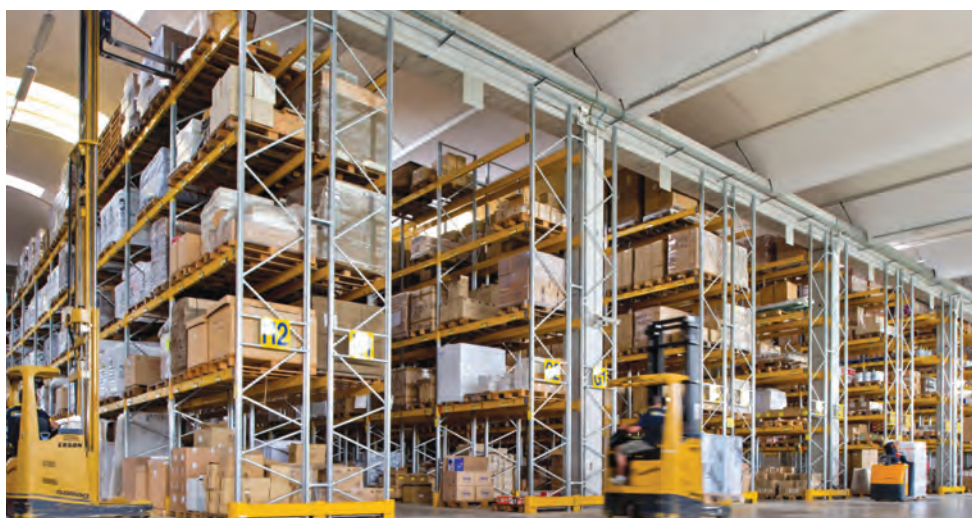
«La nostra è una realtà familiare, di cui io rappresento, insieme ai miei cugini, la quarta generazione: i miei bisnonni iniziarono nel dopoguerra con un recapito tra Brescia e Milano e viceversa. Nel 1955, con i miei nonni, è nata Messaggerie del Garda, cresciuta poi grazie ai loro figli, Mario Angelo e Giorgio. I tre fratelli sono tuttora presenti in azienda, con il prezioso ruolo di supporto e di esperienza al fianco dei rispettivi tre figli - ovvero io, Rebecca ed Andrea: a noi l'onore ed onore di dirigere oggi questo meraviglioso gruppo. Sono passati più di sessant'anni da quando tutto ebbe inizio e la passione, l'onestà, l'impegno ed il rispetto, sono i valori che ci sono stati tramandati, i pilastri sui quali vogliamo continuare a crescere».

Quali sono i vostri punti di forza?

«Siamo un'azienda storica, molto affidabile,

Soluzioni competitive

GUIDATA DALLA FAMIGLIA BESCHI, MESSAGGERIE DEL GARDA È LEADER NEL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA MERCI CONTO TERZI. «CI PONIAMO COME PUNTO DI RIFERIMENTO NELL'OFFERTA DI SOLUZIONI DI LOGISTICA INTEGRATA CHE INCREMENTINO LA COMPETITIVITÀ DEI CLIENTI»



ci rivolgiamo non solo alle aziende italiane ma anche alle multinazionali perché riusciamo a dare loro quella flessibilità che le loro dimensioni non consentono di avere, offrendo anche una qualità del servizio molto alta. Siamo state infatti tra le prime aziende a esserci certificate per la qualità all'interno di questo settore. Garantiamo ai nostri clienti la possibilità di appoggiarsi a noi anche per avere un unico fornitore in grado di offrire soluzioni logistiche competitive, che vanno dal trasporto alla distribuzione nazionale, alla gestione del deposito, fino alle spedizioni internazionali via terra, mare e aereo oltre alla gestione delle pratiche doganali (siamo infatti certificati anche A.E.O.F.). Svolgiamo anche servizi a valore aggiunto come il co-packing, l'e-commerce, rietichettatura e gestione dei resi. Inoltre, abbiamo magazzini doganali e fiscali e gestiamo prodotti soggetti ad accisa con



Alessandra Beschi. Messaggerie del Garda ha sede amministrativa a Castiglione delle Stiviere (Mn) www.messaggeriedelgarda.it

tutti gli adempimenti normativi che servono».

Cosa significa per voi il premio assegnato da EcoVadis?

«È un motivo di orgoglio e un fattore competitivo molto importante perché richiesto da un sempre maggior numero di aziende multinazionali e non. I risultati raggiunti sono il frutto di anni di impegno e di scelte aziendali precise, è una grande soddisfazione. Certi-

ficata per qualità, sicurezza e ambiente (Iso 9001, 14001 e 45001), MDG ha ottenuto nel 2023 la prestigiosa medaglia d'oro per la sostenibilità assegnata da EcoVadis, rientrando così nel primo 5 per cento delle aziende più sostenibili tra quelle valutate. EcoVadis è una delle più importanti piattaforme internazionali di rating della ecosostenibilità il cui modello di valutazione si basa su standard riconosciuti a livello mondiale e che, presidiato da un comitato scientifico internazionale, consiste nel verificare, attraverso un questionario, le performance dell'azienda soggetta a valutazione in relazione a quattro macro-ambiti: ambiente; lavoro e diritti umani; etica acquisti sostenibili. Ambiti tutti valutati con punteggio da zero a cento: bronzo, argento, oro e platino. Per ottenere la medaglia d'oro occorre aver ottenuto un punteggio complessivo superiore a 70 su 100 e viene assegnata solo al 5 per cento delle aziende valutate dalla piattaforma a livello mondiale. Il database di EcoVadis conta 120.616 aziende. EcoVadis ha piantato un albero a nome di Messaggerie del Garda, simbolo di un impegno concreto per la conservazione ambientale».

Per quello che riguarda il mercato internazionale che servizi offrite?

«Il desiderio di offrire ai nostri clienti un servizio di qualità a 360 gradi ha permesso all'azienda di estendere il proprio business anche al mercato del trasporto internazionale di merci per conto terzi e a offrire i nostri servizi oltreconfine. Per essere competitivi in un mercato ormai privo di confini Messaggerie del Garda ha consolidato una fitta rete di partner internazionali che supportano le imprese dalla spedizione alla gestione dell'intera pratica amministrativa. Dagli Stati Uniti all'America del Sud, dalla Cina all'Europa: un network globale di professionisti nel trasporto internazionale di merci conto terzi garantisce una gamma di servizi logistici B2B totalmente personalizzati, sicuri e rapidi».

• **Beatrice Guarnieri**

TRASPORTO SU STRADA DI MERCI PERICOLOSE

Messaggerie del Garda è specializzata nel trasporto di merci pericolose in regime ADR per garantire la massima sicurezza anche per le spedizioni più delicate e difficili da gestire. Il trasporto di merci in regime ADR può essere effettuato in cisterna, a collettame oppure su bancale, a seconda della quantità e della natura del materiale da trasportare. Vengono utilizzati esclusivamente imballaggi e contenitori certificati e omologati per evitare la fuoriuscita del materiale durante la tratta e vengono effettuati scrupolosi controlli prima della partenza e durante il tragitto. «Per le merci più pericolose - e in particolare per quelle ritenute altamente pericolose per l'ambiente e quindi sottoposte alla direttiva europea Seveso 8 - abbiamo un sito dedicato a Milano-Ovest (Sede Calvignasco) che accoglie sia quantitativi di merce in soglia inferiore, che quantitativi di merce in soglia superiore».

IN CRESCITA

Il desiderio di offrire ai nostri clienti un servizio di qualità a 360 gradi ci ha permesso di estendere il nostro business anche al mercato del trasporto internazionale di merci per conto terzi e di offrire i nostri servizi oltreconfine

Il decennio chiave per l'autotrasporto

È QUELLO CHE SECONDO RICCARDO MORELLI SI TROVANO DAVANTI GLI OPERATORI DEL CARGO SU STRADA, VOLANO DI UN MONDO MANIFATTURIERO E LOGISTICO ALLE PRESE CON DIVERSE QUESTIONI APERTE. «UNA VERA INTEGRAZIONE CON I CORRIDOI EUROPEI» IN PRIMIS

La riforma del Fondo investimenti autotrasporto per accelerarne la transizione green, la permeabilità dell'arco alpino, gli impatti della crisi del Mar Rosso. Di questi e altri pensieri che investono il mondo logistico e cargo italiano si è fatta cassa di risonanza a inizio febbraio Anita, portandoli sul Tavolo Autotrasporto convocato dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini. Una plenaria di settore contraddistinta da un clima costruttivo, che ha infuso fiducia alle associazioni di categoria coinvolte. «Nei prossimi anni l'autotrasporto sarà tra i settori che daranno maggior impulso al sistema Paese - sostiene Riccardo Morelli, presidente di Anita - in particolare a tutto quel che gira intorno alla manifattura. Basta leggere gli indici: la logistica è destinata a crescere nei prossimi dieci anni con valori a doppia cifra».

Con quali sensazioni vi siete alzati dal Tavolo ospitato al Mit?

«Sicuramente con la soddisfazione di aver potuto discutere insieme delle problematiche più spinose del settore. Riteniamo fondamentale sviluppare una visione politica strategica sulla mobilità delle merci a livello nazionale ed europeo, utile a garantire la connessione fisica ed economica tra Italia ed estero, tra il Nord e il Sud del Paese, tra le isole e il resto della Penisola a favore della continuità territoriale. Esprimo apprezzamento per l'impegno del ministro a calendarizzare degli incontri mensili con le associazioni sul tema delle regole e per l'attenzione costante che dedica al ricorso contro i divieti austriaci lungo l'asse del Brennero».

L'attraversamento dell'arco alpino è una vicenda che l'altro giorno ha scritto una pagina importante, con il ricorso depositato per la prima volta dall'Italia all'Ue. Come lo avete accolto e che sviluppi vi attendete ora?

«La reputiamo una presa di posizione storica, a difesa dell'economia italiana e della categoria. Vessata da anni dal mancato rispetto del principio fondamentale



di libera circolazione delle merci da parte di uno Stato membro, con l'inerzia della Commissione, garante dei Trattati europei. Questa iniziativa pone finalmente con forza all'attenzione delle istituzioni comunitarie la centralità del corridoio del Brennero per il nostro Paese, che intrattiene intensi scambi commerciali con gli Stati dell'Ue. Esportando oltre il 60 per cento della propria produzione attraverso le Alpi, che rappresentano il ponte fisico tra i mercati produttivi e di consumo, italiani e continentali».

Il trasporto su gomma è ancora predominante in Italia, ma il futuro mette nel mirino l'intermodalità. Come siete coinvolti in questo percorso e quali nuovi scenari apre, ad esempio, un progetto come EasyRailFreight?

LA CARENZA DI PERSONALE

«Dobbiamo trovare la maniera di rendere più attrattivo un mestiere non facile da tramandare, cancellando dalla testa dei giovani l'immagine dell'autista grosso e nerboruto che non esiste più»



Riccardo Morelli, presidente di Anita, Associazione nazionale di Confindustria delle imprese trasporti automobilistici

Nel padiglione italiano della COP28 avete organizzato con Anfia un evento sulla transizione sostenibile del trasporto merci su gomma. Quali punti avete messo a fuoco e quali carbon neutral fuels considerate i migliori alleati in questa partita?

«Con questa tavola rotonda abbiamo portato a Dubai la voce compatta dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive. Sensibilizzando le istituzioni sulla necessità di adottare un piano che incentivi il settore a traguardare una trasformazione sostenibile e graduale dei servizi di trasporto merci. La nostra proposta, che contempla anche la modifica sostanziale di funzionamento del Fondo autotrasporto per garantire procedure rapide di liquidazione alle imprese di autotrasporto, si basa su un mix di biocarburanti maturi come biogas, carburanti di sintesi e l'Hvo che, se impiegati in maniera organica, possono dare subito benefici ambientali. Salvaguardando però anche il motore termico, che non darei affatto per defunto».

Un deficit che colpisce il settore è quello di personale, dai conducenti di camion agli addetti ai magazzini logistici. Quali strade da percorrere per colmarlo in futuro?

«Tutte le imprese del settore scontano carenza di personale in genere e anche l'ultimo Decreto flussi, che sulla carta poteva favorire l'assunzione di autisti extracomunitari, non ha funzionato. Dobbiamo trovare la maniera di rendere più attrattivo un mestiere non facile da tramandare, cancellando dalla testa dei giovani l'immagine dell'autista grosso e nerboruto che non esiste più. Oggi quella dell'operatore logistico è una figura sempre più digitale e nei prossimi 10 anni ci sarà un ulteriore salto tecnologico. Confidiamo nella campagna dell'Albo, ma anche noi, come associazione e aziende, dobbiamo impegnarci per aprire nuove strade. Ad esempio, contribuendo a ridurre i costi per conseguire la patente e la CQC, ancora troppo elevati». • **Giacomo Govoni**

I vantaggi della logistica distributiva

AGL TRASPORTI E LOGISTICA È PRESENTE NEL SETTORE DEI TRASPORTI A TEMPERATURA CONTROLLATA DA PIÙ DI 50 ANNI: FLESSIBILITÀ, SICUREZZA ED EFFICIENZA LA RENDONO UNA REALTÀ SEMPRE PIÙ SOLIDA E FORTE. NE PARLIAMO CON LA TITOLARE FEDERICA GALEANO

La crisi economica del 2008 portò un grande cambiamento nel settore dei trasporti: i consumi agroalimentari scesero in picchiata e la merce venduta dalle industrie diminuì. Le modalità di vendita hanno dovuto adeguarsi a questa situazione. Prima i centri di acquisto della Gdo ordinavano massive quantità di merce perché erano forti di una costante vendita. Successivamente, data l'incertezza del mercato, si rese necessario limitare le scorte di magazzino il più possibile, pertanto iniziarono ad acquistare poche quantità ma più frequentemente. Questa modalità di approccio al sistema economico delle vendite rese obbligatoria la nascita di un nuovo modello di trasporto: la logistica di-

tributiva. «La crisi economica del 2008 colpì anche la nostra azienda - spiega Federica Galeano, titolare di AGL Trasporti e Logistica -. Dopo alcuni di difficoltà, nel 2013, mio fratello e io abbiamo inaugurato una nuova strategia economica, applicando i modelli di business di logistica distributiva, che hanno rilanciato l'azienda. La logistica infatti permette di aumentare in maniera esponenziale la capacità produttiva del settore a cui viene applicata, in questo caso quello dei trasporti. Così, da mera fornitrice di servizi di trasporto, AGL ha ampliato i suoi servizi integrando quello della logistica distributiva e di magazzino. In pochi anni il fatturato della società è passato da 500mila euro a 2.650.000 euro, e siamo diventati un partner affidabile per importanti industrie del settore agroalimentare nazionale e internazionale».

Qual è oggi il vostro core business?

«Grazie alla pluriennale esperienza e al know how acquisto nel settore, oggi ci poniamo come valido interlocutore altamente specializzato nella gestione dei trasporti di merce deperibile e della logistica aziendale. Infatti lavoriamo con successo per un importante numero di clienti di vari settori, vantando tra le nostre referenze nomi importanti dei settori ortofrutticolo, prodotti freschi, beverage, cibi confezionati e scatolame. Effettuiamo trasporti a temperatura controllata secondo la normativa Haccp per l'igiene dei prodotti alimentari e la normativa Atp. I mezzi sono dotati di un sistema di termoregistrazione per controllare e garantire in ogni fase del trasporto il mantenimento della catena del freddo. A questi si aggiungono speciali paratie per il carico di prodotti che devono essere conservati a temperature diverse, in modo tale da



Federica Galeano, alla guida della AGL Trasporti e Logistica di Brescia - www.agltrasporti.it



FLESSIBILITÀ E ATTENZIONE AL CLIENTE

Siamo in grado di offrire ai nostri clienti flessibilità ed un elevato standard qualitativo del servizio. La soddisfazione del cliente è la nostra priorità e il motore del nostro reparto operativo

poter trattare qualsiasi tipologia merceologica: alimentare a temperatura ambiente, alimentare a temperatura controllata (0° C/20° C), alimentare a bassa temperatura (-25° C) e non alimentare».

Quali sono i punti di forza dell'azienda?

«Siamo in grado di garantire un'elevata sicurezza in ogni fase del trasporto, dal carico e scarico alla movimentazione di magazzino delle merci, rispettando i tempi di consegna richiesti dal cliente.

La velocità con cui evadiamo gli ordini e l'accuratezza che dedichiamo ad ogni cliente sono tra i nostri punti di forza. Infatti, la soddisfazione del cliente è la nostra priorità e il motore del nostro reparto operativo.

Attraverso impegno e dedizione AGL svolge il servizio basandosi sulle particolari esigenze del cliente. Inoltre le merci vengono trattate secondo scrupolose prassi che garantiscono la sicurezza e la privacy durante tutto il servizio. Possediamo un parco mezzi diversificato per rispondere a ogni singola richiesta che ci viene fatta. I mezzi sono dotati di sistema GPS per garantire un costante controllo sulla loro posizione, permettendo ai clienti di essere costantemen-

te aggiornati. Offriamo loro anche la possibilità di inserire la pubblicità del loro brand sui nostri mezzi. Questo è un valore aggiunto d'immagine anche per AGL che oltre che soddisfare il cliente, aumenta il proprio prestigio legando il suo nome ad importanti marchi del settore».

Oggi a quale mercato vi rivolgete?

«L'azienda opera in maniera diretta nel mercato nazionale, in particolare modo nelle regioni di Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna.

Ci rivolgiamo a tutte le industrie alimentari del settore nazionale che hanno necessità di trasportare la loro merce a temperatura controllata mantenendo costante la cosiddetta catena del freddo. Tra i clienti della società vi sono industrie alimentari, come il gruppo Orsero, grossisti, commercianti agroalimentari. I clienti destinatari sono per la maggioranza Ce.Di della Gdo, ma anche Normal Trade.

Da alcuni anni siamo diventati partner ufficiale di servizi di trasporto di importanti catene leader della Gdo italiana, aumentando così il prestigio aziendale».

• Bianca Raimondi

L'ATTENZIONE ALL'AMBIENTE

«Consapevoli dell'importanza del nostro ruolo, ma anche dell'impatto ambientale dei trasporti, la nostra azienda si è attivata per rendere i nostri servizi più sostenibili. Attraverso il rinnovamento del nostro parco mezzi, acquistandone di ultima generazione, abbiamo ridotto notevolmente l'emissione di polveri sottili disperse nell'aria. La qualità dei veicoli impiegati e l'intelligenza nella loro gestione portano all'ottimizzazione dei flussi e delle tratte, contribuendo a un notevole risparmio di carburante e di emissioni di anidride carbonica. Inoltre, abbiamo investito acquistando diversi nuovi mezzi che utilizzano fonti di carburanti alternative come Lng».



OLTRE 50 ANNI DI AFFIDABILITÀ E PUNTUALITÀ

AGL Trasporti & Logistica è un'azienda attiva nel settore dei trasporti a temperatura controllata da più di 50 anni. Una realtà solida e al tempo stesso flessibile, che ha ereditato l'esperienza e le competenze maturate in mezzo secolo di attività e ha saputo al tempo stesso rinnovarsi ed evolversi costantemente. AGL Trasporti & Logistica si pone come unico interlocutore altamente specializzato e di riferimento nella gestione dei trasporti di merce deperibile e della logistica aziendale. Si effettuano costanti controlli sulle temperature e si garantisce il rispetto delle norme HACCP. I mezzi sono dotati di sistema GPS per garantire un costante controllo sulla posizione. Il servizio AGL Express garantisce trasporti nazionali e internazionali entro 24 ore.



Via Sandro Pertini, 16 - Castenedolo (BS)
Tel. 030 2066798 - Fax 030 2066799 - ordini@agltrasportisrl.it

www.agltrasporti.it

La logistica è un settore complesso, ricco di sfaccettature e in continua evoluzione, un ambito che nessuna azienda dovrebbe sottovalutare. Vista la crescente complessità del settore risulta vantaggioso appoggiarsi a esperti formati per essere pronti a gestire qualsiasi problematica possa insorgere nel flusso logistico, come Patertrans Srl, azienda che fa parte del Gruppo Paterlegno, che si occupa di commercio e recupero di imballaggi in legno, pallet nuovi e usati, di trasporto merci in adr per c/terzi e autorizzati al trasporto rifiuti pericolosi e non, iscritti in classe 1,4,5.

Una costante innovazione e ricerca tecnologica dei processi produttivi, hanno portato nel corso degli anni il Gruppo Paterlegno e L.D.R. ad essere un'affermata realtà con stabilimenti di proprietà e depositi logistici su tutto il territorio italiano. «Disponiamo di un parco autoveicoli moderni, in numero sufficiente e flessibile in base alle esigenze della rete, tra cui 100 autoveicoli pesanti di proprietà scelti prevalentemente fra quelli a maggiore efficienza energetica e minori emissioni - afferma il titolare Christian Russo -. Altro elemento che concorre ad elevare il livello di efficienza della rete del gruppo è la squadra di 90 autisti assunti per Patertrans e di circa 100 collaboratori fra magazzinieri, carrellisti e amministrativi che lavorano in Paterlegno e L.D.R. Ogni giorno, da oltre vent'anni, viviamo una sfida appassionata, occupandoci di trasporto merci in strada in Adr (Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada) per conto terzi e trasporto di rifiuti pericolosi e non: siamo iscritti all'Albo gestori ambientali (cat. 5 classe C), (cat. 4 classe C), (cat. 1 classe F)».

Che cosa vi differenzia dai vostri competitor?

«Esperienza e formazione fanno la differen-

Christian Russo, titolare della Patertrans di Paterno (Pz) - www.paterlegno.it



Qualità su strada

ATTENZIONE AI DIPENDENTI E AL CLIENTE, SICUREZZA SUL LAVORO E RISPETTO PER L'AMBIENTE CONTRADDISTINGUONO DA SEMPRE LA FILOSOFIA DI PATERTRANS. L'ESPERIENZA DEL TITOLARE CHRISTIAN RUSSO



L'IMPEGNO

Ci sforziamo di assicurare che il nostro business sia sostenibile in ogni aspetto e di rispettare i più alti standard sociali, etici e ambientali

za: per questo investiamo nella crescita professionale del nostro personale. Il personale della centrale operativa pianifica e lavora su un portafoglio di ordini dinamico e consistente, assicurando a tutti i nostri clienti un vantaggio competitivo in termini di flessibilità e performance. La soddisfazione dei clienti è da sempre una nostra priorità, è così che Patertrans mantiene una posizione di rilievo nel sempre più competitivo mercato del full truck load. Perseguire standard elevati nelle operazioni e nella catena del valore rafforzerà la nostra capacità di cambiare il mondo dei trasporti, generando esperienza, conoscenze e capacità che possono essere tradotte nello sviluppo di prodotti e servizi, oltre a darci la necessaria credibilità sul mercato».

Qual è il viaggio migliore?

«Quello più breve. Con l'introduzione delle nuove normative europee in tema di ore di guida, dal 2007 in avanti Patertrans ha dedicato particolare attenzione al contenimento della lunghezza media della tratta, migliorando la pianificazione dei viaggi stessi. Questo ha prodotto un risultato assai vantaggioso: un aumento delle consegne e dei viaggi effettuati ma con un netto risparmio

battimento dei tempi di "fermo mezzo", garantendo alla clientela la sicurezza di consegnare sempre puntuali; in casi remoti di emergenza, invece sono previsti interventi di assistenza mobile con recupero e sostituzione dei mezzi in panne operati direttamente dall'azienda, accorciando i tempi di gestione e riparazione del danno. Non solo Patertrans provvede alla manutenzione e alla riparazione dei propri mezzi, ma dispone di autolavaggi per gli esterni di motrici e rimorchi. In questo modo viene assicurata la più rigorosa pulizia dei mezzi nel pieno rispetto delle norme igieniche di trasporto e la massima cura anche nell'aspetto esteriore dei veicoli, garantendo la giusta preparazione, per ogni trasferta».

Avete delle certificazioni?

«Patertrans ha ottenuto una vasta gamma di certificazioni e autorizzazioni con il duplice scopo di garantire il più ampio ventaglio di servizi e gli standard qualitativi più elevati nello svolgimento degli stessi. Patertrans è dotata della Uni En Iso 14001:2015; della Uni En Iso 9001:2015; della Iso 45001:2018. A novembre 2020 ha sottoscritto il patto per la sicurezza e l'ambiente impegnandosi a rispettarlo e a fare onore a tutti i collaborati gli impegni che ne derivano».

Come dimostrate il vostro impegno nei confronti della sostenibilità?

«L'approccio di Patertrans alla sostenibilità è saldamente radicato nei nostri valori fondamentali e nel nostro modo di lavorare. Ci sforziamo di assicurare che il nostro business sia sostenibile in ogni aspetto e di rispettare i più alti standard sociali, etici e ambientali. Analizziamo nel dettaglio le richieste del cliente ed elaboriamo soluzioni di trasporto e logistica sostenibili che puntino all'eliminazione degli sprechi e al miglioramento continuo dei processi».

• **Beatrice Guarnieri**

PATERTRANS ACADEMY

I conducenti professionisti più informati sono più produttivi e riducono i costi di esercizio. Il programma Patertrans Academy è totalmente incentrato sul miglioramento delle prestazioni, della conformità, della sicurezza e dell'efficienza del conducente. L'obiettivo di Patertrans Academy è chiaro: fornire un supporto che consenta di ottenere il massimo risparmio di carburante grazie alla consapevolezza dell'importanza, da parte del conducente, di adottare una guida economica. Il miglioramento delle prestazioni del conducente consente di ottenere un rendimento per chilometro più elevato e una disponibilità del veicolo ottimizzata.



La Società Trasporti e Magazzini, nata nel 2019 su iniziativa dei soci fondatori, è specializzata in trasporti nazionali e internazionali di ogni genere. Operativa per la logistica in tutto il Nord Italia, ad oggi l'azienda torinese si pone come uno dei principali punti di riferimento sul territorio. Flessibilità, adattabilità e motivazione al lavoro, formazione costante e feed-back sulla qualità del lavoro svolto contraddistinguono la TM. L'azienda è sensibile al benessere dei propri collaboratori: viene utilizzato un sistema di inoltro informativo su app che permette di verificare direttamente sul telefono la regolarità contributiva del dipendente e fornire ogni dato, richiesto da controlli.

La società ha diversificato le attività espandendosi anche in altri settori, investendo nelle aree di servizio con annessi vendita e cambio gomme e pubblici esercizi, bar e catering, potendo così fornire alla propria clientela un servizio ancora più accurato e ai propri dipendenti una maggior garanzia lavorativa.

L'azienda presta attenzione anche alle problematiche legate alla sostenibilità: tra il parco mezzi spiccano venti mezzi elettrici, ibridi e i furgoni, tutti Euro 6D, vengono cambiati ogni tre-quattro anni. Obiettivo aziendale è rispondere alle esigenze produttive dei clienti trasformando una semplice opportunità in un sodalizio professionale.

IL MIGLIOR PARTNER PER LA MOVIMENTAZIONE DEI TUOI PRODOTTI



Trasporti e Magazzini srl
Via della Cerca 25/27
Lurago Marinone (CO)
Tel. 393 963 3081
cugnonatto@trasportiemagazzini.it
www.trasportiemagazzini.it

I pionieri della trasformazione digitale

MAI COME OGGI IL SETTORE TRASPORTI E LOGISTICA È CHIAMATO A UN MATURO UTILIZZO DELLE NUOVE TECNOLOGIE. TELEPASS ACCOMPAGNA GLI OPERATORI DEL COMPARTO VERSO IL CAMBIAMENTO, GRAZIE ALLE SUE SOLUZIONI INNOVATIVE

La digitalizzazione del settore dei trasporti permette - come afferma Paolo Malerba, chief business officer di Telepass - oltre che il taglio dei costi e delle tempistiche, anche il taglio delle emissioni». Tutti i vantaggi che derivano dal digitale sono utilizzati oggi da Telepass con grande lungimiranza.

La digitalizzazione applicata al trasporto merci che vantaggi porta?

«Dà certamente un contributo significativo agli operatori del trasporto per indirizzare le sfide in materia di gestione, affidabilità e sostenibilità. Come Telepass possiamo accompagnarli nel cambiamento grazie alle nostre soluzioni tecnologiche che permettono, ad esempio, il monitoraggio delle informazioni su traffico e mobilità e il controllo dei tempi di percorrenza e dei relativi consumi. Ad oggi, le soluzioni di pagamento più innovative sono quelle che consentono la gestione di tutte le esigenze di mobilità: dall'identificazione del mezzo di trasporto più adeguato, alla prenotazione del servizio, fino alla conclusione del pagamento e relativa rendicontazione. Oltre al telepedaggio, che abbiamo introdotto nel 1990, Telepass opera nel settore dei pagamenti digitali e offre oltre 30 servizi legati alla mobilità».

Come sta evolvendo la smart mobility?

«Oggi la mobilità è diversa rispetto al passato: le persone usano una molteplicità di servizi e di mezzi per spostarsi e Telepass intende offrire un unico punto di ingresso a un ecosistema di servizi di mobilità. In futuro, questo scenario dovrà confrontarsi con nuo-

ve tecnologie, auto connesse e integrazioni con nuovi ecosistemi ancora in fase di evoluzione. Il discorso cambia se dall'ambito consumer passiamo a quello business, dalla gestione della mobilità di una persona a quella di una flotta dei veicoli. Negli ultimi anni abbiamo lanciato TBusiness, la piattaforma per la gestione della mobilità dei dipendenti e la semplificazione dei processi amministrativi legati alla mobilità aziendale di grandi e piccole aziende».

Autotrasporto, logistica e digitale: quali innovazioni porta Telepass SAT?

«Un anno fa abbiamo lanciato una nuova soluzione per la mobilità dei mezzi pesanti che integra il dispositivo satellitare K1 Telepass SAT a un'app dedicata ai driver che permette di velocizzare l'aggiornamento di assi e peso e semplificare l'accesso alle informazioni del veicolo, grazie anche alla possibilità di visualizzare in app i documenti digitalizzati. In abbinamento, è disponibile il servizio di telematica per la gestione della flotta che, grazie all'integrazione di dati generati dal Telepass SAT e dal cronotachigrafo, permette una pianificazione dei percorsi ottimale che prende in considerazione anche i tempi di guida dei driver, gli aggiornamenti sul traffico e la posizione dei punti di interesse per ottimizzare tempi, costi e consumi. Un'offerta arricchita dal valore aggiunto della centralizzazione dei dati su un'unica piattaforma di telematica».

Il mercato ha sempre più bisogno di dati in modalità real-time su tutta la supply chain, al fine di prevedere bisogni o affrontare eventuali rischi. Cosa state facendo in tal senso?

«La nostra sfida è ottimizzare il patrimonio di know-how ed expertise per valorizzarlo aumentando la scalabilità verso il mercato così da essere protagonisti dell'engineering di nuove soluzioni. Per questo l'anno scorso è nata Telepass Innova, il tech innovation hub del Gruppo che può sfruttare la conoscenza maturata in oltre trent'anni di attività, la comprensione dell'evoluzione dei servizi, anche nell'ambito della logistica integrata e delle tecnologie, per fornire ai clienti servizi che permetteranno loro di risparmiare denaro e tempo, semplificando la loro mobilità. Tra le ultime innovazioni che abbiamo introdotto per i mezzi pesanti, c'è una soluzione



TBUSINESS

È la piattaforma per la gestione della mobilità dei dipendenti e la semplificazione dei processi amministrativi legati alla mobilità aziendale di grandi e piccole aziende

per il monitoraggio del dispositivo Telepass da remoto che permette al fleet manager di essere aggiornato in tempo reale sullo stato di funzionamento e sul setting dei parametri di assi e peso del veicolo».

Cosa sta facendo la sua azienda per un trasporto e una logistica sostenibile?

«Telepass fa della sostenibilità una parte integrante della strategia di business e di prodotto da oltre trent'anni. Era il 1990 quando il telepedaggio fu introdotto da Telepass e, da allora, è considerato uno dei primi esempi di mobilità green. Uno studio dell'Università Ca'Foscari ha stimato l'impatto positivo dell'utilizzo di tecnologie come il Telepass, che evitando gli stop and go ai caselli, permettono una riduzione delle emissioni inquinanti. Questa tecnologia assume ancora più rilevanza per i mezzi pesanti: nel caso di ossidi di azoto la riduzione è tre volte superiore ai veicoli leggeri. Inoltre, grazie alla piattafor-

ma di telematica di Telepass che consente il monitoraggio attento dei consumi e delle informazioni sul carbon footprint (per tenere sotto controllo le emissioni di CO2), le truck company hanno un valido strumento che coniuga le esigenze di efficienza economica e di sostenibilità».

Come l'offerta Telepass può supportare il settore dell'autotrasporto?

«Telepass SAT è parte di un'offerta più ampia

che abbiamo predisposto per il comparto truck. Al dispositivo satellitare per il pagamento del pedaggio in oltre 15 Paesi europei si aggiungono i servizi a valore aggiunto della nostra piattaforma di telematica e un'assistenza stradale premium per supportare le flotte in tutta Europa; infine abbiamo recentemente introdotto la possibilità di monitorare lo stato del dispositivo da remoto e in tempo reale, fornendo un sinottico che riporta le stesse informazioni del device su led, stato di funzionamento ed eventuali anomalie».

Quali sono le problematiche che sta incontrando nel settore della logistica?

«La standardizzazione dei processi operativi, il contenimento dei costi, l'organizzazione dei trasporti e della logistica e la trasformazione digitale sono tra le principali sfide che non solo il settore della logistica, ma anche i suoi diversi stakeholder si trovano a dover affrontare. Registriamo un'attenzione importante sia a livello nazionale sia a livello comunitario e noi, come operatore con oltre 30 anni di esperienza nel settore dei trasporti su strada con servizi offerti alle aziende di autotrasporto e ai Consorzi di servizi delle diverse Associazioni dell'autotrasporto, siamo a disposizione delle istituzioni e dei decisori per interloquire e offrire le nostre soluzioni tecnologiche per accompagnare il cambiamento e promuovere la competitività di questo settore così strategico». • CG



Paolo Malerba, chief business officer di Telepass



LDS, IL CLIENTE AL CENTRO

Lds Srl offre un network globale, servizi di trasporto e logistica personalizzati. Possiamo garantire al cliente flessibilità, competitività nelle offerte e sempre soluzioni vincenti per ogni richiesta, garantendo servizi di logistica e trasporto veicoli e/o merci sul territorio nazionale e internazionale. Il cliente è sempre al centro del nostro lavoro quotidiano. Le nostre priorità sono la qualità del servizio e la puntualità nel lavoro al fine di ottenere l'eccellenza in ogni fase della spedizione. Il nostro ufficio logistico è composto da personale madrelingua e nel corso di pochi anni abbiamo costruito collaborazioni continuative e di successo sia con i nostri partner che con i principali committenti. Il contenimento dei costi di esercizio e la riduzione delle emissioni inquinanti nell'ambiente sono i must che perseguiamo costantemente per regalare ai nostri figli un mondo migliore.



Lds Srl

Contrada Valle Anzuca, 30/E
66023 Francavilla al Mare (Ch)

Tel. +39 085 4910128

info@ldssrl.com - www.ldssrl.com



In crescita costante

IL GRUPPO D'INNOCENTI COMPIE QUARANT'ANNI E SI CONFERMA TRA I LEADER DEL SETTORE TRASPORTI. IMPEGNATO NEL RINNOVO DEL PARCO MEZZI IN UN'OTTICA GREEN, HA GIÀ DATO UN FORTE CONTRIBUTO ALLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI MA I SUOI INVESTIMENTI NON SI FERMANO

Un trasporto senza pensieri con la consegna della merce senza ritardi o guasti: rappresenta indubbiamente la soluzione ideale per le aziende che abbiano la necessità di consegne in tempi ristretti o di rispondere con prontezza a una richiesta improvvisa. Ed è questa la caratteristica che contraddistingue sul mercato il gruppo D'Innocenti che movimentata merci rispettando gli standard di sicurezza e i tempi di consegna. La storia del gruppo è la storia di una famiglia e dei suoi valori. Ha inizio nel 1984, quando Massimo D'Innocenti decide di aprire una piccola realtà aziendale per offrire servizi per l'autotrasporto. Nel corso degli anni acquista, sostenendo ingenti investimenti economici, nuovi mezzi e amplia il suo raggio di spedizioni anche all'estero, raggiungendo paesi come la Francia e l'Inghilterra. Ed è così che inizia a farsi conoscere sullo scenario internazionale, eseguendo trasporti per società come Intermarchè, una catena di supermercati francese, e Tosco Tir e Ever Green, specializzate nel campo aeroportuale. «Sono stati anni di grande fermento e di cambiamento perché l'aumento delle commesse richiedeva una realtà più strutturata, in cui la collaborazione familiare e il piazzale antistante la nostra sede non erano più sufficienti ad accogliere un parco mezzi e un'azienda in continua ascesa» spiega Massimo D'Innocenti, patron del gruppo.

Nel 2018 il gruppo mette insieme tutte le aziende nate nel corso degli anni - oltre alla D'Innocenti, Ste.Ma Trasporti fondata dal figlio Daniele, D.S.D e Nord Roma



Il gruppo D'Innocenti ha sede a Roma
www.gruppodinnocenti.it

Terminal di cui erano state acquistate delle quote dai figli Sara e Damiano - per soddisfare diversi tipi di commesse: dall'espresso a quelle dal respiro internazionale. «Le tre società, ognuna nelle vicinanze dei principali poli industriali, gestiscono una fitta rete logistica ramificata su tutto il territorio nazionale. Un ampio parco veicolare garantisce un servizio di trasporto personalizzato, affidabile, puntuale e adattabile ai cicli di produzione. Fino al 2001 quando Massimo D'Innocenti decide di fare il "grande passo" e acquista le quote di una società solida e co-

L'OBIETTIVO PER I PROSSIMI ANNI

Implementare sempre di più la flotta con mezzi ecosostenibili alimentati a Lng - Liquefied natural gas, capaci di neutralizzare circa 14mila tonnellate di CO2

nosciuta nel mondo dell'autotrasporto, la Di.Esse.Ci Trasporti Srl, arrivando a gestire una realtà aziendale ben più ampia e dotata di un vasto parco mezzi. Il gruppo allarga il suo raggio d'azione sul trasporto espresso, collaborando con Poste, SDA Express Courier e GLS, corrieri leader di settore e con Benetton, noto marchio di abbigliamento.

Nonostante la crescita vertiginosa dell'azienda, D'Innocenti rimane una realtà in cui i rapporti umani sono una colonna portante e che crede fermamente nella svolta green. «Il nostro obiettivo per i prossimi anni è quello di implementare sempre di più la flotta con mezzi ecosostenibili alimentati a Lng - Liquefied natural gas, capaci di neutralizzare circa 14mila tonnellate di CO2». Oggi la società conta nella sua flotta circa 300 trattori stradali di proprietà e 500 semirimorchi adibiti a ogni tipo di richiesta. Effettua il trasporto di collettame o groupage soddisfacendo appieno le esigenze dei clienti e collabora con le aziende del settore alimentare, zootecnico e farmaceutico-sanitario.

«Siamo convinti sostenitori della filosofia "think green" - specifica ancora - e in tal senso abbiamo riorientato il nostro bilancio verso scelte ecosostenibili e con minor impatto ambientale. La flotta è aggiornata con le più sofisticate tecnologie anti-inquinamento. Infatti circa l'80 per cento del parco mezzi è composto da veicoli E6 e nel corso degli anni abbiamo adottato mezzi pesanti alimentati a gas naturale liquido. La scelta di investire ingenti risorse nell'acquisto di mezzi pesanti Lng è stata dettata dal fatto che i veicoli alimentati a gas naturale riducono sensibilmente le emissioni dannose sull'ambiente: inferiori del 35 per cento per i Nox, del 95 per cento per il particolato e del 15 per cento per la CO2 rispetto al suo omologo diesel. Inoltre, i veicoli alimentati a gas liquido segnano una diminuzione della rumorosità. Il nostro parco mezzi conta 60 trattori alimentati a Lng, ma nel prossimo futuro prevediamo l'acquisto di ulteriori unità a basso impatto ambientale e di raggiungere l'obiettivo di una flotta al 100 per cento ecosostenibile».

• Luana Costa

THINK GREEN

La tutela dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile sono da sempre i valori che animano l'azienda e che D'Innocenti intende perseguire attraverso l'adozione di procedure di lavoro e organizzazione concrete. La flotta è costantemente rinnovata e composta da mezzi di ultima generazione, la cui efficienza energetica è garantita da controlli costanti effettuati dall'officina interna. In una logica green gli autisti sono addestrati a una guida eco-friendly per ottenere un effettivo risparmio nel consumo di carburante. A questo si affianca una logistica efficiente, attenta alla riduzione dei chilometri a vuoto che consente la diminuzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera. Inoltre, il collegamento satellitare del sistema Truck and Trace permette di verificare l'esatta posizione della merce.



L'UNIONE FA LA FORZA

Questo claim riassume la mission del gruppo D'Innocenti, perché la crescita dell'azienda è frutto della collaborazione di tutti e dello spirito d'iniziativa e imprenditoriale di Massimo D'Innocenti e dei suoi figli Daniele, Sara e Damiano, che hanno deciso di seguire le orme del padre, formando così a tutti gli effetti un gruppo affidabile e unito.

Oggi il gruppo D'Innocenti con efficienza e velocità effettua servizi di trasporto espresso, trasporto collettame o groupage, data entry.



GRUPPO D'INNOCENTI SRL

Piazza Sabazio, 31 - 00199 Roma - Cell. 346 334 5516

info@gruppodinnocenti.it - www.gruppodinnocenti.it

Solidità e flessibilità, alta specializzazione e ascolto del cliente. Come si raggiunge un livello aziendale tale da soddisfare tutti i requisiti? E come si mettono insieme questi elementi apparentemente in antitesi? Proviamo a rispondere con Alberto Crivello, alla guida della piemontese Safim Logistics Group, un'azienda con 90 anni di esperienza nel campo della logistica del freddo. «Ci consideriamo professionisti della logistica del freddo – afferma Crivello – perché dal 1934 gestiamo i trasporti a temperatura controllata da -20°C a +4°C in tutto il Piemonte e in Italia. La nostra capillarità e le nostre capacità tecniche garantiscono servizio per logistica integrata, transit point e trasporto con mezzi di proprietà a tripla temperatura. Siamo attivi principalmente nei settori della Gdo, micro-distribuzione, Horeca, food home delivery, materie prime anche del secco e del non food».

La logistica a temperatura controllata rappresenta la prima vera anima della Safim Logistics. «Affidarsi a noi – dice Crivello – significa scegliere un partner con una chiara storicità nella logistica, in grado di offrire un servizio di gestione dell'intero processo della catena del freddo in maniera sicura e professionale. Offriamo soluzioni non solo per lo stoccaggio, ma ci occupiamo anche della preparazione degli ordini con picking personalizzati e dell'allestimento (logistica integrata) e offriamo servizi per il deposito doganale. Le nostre soluzioni per la logistica sono estremamente flessibili e comprendono varie tipologie di stoccaggio e di gestione delle merci».

Un altro punto cruciale è la flessibilità e digitalizzazione nella logistica integrata. «Si tratta di una modalità di organizzazione e gestione di tutta la supply chain che coinvolge più settori – prosegue l'imprenditore torinese –, dalla logistica ai trasporti, con l'obietti-

L'evoluzione nella catena del freddo

ALBERTO CRIVELLO CI PERMETTE DI DARE UNO SGUARDO DA VICINO AI MECCANISMI INTERNI A UNO DEI COMPARTI DEI TRASPORTI PIÙ COMPLESSI DA GESTIRE. E NON MANCANO ALCUNE SORPRESE FRA LE STRATEGIE APPLICATE NEL SUO CASO IMPRENDITORIALE



Safim Logistics Group ha sede a None (To)
www.safimlogistics.it

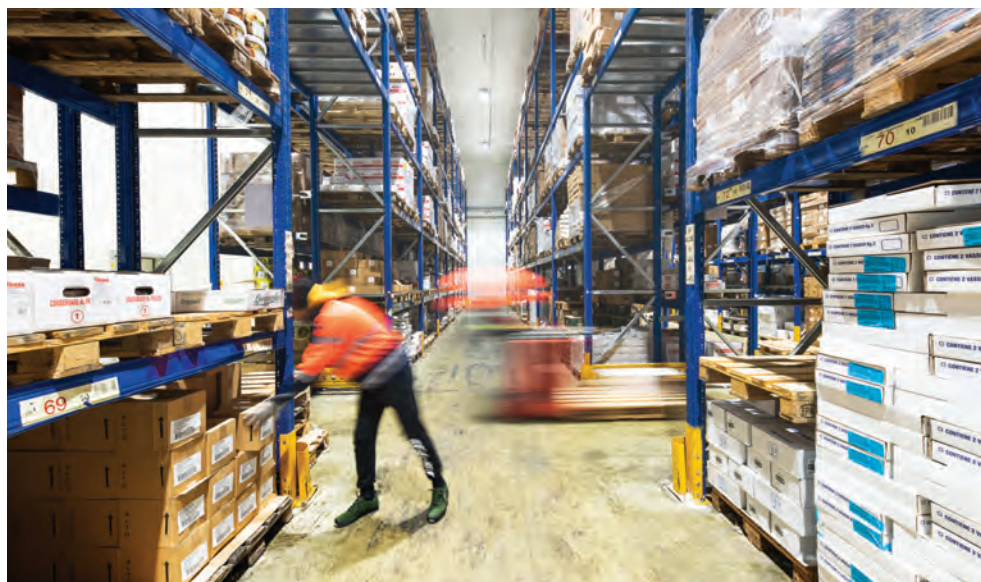
vo di ottimizzare la consegna degli ordini, in relazione ai costi, ai tempi e al miglioramento della qualità e della produttività. La logistica integrata prevede la gestione e il coordinamento in tutte le fasi dei processi legati alla logistica: dal punto di origine della merce al punto di consumo. È fondamentale che il suo coordinamento avvenga con fluidità e

dinamicità».

Per Safim, poi, le risorse umane sono un capitale fondamentale su cui investire, un aspetto chiave della propria filosofia aziendale. «Andando controcorrente rispetto alle più comuni tendenze – argomenta Crivello –, nel 2016 l'azienda ha deciso di porre le persone al centro della sua rivoluzione aziendale e di assumere tutti i suoi collaboratori, gli assistenti, i magazzinieri e gli impiegati, con contratti di dipendenza diretta dall'azienda. Questo processo ha permesso di ridurre il turnover e le difficoltà legate al lavoro sotto cooperativa creando una forza lavoro sempre più specializzata e affidabile. Da qui, il ruolo chiave della formazione base: in Safim crediamo fortemente nella valorizzazione delle risorse umane come parte integrante di un

processo produttivo che mira all'eccellenza e alla massima efficienza. La formazione gioca un ruolo fondamentale nella crescita professionale del business aziendale ed è cruciale per lo sviluppo professionale dei nostri collaboratori. Per questo, per ciascun nostro dipendente, abbiamo messo a disposizione personale interno dedicato e offriamo possibilità di incontri formativi anche one-to-one».

A questo proposito, è da menzionare la Safim Academy. «Abbiamo voluto aggiungere un ulteriore tassello che permetta di valorizzare ogni dipendente e promuovere la propria crescita personale – spiega Crivello –, Safim Academy è un percorso di formazione che mira a costruire figure sempre più consapevoli del loro ruolo e degli obiettivi aziendali, professionalità in grado di gestire al meglio la catena logistica del freddo. Ogni nuova persona che entra in azienda viene istruita sui rischi principali in cui può incorrere durante l'attività lavorativa e quali procedure siano da seguire lavorando in ambienti estremamente freddi e durante la movimentazione delle merci dei nostri clienti. Ciò risulta fondamentale e strategico se si considera che la maggior parte degli incidenti sul lavoro coinvolgono persone neoassunte. Per questo una forte politica della formazione, a livello aziendale, riduce i rischi di incidenti e permette altresì di lavorare meglio dando anche maggiore continuità alla produzione. Nell'ultimo anno, in Safim abbiamo formato circa 350 persone». • Remo Monreale



UNA GESTIONE CONTROCORRENTE

Abbiamo deciso di porre le persone al centro della nostra rivoluzione aziendale e di assumere tutti i nostri collaboratori

QUALITÀ E CERTIFICAZIONI

«Chi si affida a Safim per la gestione della sua supply chain – dice l'amministratore delegato dell'azienda piemontese, Alberto Crivello – può contare su un partner di fiducia per la logistica e il trasporto a temperatura controllata, dotato delle più importanti certificazioni a livello nazionale e internazionale (Iso 9001:2015, IFS Logistics). Le certificazioni e gli audit periodici a cui Safim si sottopone sono garanzia della nostra professionalità e della serietà del nostro operato. Non a caso, nel 2012 abbiamo ottenuto a tutti gli effetti la certificazione europea e internazionale di qualità Iso 9001:2015 che viene rinnovata ogni anno. Safim ha sempre applicato i più alti criteri di qualità ed è importante ottenere il riconoscimento di questo standard qualitativo anche da una fonte indipendente e obiettiva».

Una stagione di alleanze e conquiste

LA STA VIVENDO LA LOGISTICA ITALIANA, GRAZIE ANCHE A NORME CHE FAVORISCONO LA TRANSIZIONE GREEN E SINERGIE DI FILIERA COME QUELLA SULLO SCAMBIO DEI PALLET. MA AL CONTEMPO SERVONO NUOVI TRASPORTATORI, SPEDIZIONIERI E GESTORI DI MAGAZZINO

Nell'ultimo decennio pochi settori in Italia hanno assistito a un'escalation di fatturato paragonabile a quella della logistica. Circa 100 miliardi di euro nel 2021, 106 miliardi nel 2022 e una stima di 112 miliardi nel 2023 consegnata dall'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano, raccontano di un'industria che dalla pandemia in avanti si è riscattata da una posizione subalterna, entrando persino nel Codice civile nell'estate del 2022. Ma che, proprio per effetto di questa repentina progressione, deve



Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica

sciogliere oggi una serie di nodi venuti al pettine. Due per tutti: il sottodimensionamento in cui operano i fornitori di servizi logistici e la riduzione della carbon footprint, con la valorizzazione di concetti di logistica smart, sostenibile e circolare. «Questo secondo aspetto - rivendica Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica - è già intrinseco nel nostro settore che da sempre punta a ridurre gli impatti. Tuttavia i parametri Esg stanno diventando sempre più vincolanti e per questo sono da apprezzare i grandi sforzi che le aziende stanno mettendo in campo per certificarsi in questa direzione».

UN MONDO REGOLATO DA VALORI DI CORRETTEZZA E CIRCOLARITÀ

Sforzi che per ora valgono il 19° posto mondiale nella classifica del Logistic Performance Index 2023 (riguardante la capacità

TRA LE PRIORITÀ

Serve un'inversione di rotta a livello formativo che si ponga in ascolto del mercato reale e che indirizzi i giovani verso un settore che offre loro davvero notevoli opportunità nelle varie categorie di autotrasportatori, gestori di magazzino, spedizionieri, operatori logistici e corrieri

dei Paesi di movimentare merci con velocità e responsabilità) alla logistica italiana, che dunque si appropria con interesse a strumenti innovativi come Tiaki Logistics. Prima piattaforma web pensata per verificare e sensibilizzare gli operatori sulla regolarità della loro azione imprenditoriale, promossa da Assologistica proprio per favorire un ulteriore scatto di maturità sul versante della transizione sostenibile. «Un logistico è attento all'ambiente per definizione - sostiene Ruggerone - e quando possibile non esita a far viaggiare un camion invece che due. È altresì vero che ci sono grandi lacune da colmare, abbandonando ad esempio la logica che mira al costo più basso a scapito dell'efficienza e della sostenibilità. Un passo avanti che va fatto dall'intera filiera: sviluppatori, utilizzatori e committenti». Ricalcando, ad esempio, i valori di correttezza e di circolarità insiti nella norma che disciplina l'interscambio dei pallet, approvata un paio di anni fa per la prima volta nella storia della Repubblica. Emanata nel contesto del Decreto Legge 2564 e in risposta al conflitto tra Russia e Ucraina,

grandi fornitori di pedane e legname, la norma impone ai soggetti che ricevono i pallet l'obbligo di restituzione al proprietario o committente di un uguale numero di pedane della medesima tipologia. «Due anni di intenso lavoro con Governo e Parlamento - evidenzia Ruggerone - sono serviti a costruire un'importante rete di alleanze con FederlegnoArredo, Federdistribuzione, Federalimentare, Consorzio Rilegno e Consorzio Conlegno. L'approvazione di questa legge, che finalmente pone delle regole sullo scambio dei pallet, è una conquista per l'intera filiera della logistica, che dimostra come le imprese sane vogliono un ambiente regolato da norme chiare».

AL VAGLIO NUOVE FORME DI CONSEGNA E DI APPEAL OCCUPAZIONALE

Altro punto che può segnare la svolta green dei servizi logistici riguarda la cosiddetta gestione dell'ultimo miglio, specialmente in un Paese geograficamente "nervoso" come l'Italia dove l'88 per cento del trasporto e consegna merci avviene su strada. Su questo terreno sono diverse le soluzioni al vaglio, al-

cune delle quali presentate poche settimane fa da Assologistica e Assolombarda alla Città metropolitana di Milano. «Attorno alla cintura del capoluogo lombardo sorgono i più grandi poli logistici d'Italia - ricorda Ruggerone - e da qui verso l'interno si muovono grandi quantitativi di merce, incidendo pesantemente sulla viabilità urbana. Regolare il percorso che il pacco fa dal centro di smistamento fino alla casa o all'ufficio del consumatore concentrandolo in alcune ore della giornata, utilizzando nuove forme di consegna, coinvolgendo edicole o negozi di prossimità sono strade possibili, ma prima serve concordare una strategia non solo a livello comunale e metropolitano, ma regionale e interregionale». Una strategia organica della logistica che si occupi, ad esempio, anche di colmare un gap occupazionale pari, rimanendo in Lombardia, a 15700 posti, a fronte di sole 600 persone formate dagli enti regionali. «Sono dati che raccontano di un mismatch impressionante tra domanda e offerta di qualificati e diplomati IeFP nel periodo 2021-2025 - conclude Ruggerone - laddove ci sono ambiti professionali dove la formazione è addirittura centinaia di punti percentuali superiori alle richieste. Serve davvero un'inversione di rotta a livello formativo che si ponga in ascolto del mercato reale e che indirizzi i giovani verso un settore che offre loro davvero notevoli opportunità nelle varie categorie di autotrasportatori, gestori di magazzino, spedizionieri, operatori logistici e corrieri.

• **Giacomo Govoni**

La strada del futuro

UNA GAMMA DI VEICOLI COMPLETA, MODERNA, AL PASSO CON I TEMPI E UN'OFFERTA PERSONALIZZATA DI SERVIZI. FATTORI A CUI MASSIMILIANO PERRI ATTRIBUISCE IL SUCCESSO OTTENUTO DA IVECO NEL 2023

Qualche nube all'orizzonte rischia di offuscare l'eccezionale risultato che Iveco ha raggiunto nel 2023. Le tensioni internazionali - in particolare quelle che si registrano nel Mar Rosso, da dove transita il 12 per cento del commercio mondiale - sovrapposte alla frenata dell'economia tedesca e ai livelli di inflazione ancora preoccupanti, portano Massimiliano Perri, dal 2021 direttore generale Iveco mercato Italia, a ipotizzare per il 2024 un mercato in contrazione del 10 per cento, anche se la sua azienda ha appena passato un anno pienamente soddisfacente, considerando che nel 2023 Iveco ha immatricolato più di 25 mila veicoli sopra le 3,5 tonnellate, uno ogni tre di quelli registrati sul mercato.

La logistica è sotto stress?

«La logistica è sotto stress da sempre, abbiamo sempre nuovi complessi temi da affrontare. Negli ultimi anni è però innegabile che una serie di eventi straordinari, come il Covid, le grandi crisi internazionali e i problemi relativi al Mediterraneo, abbiano acuito il livello di stress del nostro settore. Non ultimo il tallone d'Achille della logistica, ovvero la mancanza di personale, si fa sempre sentire. Le sfide che dobbiamo affrontare sono tante e si rinnovano di anno in anno. Ma siamo abituati a risolverle».

In questo periodo cosa la preoccupa di più?

«Stiamo attraversando un contesto poco rassicurante, determinato dall'inflazione, dalla crisi sul Mar Rosso e dalla frenata del mercato tedesco, che potrebbe portare ad una riduzione del mercato. Sono tutti fattori che contribuiscono a creare un clima di incertezza e di attesa. Il Mar Rosso è fondamentale per il commercio mondiale. Una riduzione dei flussi verso il Mar Rosso può significare per i porti italiani una riduzione dell'attività. L'inflazione è un altro grosso problema, potrebbe portare molti clienti a posticipare gli acquisti aspettando condizioni più favorevoli. Il mercato tedesco è da monitorare, il nostro export verso la Germania sta rallentando».

Nel 2025, scattando l'obbligo per i costruttori di ridurre le emissioni di CO2 del 15 per cento (che poi diventerà 50 per cento a partire dal 2030) rispetto



alla media del 20 per cento. Siete pronti ad affrontare il nuovo mercato?

«Siamo pronti da tempo. Noi siamo stati i precursori della decarbonizzazione. Siamo stati i primi a lanciare sul mercato i veicoli a metano, credendo al suo grande contributo sostenibile, una tecnologia che consente di raggiungere un ciclo perfetto di economia circolare, oltre a una completa decarbonizzazione dei trasporti. È stato da subito un grandissimo successo. Quando abbiamo lanciato i nostri prodotti a gas soprattutto nella versione liquefatta, non esisteva una rete di rifornimenti e noi abbiamo creato la rete di distribuzione, abbiamo lanciato il prodotto e tutti i servizi connessi come la rete di ricarica. La stessa cosa stiamo facendo adesso per l'elettrico. Abbiamo già una gamma di prodotti che sono neutrali dal punto di vista carbonico, tra cui il nostro eDaily elettrico che, nel solco della continuità con le precedenti versioni, guarda in primo luogo alla sostenibilità, avendo al tempo stesso nella sicurezza, nella connettività, oltre che nella confermata versatilità e robustezza, gli elementi capaci di fare la differenza. Punto di forza dell'eDaily, e allo stesso tempo elemento di forte attrattività per la clientela professionale, è l'innovativa tecnologia modulare delle

batterie che porta l'autonomia di marcia a 400 chilometri in ciclo urbano. Si aggiungono, inoltre, l'aumentata capacità dell'ePto, la presa di forza elettrica, estesa a 50 kW di potenza che consente di azzerare le emissioni nelle missioni più gravose. Ad Hannover abbiamo presentato la gamma elettrici pesante e lanceremo a Milano il nostro trattore pesante elettrico S-eWay, studiato per applicazioni di trasporto a medio raggio, ha un'autonomia massima di 500km».

Il mercato come risponde ai veicoli elettrici?

«Non è una strada in discesa. C'è una resistenza nell'acquistare i prodotti elettrici. Chi acquista un prodotto elettrico non compra solo un veicolo con un motore diverso, deve cambiare il suo modo di lavorare e i suoi flussi. Stiamo chiedendo ai nostri clienti di cambiare le loro abitudini, e di spendere di più. I costi infatti sono maggiori rispetto ai veicoli termici diesel. C'è una convenienza ecologica ma oggi non c'è una convenienza economica. Ci vogliono incentivi che vadano a colmare questo gap di costo. Manca un ecosistema che favorisca l'utilizzo dei veicoli elettrici. Noi stiamo cercando di creare un percorso per agevolare e semplificare l'approccio al

PUNTO DI FORZA DELL'EDAILY

È l'innovativa tecnologia modulare delle batterie che porta l'autonomia di marcia a 400 chilometri in ciclo urbano

mondo elettrico».

Quali altre alternative proponete?

«Oltre a quelle già menzionate abbiamo i nostri mezzi diesel 100% compatibili con il biocarburante HVO (olio vegetale idrogenato), che dimostrano che un'alternativa al tutto elettrico è possibile; stiamo lavorando con dei produttori di HVO che nel ciclo completo abbattano fino al 70 per cento di emissioni CO2. Vogliamo dare ai nostri clienti questi carburanti. Infine proponiamo i nostri veicoli pesanti ad idrogeno».

Il vostro recente successo a cosa è dovuto?

«Questo successo è dovuto innanzitutto



Massimiliano Perri, direttore generale Iveco mercato Italia

alla gamma completa, forte, moderna, al passo con i tempi. Il primo punto che ci ha permesso di ottenere questo risultato è il prodotto unito all'efficiente rete di concessionari e venditori. I servizi rappresentano il secondo pilastro dell'ecosistema IVECO. Con l'eDAILY presentiamo tutta una serie di servizi digitali che accompagneranno il cliente nel percorso verso la mobilità elettrica: servizi di consulenza sulla configurazione del prodotto, le diagnosi e gli aggiornamenti da remoto, sistemi di gestione delle flotte e la programmazione di funzionalità tramite semplici applicazioni. Un servizio particolarmente apprezzato dai nostri clienti è la manutenzione predittiva. Iveco si pone l'obiettivo di guidare la strada del cambiamento attraverso un approccio multitecnologico che ci condurrà verso nuove e sfidanti realtà del trasporto sostenibile».

• Cristiana Golfarelli

Infrastrutture di interesse pubblico

CON 65 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI MOVIMENTATE L'ANNO, GLI HUB INTERPORTUALI RAPPRESENTANO UNO SNODO STRATEGICO PER IL NOSTRO SISTEMA INDUSTRIALE. DISCIPLINARNE LO SVILUPPO E DIVULGARNE LA CONOSCENZA RIENTRA OGGI TRA LE PRIORITÀ DI UIR

Circa il 40 per cento del valore aggiunto sul totale attivato dai vari circuiti nazionali della supply chain, incluso il mare. È il potenziale che finora è stata in grado di esprimere la rete interportuale italiana attraverso i 26 siti logistici aderenti all'Unione interporti riuniti, che a ottobre ha rinnovato i vertici lasciando il timone per altri tre anni nelle mani di Matteo Gasparato. Intenzionato a rilanciare ulteriormente la centralità di un sistema che dispone complessivamente



Matteo Gasparato, presidente Uir

mente di 3 milioni di mq di terminal, 5 milioni di mq di magazzini, 1200 aziende di trasporto con oltre 20 mila addetti e che movimentata circa 65 milioni di tonnellate di merci con 50.000 treni e 25.000 mezzi pesanti partiti/arrivati nel 2019. «Riteniamo- sottolinea il presidente Uir- che gli interporti italiani abbiano un ruolo strategico per lo sviluppo del comparto logistico e del sistema industriale italiano. Pertanto sarà necessario garantire la loro funzione di infrastrutture di interesse pubblico».

DEI 15 MIGLIORI INTERPORTI EUROPEI, SEI SONO ITALIANI

Tra gli interlocutori che possono incidere sulle sorti delle piattaforme interportuali italiane, già benchmark in Europa per efficienza, posizionamento strategico, attività trasportistiche e gestione generale

con sei hub nella Top 15 del ranking continentale, il primo è sicuramente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che proprio a fine 2023 ha lanciato un importante segnale di attenzione. Stanziando 11 milioni di euro da destinare all'ampliamento e alla riqualificazione di 12 interporti della Penisola, con particolare riferimento a quelli del Mezzogiorno. «Di questo provvedimento del Mit- sottolinea Gasparato- abbiamo apprezzato soprattutto la rapidità dell'iter, durato solo dieci mesi dall'avviso pubblico di presentazione delle istanze per l'accesso alle risorse, alla firma delle Convenzioni che materialmente danno il via all'attivazione dei vari progetti». Una scia virtuosa che non intende smarrire il numero uno di Uir oltre che dell'Interporto "Quadrante Europa" di Verona, primo hub in Italia per volumi di traffico combinato. Tenendo acceso il faro d'interesse sul comparto attraverso il dialogo con il dicastero guidato da Matteo Salvini e dal vice Edoardo Rixi. In questo senso, ribadisce Gasparato, «il punto di partenza della Uir per il prossimo triennio, sarà ovviamente costituito dalle attività svolte negli ultimi anni di presidenza. A partire dalle interlocuzioni con il Mit, con i quali sono in essere tavoli per il rilancio del trasporto ferroviario e dell'intermodalità». Presupposto di fondo per dare slancio a tutte queste linee di intervento, tuttavia, è andare finalmente "a dama" con la Riforma della Legge 240/90. Pionieristica allora, quando dotava l'Italia

prima in Europa di una vera programmazione nazionale per lo sviluppo del sistema interportuale, ma che oggi richiede di essere aggiornata per disciplinare in chiave moderna un asset strategico del nostro sistema economico.

DOTAZIONI DIGITALI E INTERMODALITÀ IN CIMA ALL'AGENDA

«Il completamento di questo percorso legislativo- assicura Gasparato- sarà una delle azioni principali nei prossimi mesi della Uir. Siamo fortemente contrari alla nascita di nuove strutture che non rientrino in una programmazione nazionale ed europea e che anzi, talvolta, si ispirano a logiche che nulla hanno a che vedere con la razionalizzazione dei flussi delle merci». Tra gli altri capitoli in cima all'agenda Uir figurano anche lo sviluppo di efficienti collegamenti tra interporti e porti italiani e la semplificazione amministrativa e fiscale per le società di gestione interportuale, a partire da una soluzione sulla questione legata all'Imu. «Inoltre- aggiunge Gasparato- sarà prioritario il progetto relativo alla digitalizzazione, a cui guardiamo con fiducia grazie al rinnovato rapporto con RAM». Altrettanto incisivi gli sforzi che l'associazione si prefigge di rinnovare sul fronte della transizione energetica, per raggiungere i target nazionali di decarbonizzazione proprio nel ruolo di operatori dello sviluppo della intermodalità e per i benefici di efficientamento energe-

tico che ne derivano. «Sul versante associativo- continua il leader Uir- negli ultimi tre anni abbiamo fatto un grosso lavoro, riportando un clima di grande collaborazione. Ci siamo indirizzati su un percorso unitario e il tessuto dell'associazione è stato completamente ricostruito. Con i recenti ingressi e rientri, oggi Uir rappresenta la totalità degli interporti italiani». Barra dritta infine, sulla divulgazione, con il concorso "Movimenta le tue idee" rivolto agli studenti delle scuole superiori che si appresta al bis dopo il successo della prima edizione.

11 mln

Risorse stanziata a fine 2023 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da destinare all'ampliamento e alla riqualificazione di 12 interporti della Penisola

«Per noi è fondamentale- conclude- che le nuove generazioni conoscano e imparino ad apprezzare l'impegno che gli interporti italiani e l'intera comunità logistica mettono per assicurare un futuro più sostenibile al nostro Paese».

• Giacomo Govoni



Più sicurezza per pedoni e ciclisti

BRIGADE ELETTRONICA È UNA SOCIETÀ LEADER NEI SISTEMI DI SICUREZZA DEI VEICOLI. OGGI PUNTA SULL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE APPLICATA ALLE NUOVE TELECAMERE REALIZZANDO UN SISTEMA DI RILEVAMENTO INTELLIGENTE A 360 GRADI, COSTITUITO DA QUATTRO TELECAMERE AD ALTA DEFINIZIONE. LO DESCRIVE L'AMMINISTRATORE DELEGATO MAURIZIO CAGNO

La necessità di alzare il livello di sicurezza sulle strade ha portato ad intensificare le normative, come si evince dal Gsr - General Safety Regulation - dell'Ue che stabilisce l'obbligo per tutti i veicoli pesanti immatricolati a partire da luglio 2024 di avere telecamere anteriori (norma R159) e posteriori (R158) per il rilevamento di pedoni e ciclisti, e sistemi radar con funzione di allerta per il monitoraggio laterale. È necessario puntare sulla prevenzione e, quindi, sui dispositivi di sicurezza a bordo veicolo. In Italia i mezzi pesanti che hanno un'adeguata dotazione di dispositivi di sicurezza come sensori, telecamere particolarmente sensibili, non arrivano a toccare il 10 per cento. «Oggi i sistemi di sicurezza sono univer-

Brigade ha sede a Torino
www.brigade-elettronica.it



salmente accettati come una dotazione essenziale per i veicoli commerciali e le macchine operatrici, e questa svolta ha indubbiamente avuto un ruolo importante nel salvare molte vite. Ma la richiesta per sistemi di sicurezza particolarmente sofisticati per i veicoli adibiti al trasporto merci è poco elevata» afferma Maurizio Cagno, amministratore delegato di Brigade Elettronica, filiale italiana della multinazionale specializzata nella produzione di dispositivi per la sicurezza a bordo veicolo. Fondata da Chris Hanson-Abbott nel 1976 dopo aver avuto l'intuizione di promuovere un allarme per la retromarcia che aveva scoperto in Giappone, si è poi estesa a coprire altre problematiche relative alla sicurezza per la manovra, realizzando monitor, telecamere, sistemi di ultrasuoni e radar per rilevare ostacoli perimetrali al veicolo.

«La filiale italiana di Brigade è operativa da oltre quindici anni ed è cresciuta molto rapidamente grazie a una politica commerciale specifica che cerca da sempre di portare avanti lo sviluppo di un'offerta tarata sulle esigenze espresse dal proprio mercato, ma anche su ciò che è utile al fine di attivare un cambiamento auspicabile e necessario. Abbiamo avuto negli anni una crescita esponenziale continua. Ci siamo però resi conto che, nell'ambito della sicurezza, la mentalità che c'è in Italia è molto



RILEVAMENTO PRECISO

Con l'AI è possibile classificare un oggetto, come un ciclista, un pedone, un'auto in movimento o una barriera di sicurezza

arretrata rispetto a quella degli altri paesi, specialmente del nord. In Italia, infatti, nel valutare l'opportunità di dotare i propri veicoli di sistemi che aumentino la sicurezza, se non c'è una regolamentazione, intervengono molte componenti: in primis molte aziende pensano ai costi; in caso di incidente, al danno umano si aggiungono le penalizzazioni economiche dovute all'interruzione dell'attività, al fermo mezzi in caso di incidenti mortali, per non parlare poi degli aspetti morali e di quelli legati all'immagine dell'azienda. Questi punti spesso dai nostri clienti non vengono tenuti in considerazione, se non quando ormai è troppo tardi».

Brigade si è impegnata a fare un'attività di sensibilizzazione per promuovere i nuovi sistemi che sono in linea con le prossime regolamentazioni (151, 159 e 158), puntando sul fatto che molte aziende faranno un'azione di retrofitting di sistemi evoluti su mezzi vecchi per adeguarsi alle nuove normative che entreranno in vigore nel prossimo luglio. «L'Intelligenza artificiale sta contribuendo a migliorare la sicurezza stradale e fa da padrona su tutti i nostri nuovi sistemi, sia quelli di rilevamento che le telecamere. I sistemi tradizionali rilevano qualsiasi tipologia di ostacolo senza distinguerlo. Con l'AI è in-

vece possibile classificare un ostacolo, differenziando un ciclista da un pedone o da un'auto in movimento o, ancora, da una barriera di sicurezza. Tra i nostri nuovi prodotti spicca Backeye®360 AI: è un sistema di rilevamento intelligente a 360 gradi, costituito da quattro telecamere ad alta definizione. Grazie alla tecnologia all'avanguardia è in grado di eliminare tutti gli angoli ciechi, dando una visione completa sullo schermo, raggiunge una perfezione assoluta e va a segnalare l'eventuale presenza di persone nel perimetro del veicolo. L'operatore ottiene una segnalazione sul monitor, sia acustica che visiva, evidenziando il lato specifico in cui la persona è stata rilevata. Il software della telecamera utilizza l'apprendimento automatico per migliorare continuamente i tassi di rilevamento utilizzando un algoritmo all'avanguardia accuratamente testato. Le loro caratteristiche e capacità avanzate le rendono uno strumento prezioso per gli operatori delle flotte e i conducenti, garantendo che le nostre strade siano più sicure e protette che mai. Con i nostri nuovi sistemi viene data una grandissima possibilità di evitare danni a cose e persone. Inoltre riusciamo anche a customizzare i nostri prodotti in base alle specifiche esigenze dei clienti». • **Cristiana Golfarelli**

TEST E CONTROLLI

Grazie all'esperienza e al know-how acquisiti, Brigade vanta oggi una grande competenza ed è estremamente all'avanguardia nel proprio settore, sia per lo sviluppo di nuovi prodotti, sia per l'apertura di nuovi mercati in tutto il mondo. «Siamo consapevoli del fatto che, senza prodotti affidabili e di qualità, Brigade non sarebbe la società che è oggi: per questo ci adoperiamo affinché la sicurezza non risulti mai compromessa - afferma Maurizio Cagno - . Non lanciamo i nostri prodotti sul mercato finché non abbiamo la certezza che siano idonei. Tutti i nostri prodotti e tecnologie devono superare numerosi e rigorosi test prima di poter essere inclusi nella nostra offerta. Il processo attentamente controllato di progettazione e produzione e l'attività del nostro reparto interno di Ricerca e Sviluppo sono gestiti da un team di tecnici competenti ed esperti che ci distingue dalla concorrenza. In questo modo ci assicuriamo che il livello qualitativo dei nostri prodotti sia costantemente elevato».

Recupero e trattamento del garnet

UNICA IN EUROPA A DISPORRE DI UN IMPIANTO INNOVATIVO E BREVETTATO DI RICICLAGGIO GARNET, MED LINK, AZIENDA A GESTIONE FAMILIARE SPECIALIZZATA ANCHE NEL TRASPORTO DI QUESTO MATERIALE, MANTIENE SEMPRE COSTANTE L'ATTENZIONE SULL'AMBIENTE

Il garnet è un materiale abrasivo utilizzato in diversi settori per operazioni di taglio di precisione, come quello a getto d'acqua, oltre a essere applicato nei settori della ristrutturazione e della sabbatura. Una volta usata, questa sabbia abrasiva risulta un materiale fangoso classificabile per molti come scarto, ma per Med Link è una risorsa preziosa per un potenziale recupero e riutilizzo.

Nata nel 2003 come semplice casa di spedizione, Med Link oggi è una società indipendente di spedizioni nazionali, internazionali e logistica integrata con base ad Aulla ed è l'unica in Europa ad aver brevettato un impianto innovativo nel quale il garnet entra come rifiuto ed esce come un prodotto riciclato che dell'originale mantiene completamente le proprietà. Questo consente un notevole risparmio a chi ha necessità di acquistarlo, e dà anche una svolta importante in direzione della sostenibilità. «Dal 2003 la partnership con la multinazionale tedesca, GMA Garnet, ha portato Med Link a specializzarsi nella gestione e nel trasporto di sabbia abrasiva garnet - spiega la titolare Or-



Med Link ha sede a Pallerone (Ms) www.medlinkplanet.com

nella Raciti - GMA si affida esclusivamente a Med Link per la gestione della logistica integrata in tutto il sud Europa. Nel 2010 l'azienda ha costruito due magazzini bulk nel sito di Aulla con una capacità complessiva di 20mila tonnellate di sabbia abrasiva, che le ha permesso di raggiungere un nuovo livello di produttività. Oggi Med Link, per conto della multinazionale tedesca, gestisce due sbarchi l'anno di abrasivo sfuso in arrivo dall'Australia, ricevendo più di 10mila tonnellate per ogni nave, e dividendo il carico in apposite vasche a seconda della granulometria. Il materiale passa quindi alle linee di imballaggio automatiche e semiautomatiche di Med Link, con una capacità di insacchettamento di circa 200 tonnellate ogni giorno. Gli uffici logistici si occupano poi della consegna ai clienti utilizzatori di GMA. Med Link, in questo modo, garantisce alla multinazionale australiana una tracciabilità completa del materiale, dallo sbarco della nave alla consegna dal cliente finale».

Il garnet è un minerale di origine alluvionale appartenente al gruppo dei granati, composto per il 97-98 per cento da almandino ed è caratterizzato da elevata durezza, bassa friabilità ed elevato peso specifico. Grazie all'assenza di silice libera, il garnet gode di inerzia chimica permettendo di garantire una situazione di lavoro sicura poiché non origina polveri nocive o reattive per la salute umana.

«Il garnet viene principalmente utilizzato nel taglio ad acqua con macchine Waterjet: sistemi che hanno la capacità di tagliare a freddo spessori fino a 500 millimetri mantenendo degli standard di precisione elevatissimi. In apposite camere di miscelazione l'acqua passa a più di 1000 km/h e il garnet viene quindi aspirato. L'aggiunta della sabbia abrasiva al getto d'acqua, permette ai sistemi Waterjet di tagliare qualsiasi materiale aumentando notevolmente la velocità di taglio e, più in generale, le performance della macchina».

Il garnet trova applicazione in molti settori, le sue caratteristiche chimico/fisiche infatti rendono questo prodotto l'abrasivo perfetto per il settore della sabbatura.

Le diverse granulometrie disponibili permettono al cliente di ottenere il miglior risultato possibile per qualsiasi tipo di applicazione: dai cantieri navali, petroliferi e aerospaziali alle applicazioni nel restauro di monumenti ed edifici. Una volta utilizzato il garnet, sia nella sabbatura che nel taglio ad acqua, tutti i residui della lavorazione, devono essere correttamente disposti come rifiuti.

«Med Link è autorizzata a ritirare questi rifiuti

speciali, non pericolosi - sottolinea la titolare -. Abbiamo messo a punto un processo sperimentale del tutto innovativo, volto a recuperare il garnet dopo il suo utilizzo. L'idea fu di mio padre e del ceo di GMA Garnet. Un'idea tanto ba-

UN CIRCOLO VIRTUOSO

Il prodotto esausto viene ritirato da Med Link con lo stesso camion utilizzato per la consegna del materiale vergine

nale all'apparenza quanto geniale, quella di recuperare il garnet alla fine del suo ciclo di lavorazione, quando ormai era considerato rifiuto, per poi rigenerarlo e rimetterlo sul mercato».

Nel 2005, infatti, grazie a un'intuizione del suo presidente Piero Raciti, Med Link avvia presso il sito di Aulla la realizzazione di un impianto di rigenerazione di sabbia abrasiva in collaborazione con GMA. Si tratta del primo, e ad oggi unico, impianto di riciclaggio di garnet in tutta Europa.

«Med Link, dopo aver curato tutti i passaggi logistici e aver consegnato l'abrasivo al cliente, si occupa del ritiro del garnet esausto. Il cliente non si trova più costretto a doverlo smaltire in discarica e ha la possibilità di far ritirare il prodotto esausto a Med Link che, ritirandolo con lo stesso camion utilizzato per la consegna del materiale vergine, permette al cliente di risparmiare denaro, oltre a ridurre l'impatto ambientale del trasporto». Il garnet ritorna quindi alla Med Link come fango raccolto in bulk bags da 1000 Kg. In un'area adibita allo stoccaggio di questo specifico rifiuto, i sacchi vengono aperti e i diversi fanghi vengono miscelati al fine di creare un prodotto il più omogeneo possibile. Dopo essere stato caricato in una tramoggia, il fango viene vagliato una prima volta ed è quindi pronto per essere asciugato nel forno rotativo di 12 metri. Tolta completamente l'umidità, il materiale passa attraverso dei separatori magnetici: tutti i particolari ferrosi vengono così rimossi e il prodotto può essere vagliato un'ultima volta al fine di separare le diverse grane in base alla dimensione. • [Beatrice Guarnieri](#)



IMPORT-EXPORT PER OGNI MERCE

Grazie ad un modello di business vincente e un'esperienza consolidata, Med Link ha ampliato i propri siti che si sviluppano su una superficie complessiva di oltre 6mila mq. Il magazzino di smistamento e di stoccaggio sorge in posizione strategica lungo l'asse autostradale A15 a pochi chilometri dal porto di La Spezia. Med Link offre ampie e diversificate soluzioni di trasporto via terra, mare, aerea e intermodale per clienti italiani ed esteri. A sostegno degli scambi commerciali extra Ue, Med Link offre servizi di import-export. Grazie a un reparto dedicato e ai suoi magazzini fiscali e doganali, l'azienda garantisce la corretta gestione, logistica e distributiva, di qualsiasi tipo di merce in tutto il mondo.

Global service nazionale

PULIZIA, LOGISTICA E FACILITY MANAGEMENT. SONO LE SPECIALIZZAZIONI DI COSEVA SOCIETÀ COOPERATIVA CHE OFFRE SERVIZI INTEGRATI “CHIAVI IN MANO”. «SIAMO VELOCI, FLESSIBILI ED EFFICIENTI»: LA PAROLA AL PRESIDENTE GIOVANNI NOVELLO

Sarebbe estremamente riduttivo catalogare i servizi logistici come semplice movimentazione di merci su strada o in magazzino. C'è molto altro intorno. A partire dalle professionalità e le competenze che concorrono a realizzare un servizio a 360 gradi. Ed è proprio con l'obiettivo di creare occupazione tra gli aderenti nel campo dei “servizi vari” che è nata Coseva Società Cooperativa. L'eterogeneità culturale e professionale dei fondatori ha fatto sì che la cooperativa prendesse la denominazione iniziale di Cooperativa Servizi Vari, poi modificata nel corso del tempo in Coseva Società Cooperativa. Oggi, con un crescendo di fatturato e di addetti impiegati, rappresenta una delle realtà consolidate del nord-ovest e centro Italia nel campo dei servizi agli immobili e alle merci applicando innovazioni tecnologiche sempre all'avanguardia e le più moderne soluzioni organizzative, come racconta l'attuale presidente Giovanni Novello.

Quali aspetti vi contraddistinguono sul mercato?

«Dal 1982 ci siamo distinti nel campo dei servizi vari, arrivando ad avere un fatturato in costante crescita e oltre 800 dipendenti in tutta Italia. Coseva è una società a vocazione nazionale. La capacità operativa si estende a tutta l'Italia. L'azienda si distingue sul mercato per la capacità di offrire servizi “chiavi in mano” integrati fra loro, congegnati e pianificati sulle specifiche esigenze di ogni singolo cliente. I due settori principali, multiser-



vizi e logistica, si integrano in maniera coordinata tra di loro riuscendo a offrire la soluzione ideale per coprire ogni esigenza. Le sinergie attivate attraverso strutture consortili, locali e nazionali, permettono, infine, alla nostra compagine aziendale di operare in un'ottica di “global service”.

Come definireste il vostro servizio?

«Movimentiamo ogni giorno volumi sempre diversi di merci con velocità e attenzione. Veloci nell'esecuzione e flessibili nell'organizzazione: attenti sempre a gestire il flusso delle merci e contenere gli errori. Mettiamo a disposizione la nostra precisione, rapidità ed esperienza nei servizi integrati di handling per le industrie e la grande distribuzione, col fine di dare valore aggiunto al prodotto del cliente. Nella logistica industriale ci inseriamo al-

l'interno della catena di produzione, occupandoci della merce in ogni suo singolo passaggio. Dalla gestione e rifornimento delle risorse precedenti alla produzione, passando dal controllo e stoccaggio del prodotto all'interno del magazzino, fino all'imballaggio e preparazione degli ordini venduti. Flessibili e rapidi in ogni ambiente, abbiamo esperienze consolidate nella gestione di merci, in particolare nei settori ortofrutticolo, latticini, vetro, olio e derivati. Siamo presenti anche nell'ultimo miglio del prodotto, dove, utilizzando mezzi a basso impatto ambientale, consegniamo a domicilio la merce acquistata. Nello specifico, abbiamo esperienza nella consegna di prodotti alimentari per mense, oppure elettrodomestici per i quali svolgiamo anche il servizio di assistenza e installazione».

Il fatto di essere una cooperativa cosa implica?

«Incentivi, welfare, ristoro, remunerazione del capitale e copertura sanitaria integrativa... sono solo di alcuni dei vantaggi di essere soci-lavoratori di Coseva. Coseva è una società cooperativa a mutualità prevalente, cioè la maggioranza dei lavoratori dell'azienda sono soci della cooperativa. Questo comporta che ogni lavoratore di Coseva è direttamente coinvolto e interessato all'andamento dell'azienda. Ogni iscritto ricopre un “doppio ruolo” di socio e di lavoratore, e viene regolarmente informato e coinvolto attraverso sistemi di comunicazione ed eventi interni. Oltre ai numerosi vantaggi dell'essere socio di una cooperativa solida

come Coseva, i soci-lavoratori sono i primi finanziatori e imprenditori dell'azienda: cooperano gli uni con gli altri per migliorare la qualità dei servizi offerti al cliente, attraverso il proprio lavoro ma anche prendendo parte alla vita dell'azienda mediante l'informazione puntuale e la partecipazione attiva».

Quali tra gli ultimi appalti vi ha dato particolare soddisfazione?

«Di recente abbiamo vinto l'appalto per l'attività di facchinaggio legata agli eventi per conto di Rai nella città di Sanremo per i prossimi due anni. Fra le diverse manifestazioni a cui abbiamo dato il nostro supporto, ovviamente, c'è stato il Festival della canzone italiana. La nostra coo-

MULTISERVIZI E LOGISTICA

I due settori principali si integrano in maniera coordinata tra di loro riuscendo a offrire la soluzione ideale per coprire ogni esigenza



Coseva ha sede a Camposso (Im)
www.coseva.coop

perativa, specializzata nei settori dei servizi di pulizia e logistica, si conferma un partner affidabile e competente per la gestione di eventi di portata nazionale. Abbiamo garantito un supporto logistico impeccabile, assicurando che ogni dettaglio fosse gestito con precisione e professionalità». • Bianca Raimondi

LE CERTIFICAZIONI DI COSEVA

Coseva è certificata in qualità (Iso 9001), ambiente (Iso 14001), sicurezza sul lavoro (Iso 45001) e responsabilità sociale (Sa 8000). Inoltre ha deciso di intraprendere il percorso di certificazione sulla parità di genere Uni PdR 125:2022.

Possiede un sistema integrato di certificazioni, il che significa che ogni processo aziendale viene analizzato da più punti di vista allo stesso tempo, per poter rispondere ai diversi obiettivi delle singole certificazioni e soddisfare tutti gli aspetti all'interno di un unico processo. Il lavoro del responsabile del sistema integrato di gestione, oltre al mantenimento efficiente del sistema, prevede un'analisi costante di quanto accade, per migliorare e integrare sempre di più i processi con l'obiettivo delle singole certificazioni, senza dimenticare gli aspetti pratici per non “intasare” di burocrazia l'operatività quotidiana degli addetti.

Interporti trainano dello shift modale

PER I PROSSIMI QUATTRO ANNI TOCCHERÀ AD ALBERTO MILOTTI RILANCIARE QUESTA SFIDA. VELOCIZZARE LE PROCEDURE DI HANDLING E DI ENTRATA/USCITA DELLE MERCI DAI TERMINAL, EVITANDO DI REALIZZARNE DI NUOVI DOVE NON SERVONO I SUOI PRIMI OBIETTIVI

Uno studio comunitario sulla movimentazione delle merci, presentato nel 2018 in occasione dell'anno della multimodalità, mostrava che lo shift dalla gomma a mezzi più sostenibili (ferro, mare, trasporto pubblico) procedeva sotto ritmo rispetto ai target prefissati. Da allora il quadro nel Vecchio Continente non è certo evoluto in meglio tra pandemia, rialzo costi energetici, eventi bellici e problemi economici di alcuni Paesi- Germania in testa- traducendosi addirittura «nella riduzione dei traffici intermodali a vantaggio di un incremento della quota modale del trasporto stradale». A sottolinearlo è Alberto Milotti, che fino al 2028 guiderà Europlatforms anche per spezzare questa dinamica, valorizzando il ruolo chiave degli interporti. «Non c'è una soluzione univoca- premette il presidente- ma predisporre normative in grado di valorizzare e far pagare le esternalità negative prodotte dai differenti mezzi di trasporto può essere un primo passo».

Europlatforms è l'associazione europea degli interporti che presiederà per i prossimi quattro anni. Quali obiettivi cardine guideranno la sua attività di mandato?

«Uno dei primi obiettivi in chiave europea è stato il coinvolgimento dell'Associazione nel processo di revisione del regolamento attuativo delle reti TEN-T, che dovrebbe andare in approvazione all'Europarlamento in aprile. E con esso la proposta di revisione della Direttiva sul trasporto combinato inviata a novembre al

Alberto Milotti, presidente di Europlatforms



LE AZIONI DA INTRAPRENDERE

Sono fondamentalmente di quattro tipi: infrastrutturali, normative, organizzative e di tipo informatico/digitale e tutte riguardano sia le infrastrutture che i nodi intermodali

Parlamento che però, purtroppo, non dovrebbe vedere la luce con questa legislatura. A livello di Associazione europea intendiamo quindi stipulare una serie di accordi con le altre organizzazioni, che ci permetteranno di far crescere gradualmente i traffici intermodali presso le nostre infrastrutture e ampliare l'utilizzo dei magazzini localizzati presso gli interporti».

La digitalizzazione dei processi è un

passaggio chiave per la futura competitività del settore sulla scena internazionale. Quali ritardi scontiamo e quali interventi promuoverete anche a livello europeo su questo terreno?

«Il sistema del trasporto merci va reso più fluido e rapido dal punto di vista delle informazioni. E questo è un lavoro che deve riguardare l'hardware, dove tra l'altro gli interventi di potenziamento tecnologico previsti nelle nostre infrastrutture, sia in Italia che in tutta Europa, vanno nella giusta direzione, ma soprattutto il software. In un mondo digitalmente interconnesso e dove stanno nascendo già piattaforme di scambio dati globali, si rischia di essere tagliati fuori se i nostri interporti non si doteranno di sistemi informativi in grado di dialogare con gli altri sistemi di trasporto (ferrovia e strada in primis), di prevedere gli orari di messa a disposizione delle unità di carico e, soprattutto, di rispondere con flessibilità alle problematiche quotidiane che affrontiamo».

Dal vostro osservatorio, quali azioni possono far compiere un salto di qualità al trasporto intermodale in Europa e

in Italia?

«Le azioni da intraprendere sono fondamentalmente di quattro tipi: infrastrutturali, normative, organizzative e di tipo informatico/digitale e tutte riguardano sia le infrastrutture che i nodi intermodali. Per le infrastrutture, ad esempio, binari da 750 metri, rimozione dei limiti ai gabarit o al peso assiale, sia lungo la rete che nei nodi. Quindi assi prioritari europei su cui sviluppare sia la rete che i nodi stessi. Secondo punto gli aspetti di digitalizzazione, tra cui lo sviluppo dell'Ertms sulla rete Core a livello europeo, mentre per i nodi sono necessari portali di accesso automatici sia lato strada che lato ferro, sistemi informativi Tos, gru automatiche cioè tutto quello che è velocizzazione delle procedure di handling e di entrata e uscita delle merci dai terminal».

Per gli aspetti organizzativi invece?

«Anche qui si possono studiare una varietà di interventi, ad esempio le innovazioni date dai Rail Freight Corridors con le cosiddette Pap (Pre-Arranged path), le tracce orarie predefinite. Infine l'assetto relativo alla normativa, europea da un lato e nazionale dall'altro, compresi tutti meccanismi degli incentivi come ferrobonus e marebonus».

Armonizzare il quadro normativo su scala continentale è forse la sfida numero uno per la logistica intermodale. Su quali priorità lavorerete in Europlatforms, anche per evitare ad esempio la proliferazione selvaggia dei terminal?

«La questione deve essere affrontata sul piano trasportistico, impedendo di realizzare un nuovo terminale intermodale o hub logistico laddove le infrastrutture stradali e ferroviarie sono insufficienti; il secondo è quello territoriale, che si lega al tema del consumo di suolo. Questo vale soprattutto per le piattaforme logistiche che spesso vanno a insediarsi in aree dove il terreno costa poche decine di euro al mq, con la promessa di oneri di urbanizzazione alle amministrazioni che rilasciano permessi di costruire senza pensare poi agli effetti sul suolo, sul traffico generato (sia di merci che di uomini nell'area) o alla difficoltà a reperire alloggi per i lavoratori. Serve sicuramente una regia regionale e nazionale, per non arrivare a una situazione simile a quella esistente in certe aree europee nel settore aeroportuale».

• **Giacomo Govoni**



Flessibilità, tempestività ed esperienza

SONO LE CARATTERISTICHE CHE FANNO DI CANOVA UN PLAYER INTERNAZIONALE SPECIALIZZATO NELLA PRODUZIONE DI SCAFFALATURE E CONTENITORI METALLICI RIVOLTI PREVALENTEMENTE AL SETTORE DELLA LOGISTICA DI MAGAZZINO. IL PUNTO DEL TITOLARE RAFFAELE CANDERAN

Scegliere la scaffalatura industriale perfetta non è un'impresa semplice, bisogna tenere in considerazione parametri come la sicurezza, l'unità di carico e il criterio di gestione delle scorte. Qualsiasi scelta dovrebbe partire sempre da una semplice premessa: robustezza e sicurezza per garantire la stabilità e supportare i prodotti. Sugli scaffali metallici deve essere possibile stoccare unità di carico di differente forma e peso in maniera completamente affidabile. «Una struttura capace di combinare flessibilità e affidabilità per adattarsi alle esigenze del magazzino o centro logistico senza compromettere la sicurezza del personale o delle merci stoccate. Resistenza e flessibilità, certo, ma anche una certa attenzione per l'antisismica» spiega Raffaele Canderan, titolare di Canova, azienda nata nel 2008, dopo una trentennale esperienza nel settore, e oggi in forte crescita, che garantisce le migliori scaffalature industriali metalliche per ottimizzare gli spazi, gestire i flussi e organizzare gli ambienti.

Il portafoglio prodotti della società include cantilever, contenitori e contenitori speciali, "drive-in", impianti autoportanti, magazzini automatizzati, portapallet e maxiportapallet, rastrelliere, scaffalature compatibili, soppalchi e mezzanini, transat by AutoSAT e vasche di raccolta.

Il settore contenitori, soprattutto nel campo dei pneumatici, insieme ai porta pallet e ai

cantilever rappresenta il core business dell'azienda.

«Canova è stata tra le prime aziende in Italia e in Europa a produrre il "cantilever", uno dei più versatili sistemi di stoccaggio per prodotti lunghi come barre, profilati, lamiere ecc. che oggi rappresenta il nostro fiore all'occhiello, grazie a continui studi, sviluppi ed esperienze nella lavorazione. I cantilever metallici industriali vengono impiegati in un gran numero di realtà produttive, tra cui falegnamerie e mobilifici per lo stoccaggio delle travi in legno. Sono utilizzati anche nel settore della meccanica per le lavorazioni di barre di ferro e di alluminio, nell'edilizia per reggere tubazioni in plastica, da elettricisti, impiantisti e idraulici». Know-how ed esperienza permettono a Canova di offrire una gamma di prodotti completi, sia standard che specifici, che vanno incontro generalmente a tutte le esigenze del cliente in termini di spazio e carico.

Le attività svolte sono supportate da un'organizzazione tecnica e gestionale predisposta per la fornitura di un servizio di consulenza ante e post-vendita, per la progettazione e l'installazione degli impianti. Per Canova il rapporto con i clienti non termina con la consegna dei propri prodotti, ma continua con un'efficace assistenza post vendita.

«Siamo una realtà aziendale dinamica, dotata di sistemi produttivi all'avanguardia, fortemente orientata alla qualità e all'efficacia delle soluzioni proposte e alla soddisfazione di tut-



UNA REALTÀ A DINAMICA

Siamo dotati di sistemi produttivi all'avanguardia, fortemente orientati alla qualità ed efficacia delle soluzioni proposte e alla soddisfazione di tutte le aspettative del cliente

te le aspettative del cliente. La filosofia aziendale infatti ricerca la soddisfazione del cliente attraverso la qualità assoluta del prodotto fornito e del servizio reso, e mira al benessere dei dipendenti e alla continua ricerca di un miglioramento delle condizioni lavorative. La nostra attenzione al territorio e all'ambiente è dimostrata anche dall'installazione nel 2023 di un impianto fotovoltaico della potenza di 1 Megawatt, che ci permette di dare il nostro contributo alla sostenibilità ambientale».

Canova, attraverso una solida partnership con aziende specializzate nei settori dell'organizzazione, della gestione e della strategia di stoccaggio, è in grado di affrontare la progettazione, la produzione e l'installazione di qualsiasi tipo di struttura per la logistica industriale. La società si posiziona sul mercato di riferimento con un prodotto che punta a distinguersi non solo per il livello di personalizzazione e qualità, ma anche per le tempistiche di realizzazione e le formule di vendita. Questo spinge Canova non solo alla ricerca di nuove soluzioni tecniche ma anche ad aumentare costantemente l'efficienza e l'innovazione dei processi produttivi e organizzativi. «Proponiamo prodotti realizzati con materiali di primissima qualità scelti durante un'attenta progettazione, alla quale, dopo il completa-

Canova ha sede a Maniago (Pn)

www.canovasrl.it



mento della realizzazione, segue la consulenza per una corretta manutenzione. A tal fine abbiamo ottenuto le certificazioni Uni En Iso 9001:2008 e 1090».

Tra gli ultimi progetti dell'azienda c'è anche la realizzazione in Slovenia di una cella frigo automatica autoportante realizzata in carpenteria di 200 metri di lunghezza, 27 metri di altezza e 30 metri di larghezza con una capacità di 15.000 posti-pallet.

• **Guido Anselmi**

TUTTI I SERVIZI

Canova ha le competenze e l'esperienza per garantire ai clienti una completa assistenza che include:

Verniciatura grazie al nuovo impianto molto efficiente e performante che garantisce un servizio altamente professionale di verniciatura a polvere.

Consulenza, progettazione, produzione e installazione logistica industriale, attraverso un pool integrato di società in grado di affrontare la progettazione, la produzione e l'installazione di qualsiasi tipo di struttura per la logistica industriale.

Manutenzioni periodiche scaffalature: la società propone soluzioni che vanno dal controllo di un corretto montaggio delle scaffalature fino a interventi periodici di controllo e manutenzione della durata di qualche anno.

Lavorazione laser, di cui ha una grande esperienza avendo sempre operato anche nel campo delle carpenterie metalliche leggere e delle lavorazioni speciali su acciaio inox. Assistenza post vendita.

La formazione che fa la differenza

ENTRO IL 2027 L'ITALIA AVRÀ BISOGNO DI QUASI 4 MILIONI DI NUOVI LAVORATORI, MA MANCANO LE COMPETENZE ADEGUATE: NEL TURISMO, NEL COMMERCIO, MA SOPRATTUTTO NEI TRASPORTI E NELLA LOGISTICA. LA SINERGIA CON GLI ITS È FONDAMENTALE PER COLMARE QUESTO GAP. NE PARLIAMO CON SILVIO BUSICO

Innovazione, transizione green, mobilità sostenibile sono le parole chiave dell'attività degli ITS pugliesi, considerati un'assoluta eccellenza nel panorama nazionale, certificata dai rapporti annuali di Indire, con tassi di occupazione dei ragazzi diplomati ben oltre l'80 per cento. «Le ITS Academy- commenta Silvio Busico, presidente ITS Logistica Puglia- sono concepite come centri di eccellenza dove la ricerca e lo sviluppo di



Silvio Busico, presidente ITS Logistica Puglia

nuove tecnologie si incontrano con l'istruzione pratica, offrendo ai corsisti un ambiente stimolante e all'avanguardia per acquisire competenze di alto livello nel campo della tecnologia. La transizione green è un altro pilastro fondamentale del nostro operato. Riconosciamo la necessità cruciale di adottare pratiche e tecnologie sostenibili per affrontare le sfide ambientali della contemporaneità». Attraverso programmi dedicati i corsisti vengono preparati a diventare attori chiave nella costruzione di un futuro più verde e sostenibile. «Infine, la mobilità sostenibile rappresenta un elemento centrale della nostra visione. Con un'attenzione particolare alla logistica e alla gestione dei trasporti, miriamo a formare professionisti capaci di progettare e gestire sistemi di mobilità efficienti e rispettosi dell'ambiente».

Quali sono le novità sia di carattere nor-



mativo sul funzionamento e sull'accesso agli ITS e all'attività dell'ITS Academy Mobilità?

«La recente Legge 99/2022 che istituzionalizza le ITS Academy, ha rappresentato un fondamentale passo avanti nel miglioramento del funzionamento e dell'accesso agli Istituti tecnologici superiori, sottolineando l'importanza di questi istituti nell'ecosistema formativo e socio-economico, garantendo loro adeguati finanziamenti per garantirne il funzionamento ottimale. Un'innovazione importante è rappresentata dall'incentivazione della collaborazione tra gli ITS, le imprese e gli enti territoriali. Questo approccio mira a favorire una maggiore integrazione dei corsisti nel mondo del lavoro già durante il percorso formativo, oltre a garantire una più stretta aderenza dell'offerta formativa alle esigenze specifiche del mercato. La Legge 99/2022 e le risorse del Pnrr hanno posto le basi per sostenere lo sviluppo di progetti innovativi e di ricerca negli ITS, consentendo loro di rimanere all'avanguardia nel campo dell'istruzione tecnico-scientifica e di rispondere efficacemente alle sfide del futuro. In sintesi, la Legge 99 del 2022 rappresenta un passo significativo verso il potenziamento e il consolidamento delle ITS Academy come

punti di riferimento nell'istruzione tecnico-scientifica post-diploma, ponendo le basi per una formazione di qualità e orientata alle esigenze del mercato del lavoro. Per quanto riguarda l'ITS Academy Mobilità, le novità normative si sono tradotte in un arricchimento dei contenuti formativi, con l'introduzione di moduli specifici mirati a fornire agli allievi competenze avanzate nel settore della logistica e del trasporto intermodale. Questi aggiornamenti riflettono l'importanza strategica della logistica e dei trasporti per lo sviluppo economico della regione e l'esigenza di formare figure professionali altamente qualificate e in grado di rispondere alle sfide di un mercato sempre più complesso e globale. Inoltre, le novità normative hanno favorito la creazione di partnership ancora più solide tra ITS Academy Mobilità, le imprese del settore e gli enti pubblici, promuovendo progetti concreti di ricerca e innovazione che contribuiscono alla crescita e alla competitività del comparto logistico regionale».

La Regione Puglia ha valutato ammissibili e quindi ha autorizzato la totalità delle istanze pervenute, ben 76 corsi ITS su tutto il territorio regionale, che formeranno- alla fine del biennio- circa 1900 ragazze e ragazzi pugliesi. Che op-

portunità di crescita offrono ai giovani?

«L'autorizzazione di 76 corsi ITS in Puglia rappresenta un'opportunità senza precedenti per i giovani della regione. Questi percorsi formativi altamente specializzati offrono ai giovani la possibilità di acquisire competenze avanzate e di elevare il proprio livello di qualifica professionale, aumentando significativamente le loro prospettive di inserimento nel mercato del lavoro e contribuendo allo sviluppo economico e sociale della regione».

Quali sono le innovazioni tecnologiche che ritiene più necessarie alla luce della transizione verde per le infrastrutture portuali?

«Le infrastrutture portuali svolgono un ruolo cruciale nella transizione verso un'economia più sostenibile e a basse emissioni di carbonio. Tra le innovazioni tecnologiche più necessarie alla luce della transizione verde, si possono citare sistemi avanzati di gestione energetica per ridurre le emissioni di CO2, soluzioni intelligenti di gestione dei rifiuti e delle acque reflue e tecnologie di trasporto marittimo a basse emissioni».

I porti e la logistica portuale possono essere considerati i protagonisti strate-

76

Corsi ITS in Puglia offriranno ai giovani la possibilità di acquisire competenze avanzate e di elevare il proprio livello di qualifica professionale, aumentando le loro prospettive di inserimento nel mercato del lavoro e contribuendo allo sviluppo economico e sociale della regione

gici dello scenario euro mediterraneo?

«Assolutamente sì. I porti mediterranei sono crocevia di rotte commerciali e snodi fondamentali per il trasporto delle merci tra Europa, Africa e Asia. In questo contesto, la modernizzazione e l'efficiente gestione delle infrastrutture portuali sono essenziali per sfruttare appieno il potenziale economico della regione e favorire lo sviluppo socio-economico a livello locale e internazionale. Investire nella modernizzazione dei porti e nella formazione di professionisti altamente qualificati è fondamentale per garantire la competitività del sistema portuale pugliese e per consolidare la sua posizione di rilievo nell'ambito del commercio internazionale».

• Cristiana Golfarelli

Un investimento strategico

Nel frenetico mondo del commercio, in cui l'attenzione è molto concentrata sulle manovre per abbattere i costi, un aspetto cruciale spesso sfugge all'occhio attento: quello del trasporto della merce, un meccanismo complesso che deve tener conto di tanti fattori. Non è un rischio secondario, ma un passaggio basilare da tenere sempre in alta considerazione. «Molte aziende e catene di distribuzione brancolano nell'oscurità alla ricerca del minor costo possibile, ma sottovalutare i trasporti significa compiere un errore strategico che può comportare conseguenze importanti – spiega Diego Zanetello, titolare di Maxi Driver Srl - . Il trasporto non deve essere etichettato come mero costo, bensì come investimento strategico. È il momento cruciale in cui il valore del prodotto può essere preservato o compromesso». Un servizio di trasporto di qualità non solo garantisce la sicurezza e l'integrità del carico, ma si estende anche a preservare la reputazione del marchio e la soddisfazione del cliente.

Quali rischi comporta sottovalutare una fase così cruciale?

«LA QUALITÀ DEL SERVIZIO: UN INVESTIMENTO, NON UN COSTO» AFFERMA DIEGO ZANETELLO TITOLARE DI MAXI DRIVER, AZIENDA SPECIALIZZATA NEL TRASPORTO DI GENERI ALIMENTARI A TEMPERATURA CONTROLLATA, CHE SERVE LA GDO, INDUSTRIA ALIMENTARE E INDUSTRIALE, NONCHÉ LE MAGGIORI PIATTAFORME LOGISTICHE DEL NORD E CENTRO ITALIA

«Spesso, la sottovalutazione dei trasporti si traduce in sfide di distribuzione che potrebbero essere eluse con un approccio più strategico. I costi associati alle contestazioni per ritardi, danneggiamenti o perdite potrebbero invece essere investiti in ricerca e sviluppo, aprendo le porte a nuovi mercati e opportunità. È imperativo che le aziende rivalutino il ruolo critico dei trasporti nel successo complessivo delle loro operazioni. Investire in servizi di trasporto di qualità non è solo una spesa necessaria, ma rappresenta un passo cruciale verso un vantaggio competitivo sostenibile. Invece di focalizzarsi esclusivamente sul taglio dei costi, le aziende dovrebbero considerare il valore aggiunto che un servizio di trasporto affidabile può offrire. È giunto il momento di riconsidere-



Diego, Ivano e Marco Zanetello della Maxi Driver di Trento - www.maxidriver.it

rare il ruolo strategico dei trasporti e di attribuire loro il giusto valore che meritano nel panorama aziendale nazionale. Solo attraverso questa prospettiva più ampia e orientata al futuro, le imprese possono sperare di raggiungere un successo duraturo in un mondo sempre più competitivo».

La vostra azienda ha un passato solido alle spalle. Quali cambiamenti avete effettuato per resistere sul mercato?

«La nostra storia affonda le radici nel settore dei trasporti fin dagli inizi degli anni 70, quando mio padre Mario intraprese la consegna di bombole del gas per una rilevante realtà trentina, operando sia in contesti industriali che nelle abitazioni private. Con l'ingresso nel mondo del lavoro di mio fratello Marco, si avviò anche l'attività di distribuzione alimentare per un'azienda locale di supermercati. Negli anni successivi, anch'io e mio fratello Ivano siamo entrati in azienda incrementando il parco mezzi con l'aggiunta di ulteriori motrici frigo. Questo periodo ha visto anche l'introduzione dei primi bilici frigo nel parco mezzi, consentendo all'azienda di ampliare la propria presenza

oltre i confini regionali, servendo le principali industrie alimentari e farmaceutiche a livello nazionale. Maxi Driver ha saputo diversificare la propria offerta di trasporto. L'introduzione di rimorchi telonati ha aperto nuove opportunità nel settore non alimentare. Inoltre, abbiamo investito nella creazione di strutture logistiche, con due siti di magazzinaggio che coprono complessivamente 4mila mq coperti e 2mila mq scoperti, rispondendo così a una vasta gamma di esigenze di stoccaggio».

Quali sono i vostri tratti distintivi?

«Sicuramente la filosofia aziendale improntata alla qualità e alla dedizione. Operando con un numero limitato ma selezionato di clienti, Maxi Driver si impegna a fornire un servizio altamente dedicato e personalizzato. La partecipazione societaria in un'azienda di commercio ingrosso alimentare contribuisce ulteriormente a ottimizzare la gestione del trasporto e a soddisfare appieno le esigenze della clientela, rappresentando un esempio di successo nel mondo dei trasporti, guidata da una visione familiare che integra ogni collaboratore come parte essenziale di questa dinamica famiglia aziendale. Operiamo in modo capillare in Trentino Alto Adige, nord-est e centro Italia e, grazie ad una rete di collaboratori, siamo anche in grado di coprire tutta la Penisola. Supportiamo con la logistica le aziende di spicco nel settore dell'industria, avvalendoci del supporto di un preciso e organizzato sistema di collaborazione che permette di gestire in modo estremamente flessibile le diverse forme di trasporto e la personalizzazione del servizio. Il tutto unito alla professionalità e cortesia del personale, nostro fiore all'occhiello. La nuova sede ci ha consentito di integrare all'attività di autotrasporto anche quella dello stoccaggio merce».

• **Cristiana Golfarelli**



UNA STRUTTURA ORGANIZZATA

La sede principale è ubicata a Trento e dispone di un'area parcheggio per il proprio parco mezzi e un capannone di oltre 2500 mq e 1000 scoperti, dove si svolgono attività di deposito, stoccaggio e conservazione della merce in entrata ed uscita, anche conto terzi. Tutta la struttura è munita di impianti di video sorveglianza di ultima generazione. L'edificio ospita gli uffici operativi, commerciali e contabili dove il team opera quotidianamente, dalla gestione del traffico e della logistica al marketing. L'officina meccanica interna permette di svolgere le attività di controllo direttamente sui mezzi. Tale struttura è garanzia di efficienza costante e di sicurezza di tutto il parco macchine. Il servizio di trasporto merci viene svolto direttamente dall'azienda su tutta la tratta nel centro e nord Italia.

RIVALUTARE I TRASPORTI

I costi associati alle contestazioni per ritardi, danneggiamenti o perdite potrebbero invece essere investiti in ricerca e sviluppo, aprendo le porte a nuovi mercati e opportunità

L'avanguardia green

GUARDARE AL FUTURO SPESSO SIGNIFICA RIUSCIRE AD ANTICIPARE I MUTAMENTI DI MERCATO. È QUELLO CHE È AVVENUTO NEL SETTORE DELLA LOGISTICA DOVE, DALLA NECESSITÀ DI OFFRIRE SOLUZIONI INNOVATIVE, SI SONO ABBATTUTI GLI SPRECHI. ROBERTO LAURENTINI DESCRIVE L'OFFERTA DI RLC ANTISLIP

Un approccio pionieristico alla sostenibilità. È questa l'intuizione che ha consentito alla società RLC Antislip di affermarsi facilmente sul mercato ma con un ampio vantaggio competitivo. Specializzata nel settore dell'imballaggio e della movimentazione delle merci in Italia, è stata capace di introdurre progressivamente soluzioni rivoluzionarie che hanno contribuito a ridefinire gli standard di sostenibilità ed efficienza. Attualmente vanta un'offerta che include sette soluzioni innovative: «Tra le più importanti ci sono il collante alimentare e il foglio antiscivolo che è complementare alla prima. Questi due prodotti rappresentano lo zoccolo duro della nostra offerta e che oggi rappresenta quasi l'80 per cento del nostro fatturato - spiega Roberto Laurentini, responsabile della società -. Nel nostro settore possiamo ritenerci precursori dal momento che in tempi non sospetti abbiamo portato per primi in Italia il collante alimentare impiegandolo non solo ai fini dell'aumento della stabilità e della sicurezza dei bancali ma anche per sostenere le aziende nel processo di riduzione del film estensibile. Si tratta per lo più di aziende quali mangimifici e molini per i quali il film estensibile rappresenta un vero problema soprattutto in estate, quando le alte temperature rischiano di guastare il prodotto. Non utilizzarlo per loro era un evento eccezionale, noi invece l'abbiamo resa la normalità offrendo l'opportunità di risparmiare e al contempo



conservare meglio i prodotti con un beneficio in termini ambientali. È così che abbiamo iniziato a commercializzare una serie di prodotti che offrivano soluzioni alternative alle tradizionali metodologie di packaging industriale, eliminando plastica e angolari oppure eliminando quei problemi che durante il trasporto avrebbero potuto creare danni o il deperimento dei prodotti».

L'avanguardia di ciò che oggi viene definita transizione ecologica: «Il mercato è mutato nella nostra direzione, noi non abbiamo dovuto cambiare nulla. E il vantaggio lo abbiamo ottenuto in termini di radicamento sul mercato: da allora siamo sempre e solo cresciuti potendo contare attualmente su un portfolio di ben 890 clienti» precisa ancora il responsabile della società. La soluzione GRIP FIX, un li-



RLC Antislip ha sede a San Gregorio di Catania (Ct) www.antislip.it

quido antiscivolo alimentare per la pallettizzazione, è stata infatti la prima di molte innovazioni. Questa tecnologia permette di legare le confezioni senza danneggiarle, eliminando o riducendo drasticamente la necessità di film estensibile e rappresentando un notevole passo avanti nella riduzione dello spreco e dei costi. Successivamente, l'introduzione di GRIP SHEET nel 2009 ha ampliato ulteriormente l'offerta di RLC, mettendo a disposizione un prodotto complementare a GRIP FIX. Questi fogli antiscivolo hanno trovato applicazione in diversi settori, consentendo alle aziende di stabilizzare i carichi senza ricorrere a soluzioni plastiche impattanti. Dall'industria alimentare

a quella ceramica, le testimonianze di successo sottolineano l'efficacia di queste soluzioni nell'incrementare la stabilità del carico, ridurre i rifiuti e migliorare l'efficienza operativa. «Non siamo una semplice realtà commerciale ma un'azienda che si occupa di fornire un servizio di consulenza prima ancora di proporre una soluzione» specifica ancora Roberto Laurentini. L'impegno di RLC Antislip per una logistica e un imballaggio sostenibili va infatti oltre la mera fornitura di prodotti. L'azienda agisce come consulente strategico per i suoi clienti, lavorando a stretto contatto con loro per identificare e implementare le soluzioni più adatte a ridurre l'impatto ambientale,

GRIP FIX

Questa tecnologia permette di legare le confezioni senza danneggiarle, eliminando o riducendo drasticamente la necessità di film estensibile

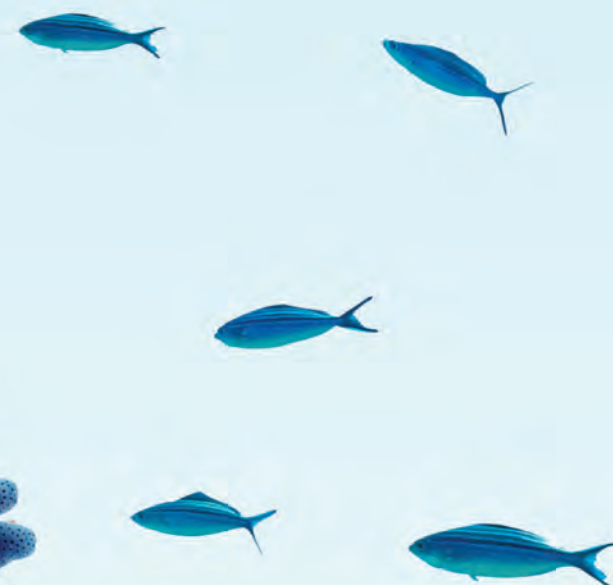
ottimizzare i costi e garantire la massima sicurezza delle merci. Con una visione orientata al futuro, RLC continua a esplorare nuove tecnologie e metodi per avanzare nella sua missione di zero danni, dimostrando che è possibile coniugare efficienza logistica e responsabilità ambientale come nel caso dell'ultimo nato: il film estensibile in carta riciclata. «Per questa ultima soluzione abbiamo vinto l'innovation award alla fiera di Parma. Lo stretch paper è un foglio di carta che, attraverso un processo meccanico, viene reso molto simile alla carta crespa ma resistente, capace di allungarsi oltre il 40 per cento e di creare una condizione simile a quella del film estensibile per poter avvolgere i bancali. Si tratta di una soluzione innovativa ma che non rappresenta assolutamente un sostituto del film tradizionale, il quale ha sicuramente molteplici qualità prima tra tutte l'impermeabilità. Tuttavia - conclude Laurentini - vi sono aziende che per motivi di riservatezza vogliono celare la merce dentro il bancale». • Luana Costa

UN APPROCCIO PERSONALIZZATO

RLC non si è fermata alla pallettizzazione. L'azienda ha esplorato e introdotto soluzioni per affrontare le sfide legate alla temperatura, all'umidità e alla sicurezza del carico durante il trasporto. Le fodere e coperte termiche offerte da RLC sono essenziali per mantenere l'integrità dei prodotti sensibili alle variazioni termiche, specialmente nell'export agroalimentare. Allo stesso modo, i disseccanti riciclabili e compostabili si inseriscono in una visione di sostenibilità, preservando le merci dall'umidità senza impattare negativamente sull'ambiente. RLC ha anche introdotto l'uso di air bag per il riempimento degli spazi vuoti nei container, prevenendo danni al carico durante il trasporto. La selezione accurata di questi dispositivi, basata su peso, altezza e tipologia del carico, nonché sulle condizioni di viaggio, dimostra l'approccio scientifico e personalizzato di RLC nella risoluzione delle problematiche logistiche.

SCEGLI BENE, SCEGLI IL PIANETA

Con un'Ecobottiglia Plus, **risparmierai oltre 14 kg di plastica monouso** all'anno!*




Ecobottiglia Plus Click

Tupperware[®]



*Calcolo basato su un consumo quotidiano di 2 l di acqua proveniente da bottiglie in plastica monouso.





Tupperware, **da quasi 77 anni**, si **impegna** nei confronti **dell'ambiente** con **prodotti riutilizzabili** e di **qualità**, pensati per durare nel tempo.

Nel 2021, tra gli altri risultati,
Tupperware registra:

75% dei rifiuti smaltiti con **metodi alternativi al conferimento** in discarica

18% di riduzione del prelievo di acqua per tonnellata di prodotto

20% di riduzione delle emissioni assolute di gas serra

16,5% di riduzione della quantità di plastica presente negli imballaggi

95% dei prodotti restituiti è stato **rivenduto, riciclato o riutilizzato**

*Fonte: Tupperware ESG Report 2022

Tupperware®

Magazzino più efficiente con Ai e localizzazione

SYNCHRO DI UBIQUICOM ASSICURA UNA PERFETTA PROGRAMMAZIONE DELLE MISSIONI ANCHE IN CONDIZIONI DI PICCO AZZERANDO LE INEFFICIENZE E GENERANDO UN RISPARMIO SUI COSTI IN DOPPIA CIFRA

Dopo anni di emergenza e con l'attuale situazione geopolitica caratterizzata da grande incertezza, per le aziende del comparto logistico come le grandi imprese di trasporto e deposito (Warehousing, Handling e Delivery) e le 3PL (Third-Party Logistics) è necessario compiere ora scelte strategiche di lungo periodo. Sono molte, infatti, le sfide che si presentano a un settore nevralgico per l'economia mondiale: far fronte a costi sempre crescenti, rispondere rapidamente e in modo resiliente alle continue mutazioni dello scenario globale, rinnovare i modelli di business rendendoli più sostenibili per l'ambiente, l'economia e le persone, creare valore e restare competitivi rispetto alla concorrenza.

L'innovazione tecnologica è un'alleata imprescindibile per efficientare tutti i processi della filiera logistica che sono ancora gestiti con tecniche e logiche tradizionali (impiego di risorse basato su visibilità parziale, gestione dei lead time non ottimizzati ecc.). In particolare, per stare al passo con dinamiche di mercato accelerate e sempre meno prevedibili, sono necessari sistemi capaci di adattarsi dinamicamente per gestire i picchi di lavoro non preventivabili e ottimizzare l'impiego delle risorse a seconda della situazione contingente, essere quindi estremamente responsivi. La domanda da porsi è: quali performance aziendali possiamo migliorare per ridurre



sprechi e costi? In altre parole, come possiamo rendere più efficiente e redditizio il magazzino? Il magazzino è il cuore pulsante delle aziende logistiche e migliorare le performance dei processi ad esso connessi significa aumentare la redditività, contenere i costi, creare valore e offrire al cliente finale qualità di servizio a costi competitivi sul mercato. Per capire come efficientare il magazzino si deve partire dai suoi elementi costitutivi. Ci sono diversi modi per rendere una componente del magazzino efficiente (o più efficiente) perché sono diversi gli ambiti sui quali si può intervenire.

È possibile orchestrare contemporaneamente l'intero magazzino, migliorando simultaneamente le performance di ogni elemento?

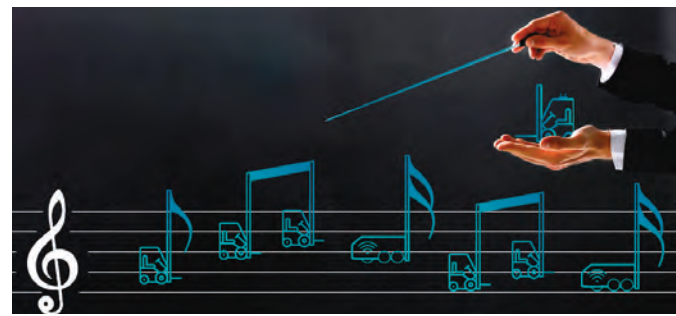
Per rispondere a questa esigenza UBIQUICOM ha sviluppato SYNCHRO, la soluzione concepita per il comparto logistico ad alta intensità. SYNCHRO è un sistema rivoluzionario per rendere i processi logistici

Ubiquicom ha sede a Milano
www.ubiquicom.com

di magazzino più efficienti ed è basato sull'apporto combinato di tecnologie di localizzazione delle risorse in tempo reale (RTLS Real-Time Locating Systems), della modellazione assistita del magazzino, di algoritmi di ottimizzazione e Intelligenza artificiale e della gestione in tempo reale delle modifiche del contesto operativo. Per migliorare le funzioni di pianificazione e della gestione dei tradizionali sistemi WMS, SYNCHRO costruisce il Digital Twin del magazzino, lo combina con le missioni fornite dal WMS e con le informazioni di contesto in tempo reale come la posizione dei carrelli elevatori, eventuali colli di bottiglia, ritardi e variazioni impreviste. In particolare, SYNCHRO orchestra il lavoro degli operatori dei carrelli elevatori e degli agv, grazie a tecnologie IoT e algoritmi di Intelligenza artificiale, organizzando la schedulazione delle missioni, per ridurre la distanza percorsa da ciascun carrello elevatore e il numero di percorsi a forche scariche. Assicura una perfetta programmazione delle missioni anche in condizioni di picco, evitando le inefficienze comuni in queste situazioni e gestendo il mix tra attività da svolgere e risorse

se disponibili, con la migliore strategia di assegnazione possibile in base alla loro posizione in tempo reale. Interpone le operazioni di abbassamento e trasferimento con le operazioni di carico e scarico, ottimizzando i compiti dell'operatore e riducendo gli spostamenti a vuoto, sempre rispettando le priorità e i cut-off delle missioni. Quando si verificano eventi imprevisti e deviazioni dal piano simulato, SYNCHRO aggiorna gli scenari in tempo reale e ridistribuisce le missioni a più operatori per ridurre al minimo i ritardi operativi e rispettare i vincoli di cut-off. Utilizzando le informazioni sul carico movimentato, può indicare una baia che ottimizzi le procedure di carico e scarico riducendo al minimo il percorso dei mezzi. Inoltre, impiega strategie di distribuzione delle missioni per ridurre i colli di bottiglia del traffico in base all'occupazione e allo stato di saturazione delle corsie stimato dai suoi algoritmi di "forward simulation". Applicabile nel magazzino tradizionale ad alta intensità o semiautomatico che usa una flotta di carrelli elevatori e Agv, SYNCHRO offre una riduzione tangibile della distanza percorsa da ciascun mezzo, operando simultaneamente H 24, 7 giorni su 7, ottenendo un risparmio sui costi che può raggiungere il 25 per cento. Apre la strada a un nuovo modello di servizio che trasforma il rapporto tra il 3PL e il fornitore di tecnologia. Con l'introduzione di SYNCHRO è possibile prevedere il Roi durante lo studio di fattibilità e implementare una partnership basata sul successo condividendo i risparmi introdotti dalla soluzione in un vero modello di servitizzazione e value sharing.

SYNCHRO fa parte dell'ecosistema di soluzioni che UBIQUICOM ha sviluppato per rispondere alle esigenze di efficienza e sicurezza nei processi aziendali della supply chain. Grazie alla possibilità di integrazione di SYNCHRO con i sistemi anticollisione di UBIQUICOM, è possibile incrementare l'efficienza dei magazzini logistici pur garantendo elevati standard di sicurezza nella attività di movimentazione della merce. • **Guido Anselmi**



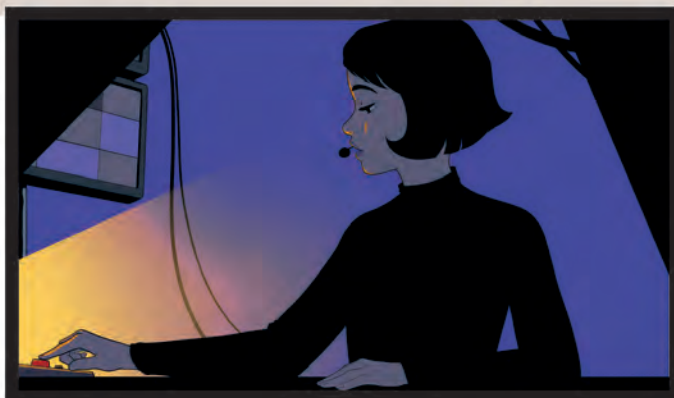
I RICONOSCIMENTI

UBIQUICOM, azienda milanese fondata nel 2004, ha depositato 8 brevetti, nel 2021 è stata l'unica realtà italiana riconosciuta Niche Player nel Global Magic Quadrant for Indoor Location Services di Gartner, nel 2022 e 2023, è stata riconosciuta come eccellenza mondiale nelle tecnologie emergenti della supply chain nell'Hype Cycle for Supply Chain Execution Technologies, RTLS-Based WMS.

GESTIRE GLI IMPREVISTI

Quando si verificano deviazioni dal piano simulato, SYNCHRO aggiorna gli scenari in tempo reale e ridistribuisce le missioni a più operatori per ridurre al minimo i ritardi operativi e rispettare i vincoli di cut-off

Unire il video e il controllo accessi



The power of **ONE** goes beyond video



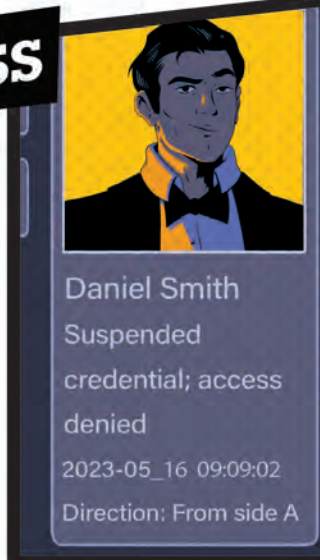
Verifica visiva delle persone che accedono alla struttura



assist
Assistenza remota ai visitatori



Accesso temporaneo contactless ai visitatori fidati



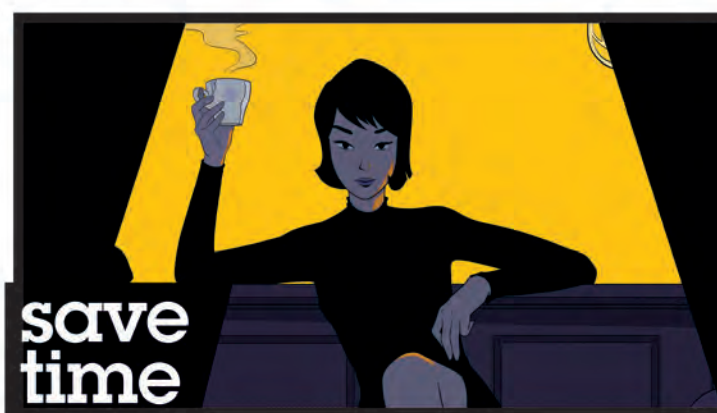
Applicazione di regole di accesso



Indagini più semplici incrociando i log di accesso...



... con riprese video.



Risparmia tempo ed evita lo stress grazie a una compatibilità garantita!



AXIS Camera Station combina i tuoi sistemi video e di controllo degli accessi in un'unica interfaccia. Scansiona il codice QR per vedere la Power of ONE in azione e scopri i vantaggi della soluzione giocando al nostro film interattivo - **Tocca a te essere un eroe!**



The power of ONE:

rete IP • interfaccia • licenza • strumento di progettazione • referente per l'assistenza



**WE DON'T
JUST SAY
WE'RE GREEN.**

WE DELIVER.



**PROTECT
OUR EARTH**



**HANDLE
WITH CARE**



**SHIP LOW-
CARBON**

DHL

**GOGREEN
PLUS**