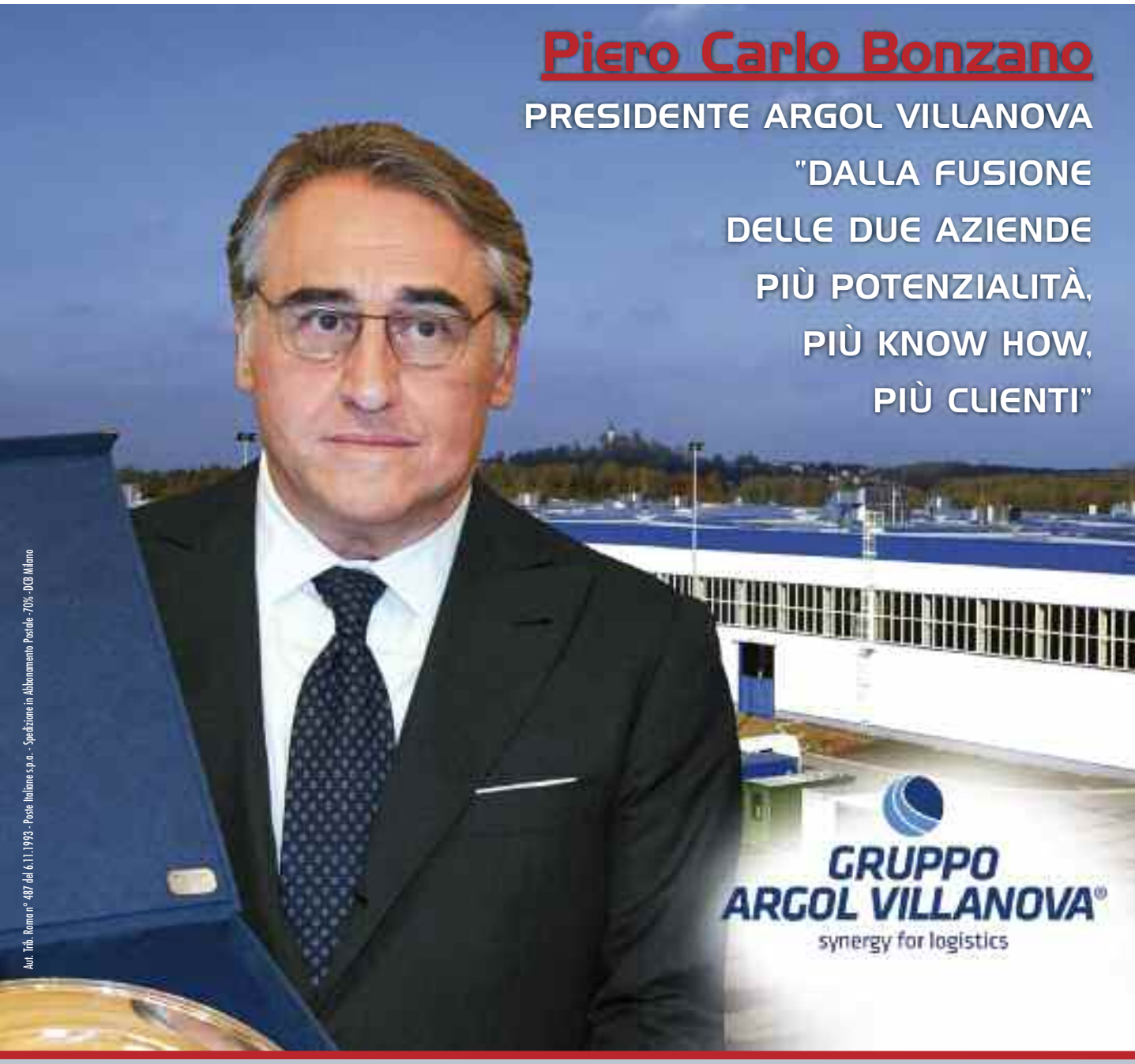
N°1-2 **GENNAIO • FEBBRAIO 2013** Euro 5.00

€uromerci



Piero Carlo Bonzano

PRESIDENTE ARGOL VILLANOVA

"DALLA FUSIONE DELLE DUE AZIENDE PIÙ POTENZIALITÀ, PIÙ KNOW HOW, PIÙ CLIENTI"

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

INTERPORTI: UN SISTEMA CHE PUÒ CRESCERE

TRASPORTO MERCI
Anche il 2012 è stato negativo

PORTO DI RAVENNA
Uno scalo proiettato sul "dopo crisi"

PIANO AEROPORTI
Solo 31 scali sono d'interesse nazionale

LA CONDIVISIONE È L'IDEA VINCENTE PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI

Gruppo Logistico

www.logd.it

La nuova idea di fare logistica

LAZIALE DISTRIBUZIONE S.P.A. VIA ARDEATINA, 2491 S. PALOMBA 00040 ROMA
TEL. 06.911471 – FAX 06.9107052

NUOVA LEGISLATURA
Nuovo ruolo per la logistica

SI APRE LA NUOVA LEGISLATURA E UN NUOVO PARLAMENTO IN UN MOMENTO DI GRANDE DIFFICOLTÀ PER IL SISTEMA SIA PRODUTTIVO SIA SOCIALE DEL PAESE. PER FRONTEGGIARE CON UNA PROBABILITÀ DI SUCCESSO TALE SITUAZIONE, LA POLITICA DOVRÀ "GOVERNARE" IN MANIERA DIVERSA RISPETTO AL PASSATO: IN PRIMO LUOGO, CREDIAMO, DOVRÀ AFFRONTARE I PROBLEMI, TENTANDO DI RISOLVERLI, SENZA RINVIARLI "A DATA DA DESTINARSI". COME SPESSO È ACCADUTO. SULLA NOSTRA RIVISTA ABBIAMO TANTE VOLTE SOTTOLINEATO CHE "OCCORRONO SCELTE E DECISIONI" CHE VADANO OLTRE I TAGLI ALLA SPESA O ALL'IMPOSIZIONE DI TASSE PER CERCARE DI FAR RIPARTIRE L'ECONOMIA, LA PRODUZIONE, L'OCCUPAZIONE E LA DOMANDA INTERNA. IN QUESTO CONTESTO, GRANDE ATTENZIONE DOVREBBE ESSERE RIVOLTA AL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE, CI RIPETIAMO ANCHE IN QUESTO CASO, CHE PUÒ DAVVERO AIUTARE, SE EFFICIENTE, LA RIPRESA. AD ESEMPIO, SAREBBE IMPORTANTE PORTARE SUBITO A TERMINE L'ITER DELLE DUE LEGGI CHE RIGUARDANO LA RIFORMA DELLA 84/94 E GLI INTERPORTI, RIMASTE IN MEZZO AL GUADO CON IL TERMINE DELLA PASSATA LEGISLATURA (DOPO ANNI DI STAND BY) E OCCORREREBBE ANCHE UNIFORMARLE NELL'OTTICA DI UN UNICO DISEGNO DI FUNZIONALITÀ ED EFFICIENZA. HA SOTTOLINEATO IL PRESIDENTE DI ASSOLOGISTICA CARLO MEARELLI IN UNA RECENTE DICHIARAZIONE: "NEGLI ULTIMI TEMPI, CI SIAMO SPESI MOLTO COME ASSOCIAZIONE IN UN LAVORO CHE NON È APPARSO, MA CHE È STATO TESO A FAR COMPRENDERE QUALE SIA L'IMPORTANZA DI UNA FLUIDA SUPPLY CHAIN PER UN PAESE EVOLUTO". UN'IMPORTANZA CHE DEVE ESSERE A TUTTI I LIVELLI, DA QUELLI INDUSTRIALI A QUELLI DI GOVERNO, FINALMENTE ACQUISITA.

Il sito EUROMERCI è NUOVO e INTERATTIVO

Scoprite le notizie, le interviste ai protagonisti e gli approfondimenti
Vi aspettiamo!

www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Mariarosa Mazzoleni
cell.335.532.7936
mazzolenimariarosa@gmail.com

Andamento trasporti
ANCHE IL 2012 È STATO NEGATIVO 8

Area Convergenza
UN BANDO DI GARA PER PROGETTI A FAVORE DELLA LOGISTICA 11

Cover
ARGOL VILLANOVA: FUSIONE CON NOTEVOLI VANTAGGI 30

Focus – Sistema Interportuale
TANTE POTENZIALITÀ 33

Portualità
LO SCALO DI RAVENNA GUARDA AL DOPO CRISI 42

Primo Piano
AUTOTRASPORTO: ANDARE OLTRE I COSTI MINIMI 46

Speciale Corrieri Espresso
GLS ITALY: UN NETWORK CHE COPRE 42 PAESI 52

Magazzino del Mese
MAGAZZINI VERTICALI PER CAPI DA LAVORO 54

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA 4

NEWS 13

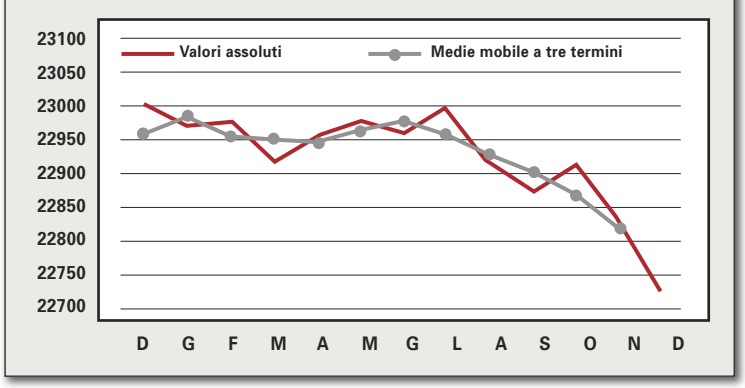
DALLE AZIENDE 16

Il porto di Ravenna ha segnato nel 2012 una contrazione dei traffici, in primo luogo dei materiali ferrosi. Ciò non ha rallentato le iniziative tese al potenziamento delle strutture dello scalo e per l'approfondimento dei canali (il servizio a pagina 42)

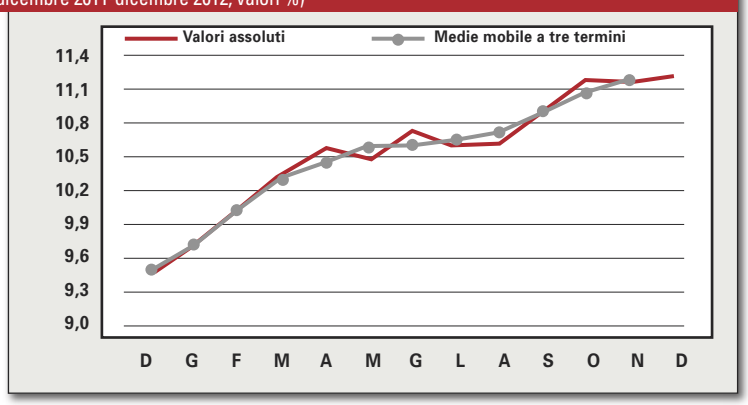
In un dibattito a Roma, Confindustria e Confetra hanno presentato alle forze politiche le proposte per "ridisegnare" il settore autotrasporto, superando le norme sui costi minimi, ritenute non in linea con lo sviluppo della logistica (il servizio a pagina 46)

Italia: disoccupazione, + 19,7% in un anno

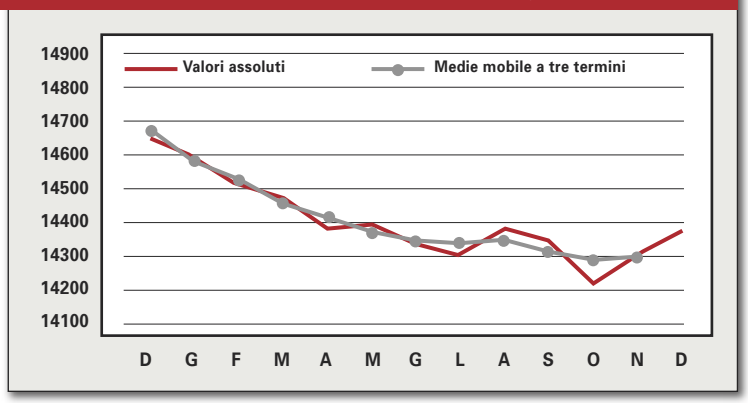
Gli occupati (dicembre 2011-dicembre 2012, valori in migliaia di unità) Fonte: ISTAT



Tasso di disoccupazione (dicembre 2011-dicembre 2012, valori %) Fonte: ISTAT



Inattivi 15-64 anni (dicembre 2011-dicembre 2012, valori in migliaia di unità) Fonte: ISTAT

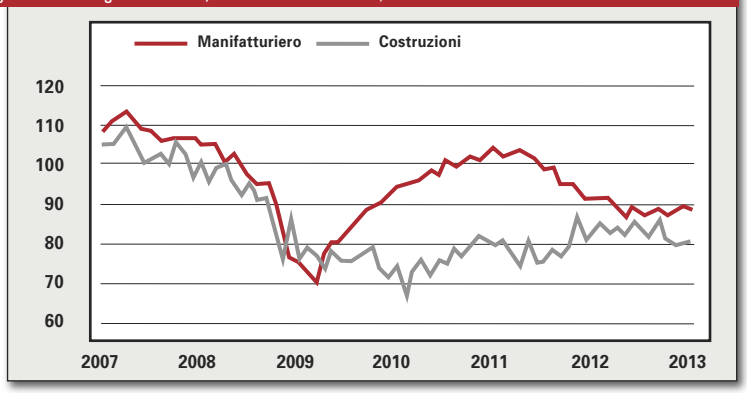


La realtà drammatica della situazione economica e sociale del nostro paese è sintetizzata inesorabilmente dal dato che abbiamo posto come titolo in questa nostra rubrica che vuole ogni mese dare uno spaccato di quanto avviene: da dicembre 2011 a dicembre 2012, in soli dodici mesi, 474 mila lavoratori si sono aggiunti al numero dei disoccupati, facendo registrare una crescita del tasso di disoccupazione, appunto, del 19,7%. Ciò fa capire una delle principali ragioni per cui il potere d'acquisto delle famiglie sia in continua flessione, così come la fiducia dei consumatori. L'aumento dei disoccupati (che nello scorso mese di dicembre sono arrivati a toccare quota 2 milioni e 875 mila unità, portando il tasso totale di disoccupazione a

11,2%) non risparmia nessuno in termini né di sesso né di età: infatti, ha interessato sia la componente maschile (più 22,0% su dicembre 2011) sia quella femminile (più 17,1%) e ha reso sempre più grave la situazione dei giovani compresi nella fascia di età tra i 15 e i 24 anni: le persone in cerca "ufficialmente" di lavoro (perciò, come abbiamo spesso sottolineato, senza considerare quelle che hanno perso ogni speranza di trovare lavoro e non lo cercano più, "sparendo" di fatto da ogni rilevazione statistica) sono 606 mila e rappresentano il 10% della popolazione compresa in tale fascia di età. Il tasso di disoccupazione dei 15-24enni, ossia l'incidenza dei disoccupati sul totale di quelli occupati o in cerca di lavoro, è pari al 36,6%, in aumento di quasi 5 punti percentuali in confronto a dicembre 2011.

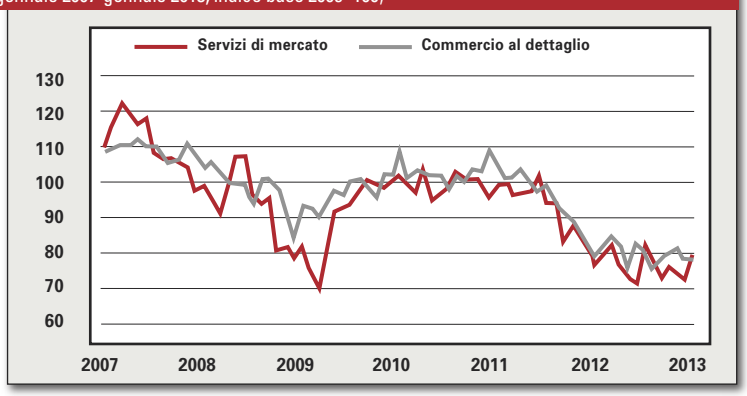
Fiducia imprese manifatturiere e di costruzione
(gennaio 2007-gennaio 2013, indice base 2005=100)

Fonte: ISTAT



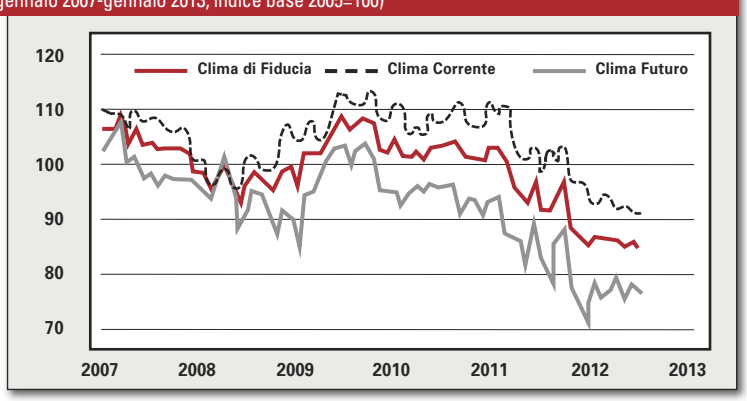
Fiducia imprese di servizi e commercio
(gennaio 2007-gennaio 2013, indice base 2005=100)

Fonte: ISTAT



Fiducia dei consumatori
(gennaio 2007-gennaio 2013, indice base 2005=100)

Fonte: ISTAT



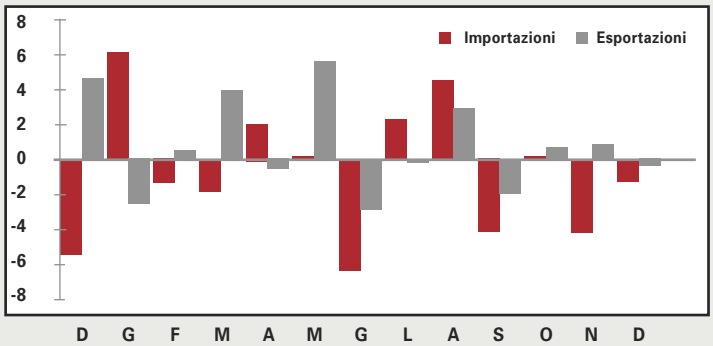
Abbiamo accennato in precedenza alla fiducia dei consumatori, che è in peggioramento: l'indice Istat che la misura (che ha base 100, valore riferito al 2005) è calato in gennaio 2013, rispetto al mese precedente, di oltre un punto scendendo a quota 84,6 da 85,7. Cala la fiducia rispetto sia alla futura situazione economica personale (che scende da 90,7 a 89,3) sia, seppure più lievemente, a quella economica generale del paese (da 72,9 punti a 72,7). Anche le opinioni e le attese sulla situazione economica della famiglia peggiorano sensibilmente: le prime scendono da 79 a 74 punti, le seconde da 38 a 33. Riguardo alle "attese" un dato che induce al pessimismo è quello che prevede un aggravamento della dinamica inflazionistica. In altri termini, i consumatori prevedono, senza avere prospettive di miglioramento della loro condizione economica, anche un aumento dei prezzi dei beni di consumo.

C'è da segnalare, in generale, che l'indice Istat della produzione industriale in dicembre 2012 è aumentato dello 0,4% rispetto a novembre. Il lieve aumento, che almeno interrompe una lunga catena di "riduzioni mensili", non è certo bastata per recuperare punti in un periodo di osservazione più lungo né a modificarne la tendenza al negativo: nella media dell'anno 2012, rispetto al 2011, l'indice è calato del 6,7%, mentre per dicembre 2012 su dicembre 2011 la flessione è stata del 6,6% (è leggermente peggiore, in particolare, per l'industria manifatturiera: meno 7,0% e meno 6,9% rispettivamente per il confronto anno >

Commercio con paesi extra Ue

(dicembre 2011-dicembre 2012, stima variazioni % sul mese precedente)

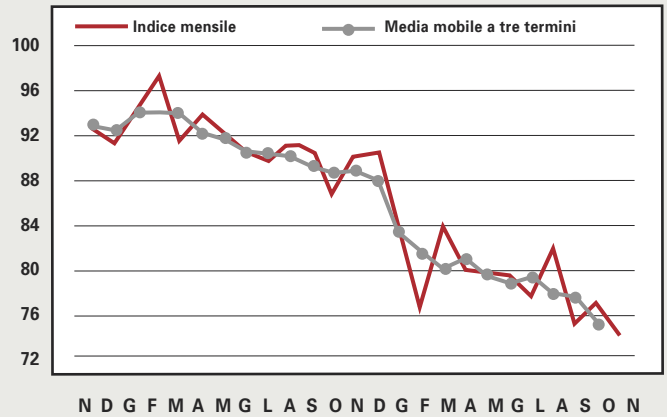
Fonte: ISTAT



Produzione nelle costruzioni

(novembre 2010-novembre 2012, indice base 2005=100)

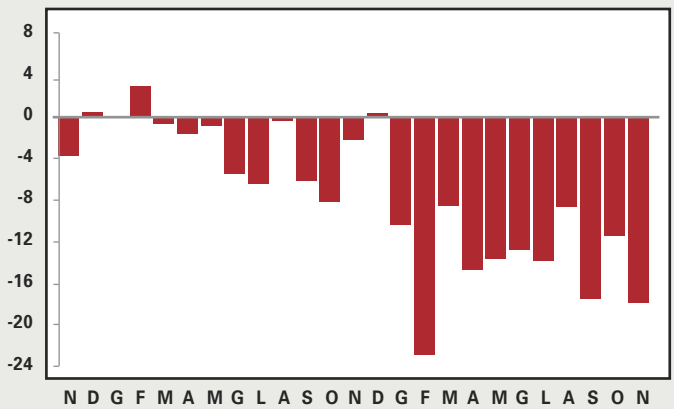
Fonte: ISTAT



Produzione nelle costruzioni

(novembre 2010-novembre 2012, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

Fonte: ISTAT



2012 su anno 2011 e dicembre 2012 su medesimo mese dell'anno precedente).

Un risultato positivo, che si può riagganciare al risultato segnato dalla produzione industriale in dicembre con un leggero rialzo, come abbiamo visto, su novembre, viene invece dal clima di fiducia delle imprese italiane (rilevato in gennaio), o meglio da alcuni settori nelle quali operano: l'indice Istat (l'Istat economic sentiment indicator-Iesi), espresso su base 2005=100, sale a 79,9 punti dai 75,6 di dicembre 2012. L'aumento è una sintesi di un miglioramento della fiducia delle imprese dei servizi di mercato e delle costruzioni (da 79,5 punti di dicembre a 80,3 di gennaio) e di un lieve peggioramento per quelle del settore manifatturiero (da 88,9 punti di dicembre a 88,2 di gennaio).

Chiudiamo questa rubrica con un accenno sull'andamento del commercio estero nel corso del 2012 con i paesi extra Unione europea. Un andamento che per quanto riguarda l'export ha visto punte importanti di crescita nella prima metà dell'anno e un generale rallentamento nei mesi successivi, fino a giungere a dicembre a un risultato negativo in termini congiunturali, ossia sul mese precedente (meno 0,4%). Comunque l'anno si è chiuso presentando un saldo commerciale con i paesi extra Unione europea ampiamente positivo (più 3,3 miliardi di euro) che ha permesso di conseguire un avanzo nell'interscambio annuale di 2,1 miliardi. Tale avanzo è stato sostenuto dall'ampio surplus registrato per i prodotti non energetici, quasi raddoppiato rispetto all'anno precedente (da 39,1 miliardi di euro del 2011 ai 64,3 miliardi del 2012). In particolare, l'avanzo conseguito per i beni strumentali (attrezzature e macchinari, in primo luogo) spiega quasi il 70% del surplus dei beni non energetici. Ciò ha rilievo non solo per la nostra industria e per la nostra economia, ma anche e in particolar modo per la nostra logistica: dobbiamo migliorare i flussi e gli standard commerciali con paesi lontani, in questo trasporto marittimo e aereo sono chiamati a dare un importante contributo. ■

IFO INSTITUTE-MUNICH

La Germania alle prese con il "trilemma" energetico

L'impossibilità di continuare a ignorare il problema dei cambiamenti climatici e delle emissioni nocive ha portato, in tutto il mondo, a riconsiderare la politica energetica. Ad esempio, i governi occidentali hanno iniziato a enfatizzare gli aspetti ambientali delle loro strategie energetiche. Resta il fatto, però, che non si può considerare "ottima" una politica energetica valutandola sotto un unico punto di vista. Ci sono, infatti, tre problematiche con le quali una strategia energetica si deve contemporaneamente confrontare: le sue ripercussioni sull'ambiente, i suoi effetti sulla certezza dei rifornimenti, i suoi impatti sui prezzi. Questi sono tre aspetti che possono essere chiamati "il triangolo della politica energetica" o meglio il suo "trilemma". Ovunque, le iniziative nel settore energetico sono tuttora studiate sulla base di un singolo obiettivo, oggi in generale quello ambientale. È un fatto che ha indubbiamente un suo valore, ma che di fronte al citato "trilemma" non è sufficiente. Oggi, è quanto sta avvenendo in Gremania. La legislazione comunitaria e quella tedesca mirano allo sviluppo delle energie alternative. Ne è l'esempio principe l'obiettivo della commissione europea denominato "20-20-20". Tornando al "trilemma", quanto sta avvenendo in Germania, positivo in chiave ambientale, pone forti interrogativi sulla sicurezza dei rifornimenti. Infatti, lo sviluppo delle energie alternative conduce inevitabilmente a un forte decentramento delle produzioni. Occorre, quindi, un attento studio e un'analisi delle "griglie" produttive in maniera che le fonti siano dislocate in modo appropriato onde evitare costose e assai dannose interruzioni nei rifornimenti. Infine, gli effetti combinati dei primi due aspetti del "triangolo" potrebbero avere ripercussioni sul terzo, ossia su quello dei prezzi dell'energia. In Germania, finora, per quanto riguarda la politica energetica, non è stato compiuto uno sforzo di analisi sugli obiettivi correlati, sugli strumenti da adottare per raggiungerli e per "misurarli". A questo punto, occorre un aperto e vasto dibattito, anche sociale, sul futuro del mercato tedesco dell'energia. Un confronto che deve toccare anche gli aspetti normativi nazionali e comunitari, l'integrazione delle politiche energetiche europee, la possibile "uscita" dal nucleare. ■

Anche il 2012 è stato negativo

La Federtrasporto ha pubblicato l'"Indagine congiunturale sul settore dei trasporti" dedicata al secondo semestre dell'anno scorso. Ne riprendiamo di seguito dati e principali osservazioni.

Se il 2011, sottolinea la Federtrasporto, nonostante qualche debole segnale di recupero o di assestamento nei primi mesi, nel secondo semestre aveva messo in evidenza una situazione sempre più difficile e incerta, le informazioni raccolte sul 2012 non offrono particolari segnali di ripresa. Anzi, in base ai dati disponibili, la maggior parte delle modalità di trasporto vede diminuire i volumi di traffico. Con l'eccezione del trasporto ferroviario che, a volte anticipatore dell'evolversi dell'economia, fornisce l'unico segnale che può essere considerato in parte positivo.

Considerando il trasporto aereo, in base ai dati disponibili, nel periodo gennaio-ottobre 2012 il traffico è diminuito tendenzialmente del 5,3%, combinazione di una flessione del trasporto merci della stessa entità e di un calo di quello postale del 4,5% (rispettivamente il 93% e 7% del totale). Nei due aeroporti più significativi, i risultati peggiori. A Milano Malpensa (46% del totale), le tonnellate movimentate hanno subito una flessione su base tendenziale del 9% (meno 34 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente). A seguire, Roma Fiumicino (quota del 16%), la contrazione è stata del 7% (meno 9 mila tonnellate). Gli unici risultati positivi sono stati rilevati a Bergamo, più 4%, ossia più 3,8 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2011, e a Brescia, più 6%, ossia più 2,1 mila tonnellate (quote rispettivamente del 13% e 5%). Fatta eccezione per la posta, è possibile rilevare un debole segnale positivo per questo settore: con il passar dei mesi, infatti, si vede diminuire il trend negativo, seppur di pochi decimali (nel primo semestre, il calo totale e quello delle merci era stato di 5,7% e 5,8%).

Per il trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti descrive un comparto che, se nel 2011 era riuscito a mantenere costanti i volumi di traffico, si trova ora in difficoltà. In base agli ultimi dati disponibili, gennaio-agosto 2012, il numero di veicoli-km pesanti è stato di circa 11,7 miliardi, registrando così un calo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente del 7,1%. L'analisi delle singole variazioni mensili offre però qualche elemento di speranza: infatti, si assiste a un graduale, seppure molto contenuto, rallentamento dei tassi di diminuzione.

Passando all'autotrasporto, dopo i deboli segnali di ripresa o per lo meno di assestamento emersi nel 2010, il 2012, così come già accaduto per il 2011, si delinea come un anno difficile. Nel I semestre, la domanda nazionale in termini di tonnellate è risultata in aumento e in diminuzione rispettivamente nel 18% e 58% delle aziende; il saldo (differenza) fra le risposte opposte è dunque ne-

Un 2012 critico per l'autotrasporto: gli indicatori sull'andamento del settore danno un calo deciso sia per la domanda sia per l'offerta

Il trasporto ferroviario merci gestito dalle Fs è nel 2012 in leggero aumento, mentre le undici imprese aderenti a FerCargo, che gestiscono il 30% del traffico globale, dichiarano un aumento intorno al 6%

gativo ed elevato, meno 40 punti percentuali mentre nello stesso semestre 2011 si era fermato a meno 6 punti. Anche considerando la domanda in termini di tonnellate-km, tale indicatore si deteriora sensibilmente: meno 31 rispetto a meno 11 punti percentuali. La situazione non dovrebbe migliorare con il passare dei mesi. In termini previsionali per il II secondo semestre 2012, il saldo fra gli andamenti opposti delle tonnellate movimentate dovrebbe deteriorarsi, passando da meno 34 a meno 46 punti percentuali (stesso periodo del 2011); in termini di tkm, il saldo dovrebbe essere sempre negativo ed elevato, meno 33 punti percentuali (un valore comunque di poco inferiore a quello rilevato nello stesso semestre 2011).

Nel caso del trasporto internazionale, che, tra il 2010 e il 2011, aveva messo in evidenza una certa ripresa, la situazione è invece altrettanto negativa nel 2012. Nella prima parte dell'anno, il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione oscilla intorno ai meno 30 punti percentuali considerando sia le tonnellate sia le tonnellate-chilometro mentre era risultato positivo, pari nell'ordine a 16 e 7 punti percentuali, nello stesso periodo del 2011. La situazione, in base alle previsioni per il secondo semestre 2012, dovrebbe anche peggiorare. Il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione dovrebbe risultare negativo, elevato, oltre che in netto aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2011: da meno 4 a meno 39 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e da meno 4 a meno 42 punti per le tonnellate-chilometro.

Le indicazioni sull'andamento dell'offerta delineano un quadro decisamente incerto. In termini di consuntivi, per il I semestre del 2012, diminuiscono i casi in cui aumenta la capacità veicolare disponibile mentre aumentano quelli in cui diminuisce; il saldo fra le risposte opposte positivo nello stesso semestre degli ultimi due anni (più 2 e più 13 punti) è di nuovo negativo, pari a circa meno 27 punti percentuali. In termini di previsioni per il II semestre, la situazione non cambia e il saldo dovrebbe essere ancora negativo ed elevato (meno 31 punti percentuali).

Per quanto riguarda il settore marittimo, in base alle stime disponibili, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci al 30 novembre 2012 è composta da 1.144 navi per un totale di tsl pari a 14,6 milioni. La flotta continua a crescere in termini di tsl, più 1%, seppur in misura più contenuta rispetto agli anni precedenti (9% e 13% nel biennio precedente) mentre diminuisce leggermente in termini di navi (12 in meno rispetto al 31 dicembre 2011, anno in cui era stato già registrato un calo di 26 unità preceduto però da un incremento di 68 unità). In termini di tsl, continuano a crescere le navi da carico secco (21% delle unità totali e 57% delle tsl complessive): a fine novembre sono in totale 8,3 milioni, ossia l'1% in più rispetto a fine 2011 (anno in cui erano aumentate di ben 14 punti percentuali). In termini di unità, invece, s'interrompe il trend di crescita: sono 240, ossia 5 in meno rispetto alla fine dell'anno precedente. Ancora una volta, sono le >

portarinfuse a determinare la crescita delle navi da carico secco in termini di tsl e a controbilanciarne la dinamica negativa in termini di unità (più 2% in termini di navi, più 2 unità, e il 4% in più considerando le tsl rispetto al 31 dicembre 2011). Anche i traghetti sono in crescita considerando le tsl, 1%, variazione che però in termini di navi si traduce in un calo del 7% (5 unità). Come a fine 2011, le navi da carico generale sono 42 per un totale di 284 mila tsl mentre diminuiscono di 2 unità le navi portacontenitori e frigorifere, con una perdita di tsl dell'11%. Le navi da carico liquido (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive, quote in leggera flessione) non presentano variazioni significative in termini di tsl, seppur siano 6 in meno (in percentuale, meno 2%) rispetto alla fine del 2011. Fra queste, aumentano del 4% (una nave) le gassiere, variazione che in termini di tsl sale al 27% (sono 27 navi per 425 mila tsl). Così come nel 2011, hanno invece una dinamica negativa le chimichiere: meno 5% in termini sia di tsl sia di unità. Infine, le altre cisterne (33 per un totale di 36 mila tsl), in aumento e in diminuzione nel biennio precedente, non presentano variazioni né in termini di unità né di tsl mentre sono decisamente poco significative quelle registrate per le petroliere (sono 117, ossia una in meno rispetto alla fine del 2011 con una diminuzione in termini di tsl di circa mezzo punto percentuale).

Continua a diminuire il trasporto marittimo di container. Dopo la flessione registrata nel 2011 di circa il 2,5%, nel primo semestre del 2012 il numero di teu movimentati segna una contrazione di circa il 5%. In base ai dati disponibili, a influenzare tale dinamica è quella rilevata a Gioia Tauro (24% del traffico 2011), dove il traffico continua a diminuire nei primi mesi del 2012, e a Taranto (incidenza 2011 del 6%) dove i teu movimentati, dopo essere aumentati del 4% nel 2011, sono più che dimezzati a causa del trasferimento di numerose linee di uno dei principali operatori in questo porto. Continua invece ad avere un trend positivo il volume di traffico a Genova e a Trieste (rispettivamente quote 2011 del 19% e 4%) dove l'incremento della domanda soddisfatta nei primi mesi del 2012 è addirittura a due cifre.

Infine, per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dal Gruppo Fs, prosegue la dinamica positiva rilevata nel 2011. In base ai dati disponibili, nel primo semestre del 2012 il traffico realizzato è stato di circa 11,2 miliardi di tkm, registrando un incremento dell'1% rispetto allo stesso periodo del 2011. L'offerta di treni-km in questi sei mesi è stata di 227 milioni, appena lo 0,4% in meno in termini tendenziali. Cresce invece il carico medio che, fra i due semestri a confronto, passa da 484 a 491. Per quanto riguarda il traffico servito nel primo semestre 2012 dagli undici operatori ferroviari merci che aderiscono a FerCargo, dai comunicati disponibili emerge che "le imprese facenti capo a FerCargo, che rappresentano circa il 30% del traffico in Italia, hanno complessivamente registrato un incremento di circa il 6% di volumi di traffico". Dal lato dell'offerta, nel primo semestre 2012 il numero dei treni a settimana stimato da FerCargo è stato di 1.371, risultando così in aumento rispetto al 2011 del 9%; anche in termini di treni-km, l'offerta realizzata nei primi sei mesi del 2012 risulta superiore alla metà di quella complessivamente registrata nel 2011. ■

MENO VIAGGI SULLE LUNGHE DISTANZE

Tutti i comparti del trasporto di passeggeri hanno, in misura più o meno marcata, una dinamica negativa nel 2012. Si passa da una contrazione ancora poco significativa come quella del trasporto aereo ad altre più sostenute come per il trasporto ferroviario sulle medie e lunghe percorrenze (salvo la controtendenza del settore alta velocità) e quello autostradale. Il trasporto passeggeri, caratterizzato in passato da comparti con andamenti disomogenei e altalenanti negli anni, ha ormai una dinamica complessiva più uniforme. Fatta però eccezione per il Tpl che nel complesso continua ad avere una dinamica positiva. In sintesi, sembra proprio che sulle lunghe percorrenze le persone si muovano sempre meno, indipendentemente dal mezzo utilizzato.

Un bando per progetti a favore della logistica

di **Francesca Toscano**

Aumentare la competitività delle imprese nel settore della logistica e portare sviluppo al sud. Questi gli obiettivi principali per i quali è stato stanziato un finanziamento complessivo che ammonta a ben 20 milioni di euro. Fondi che saranno assegnati con un Bando affinchè le imprese investano in quelle che sono state definite "aree Convergenza", ovvero Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, favorendo anche l'aggregazione di soggetti operanti nel medesimo settore e sviluppare progetti infrastrutturali, ma anche di formazione e per l'acquisizione di servizi. Una boccata d'ossigeno per le imprese e una possibilità di sviluppo nel Mezzogiorno, elaborate dalla Linea di Intervento I.4.1 "Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche", attivata dal Pon Reti e Mobilità 2007-2013, il programma del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, cofinanziato dall'Unione europea.

Visione notturna del porto di Santa Maria di Leuca, Lecce

L'obiettivo? Ridisegnare la rete infrastrutturale del Mezzogiorno e realizzare un sistema di trasporto che sia intermodale ma anche efficiente e che risponda pure ai requisiti di sostenibilità ed economicità.

Il Bando, presentato recentemente a Roma, prevede un finanziamento immediato: la presentazione dei progetti è fissata entro il 2013 e gli investimenti relativi ai progetti finanziati devono realizzarsi entro la data di ammissibilità alla spesa del programma (fissata per il 31 dicembre 2015) e al massimo entro 24 mesi dall'avvio del progetto. Il che vuol dire che, contrariamente a molti altri bandi, le risorse arriveranno in tempi brevi e per spendere i soldi dell'Unione europea ci sono due anni a disposizione. Il bando è stato progettato in favore delle imprese operanti nel settore della logistica organizzate in raggruppamenti, già costituti o che si aggregheranno appositamente, in svariate forme: Ati, Ats, consorzi, filiere, distretti e reti d'impresa.

Lunga e articolata è stata la stesura del Pon Reti e Mobilità, con un "intenso e tenace" lavoro di confronto tra l'Autorità di gestione del programma e le istituzioni comunitarie, finalizzato a ridurre al minimo i termini di intervento, e si presenta come una soluzione piuttosto innovativa nell'ambito dei finanziamenti rivolti alle imprese logistiche. La svolta rispetto al passato, infatti, sta nel finanziare direttamente le associazioni di imprese, che possono essere operanti ovunque e che hanno sede in tutta Italia, purchè il progetto per cui si chiede il finanziamento sia destinato in un'"area Convergenza". Una condizione, questa del contributo diretto, che ha richiesto una particolare attenzione nella stesura del bando per rispettare la normativa europea sulla concorrenza. >

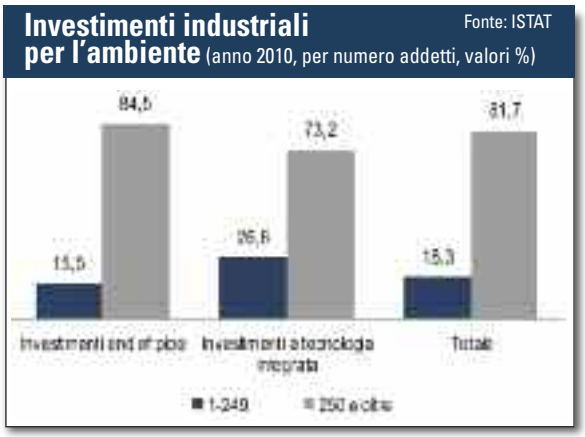
Peschereggi nel porto di Palermo

Infatti i beneficiari sono le imprese della logistica organizzate in raggruppamenti, anche, come già ricordato, appositamente creati per l'occasione e non è necessario che abbiano sede in una delle quattro regioni interessate dagli interventi, purchè, i progetti finanziati si realizzino e facciano riferimento ai territori specificati nel bando. Inconsueta anche la tipologia di attività finanziabili: oltre agli interventi infrastrutturali, i macchinari e i programmi informatici, sono ammesse anche le spese per i servizi di consulenza, assistenza tecnica e formazione del personale necessari per sviluppare il progetto finanziato. Il Bando specifica che il contributo concedibile per gli investimenti previsti da ciascun programma deve essere compreso tra un minimo di 500 mila euro e un massimo di due milioni di euro. Il finanziamento varia a seconda della tipologia di intervento e della composizione e del raggruppamento, attestandosi in generale a circa il 35% del costo totale dell'investimento, lasciando i restante 65% a carico dei privati. Si prevede, quindi, che gli interventi realizzati abbiano un valore complessivo compreso tra 1,4 e 5,6 milioni di euro. La nuova linea di interventi messa a punto dal Pon Reti e Mobilità ha accantonato la politica dei finanziamenti a 'fondo perduto', che soprattutto nel sud hanno dimostrato tutta la loro inefficienza.

Il Bando è stato stilato con un diverso approccio metodologico, sviluppato dall'autorità di gestione del Pon che ha poi definito i contenuti della nuova linea di intervento. Seguendo un'impostazione assolutamente innovativa rispetto al consueto modus operandi, infatti, il ministero ha realizzato un'attività propedeutica alla stesura, ascoltando direttamente gli operatori e le loro esigenze, affinchè fossero individuate le forme di incentivo veramente necessarie sul territorio. Prima della redazione del Bando, perciò, sono state commissionate alla Doxa quattro indagini presso gli operatori di logistica di ogni regione. Grazie alle testimonianze raccolte è stato possibile tracciare un chiaro quadro del settore e degli interventi necessari, oltre al tratteggio di quelle che sono le difficoltà nelle diverse realtà, ma soprattutto è stato possibile conoscere dai probabili beneficiari gli specifici interessi verso le tipologie di incentivi. Oltre cento imprenditori e rappresentanti delle attività produttive nel settore della logistica hanno partecipato agli incontri con i rappresentanti del ministero prima della stesura del Bando. Una testimonianza diretta che ha permesso così di delineare le specifiche problematiche in materia di logistica presenti nelle diverse regioni e di individuare in modo più preciso gli interventi auspicati dai diretti interessati. ■

Le imprese investono più per "limitare" l'inquinamento che per evitarlo

Nel 2010, la spesa per gli investimenti ambientali delle imprese industriali è risultata pari a 1.921 milioni di euro: 1.440 milioni sono stati spesi per impianti e attrezzature di tipo end-of-pipe (investimenti in attrezzature, installazioni o dispositivi per il controllo o l'abbattimento dell'inquinamento che agiscono dopo che è stato generato) e 485 milioni per impianti e attrezzature a tecnologia integrata (investimenti per interventi che prevengono o riducono alla fonte l'inquinamento generato dal processo produttivo). In particolare, sul totale degli investimenti destinati alla protezione dell'ambiente, l'84,5% degli investimenti a livello end-of-pipe e il 73,2% di quelli a tecnologia integrata sono effettuati da imprese con 250 addetti e oltre.



Tra il 2009 e il 2010, gli investimenti ambientali delle imprese industriali sono diminuiti del 7,2%. Sul totale degli investimenti fissi lordi realizzati dalle imprese quelli per la salvaguardia dell'ambiente incidono per il 4,7%; gli investimenti ambientali per addetto risultano invece pari a 463 euro. Il 39,8% della spesa totale è destinato alle attività di protezione e recupero del suolo e delle acque di falda e superficiali, all'abbattimento del rumore, alla protezione del paesaggio, alla protezione dalle radiazioni e alle attività di ricerca e sviluppo finalizzate alla salvaguardia ambientale. Nell'industria manifatturiera, in particolare, il peso degli investimenti ambientali sul totale degli investimenti fissi lordi è risultato pari al 2,0%. La spesa maggiore è sostenuta dalle industrie di fabbricazione di coke e di prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio (20,0%), dalle industrie chimiche (12,9%) e da quelle metallurgiche (10,9%).

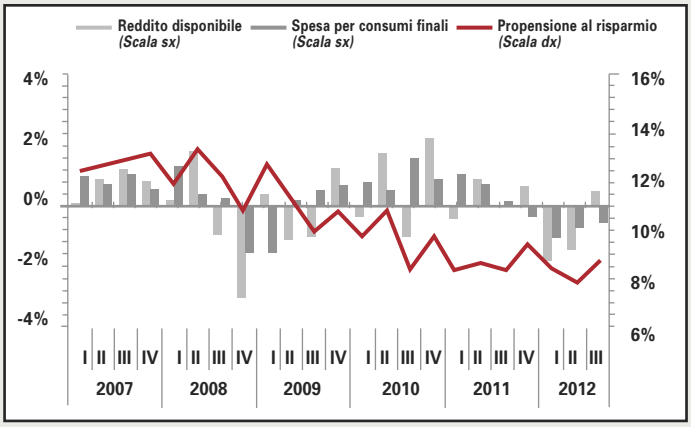
Nel 2010, gli investimenti end-of-pipe (come ricordato, pari a 1.440 milioni di euro) sono ancora la componente più rilevante di quelli destinati alla protezione ambientale, con un'incidenza del 74,8% sul totale, contro il 25,2% degli investimenti integrati (485 milioni di euro) collegati a tecnologie più avanzate. Anche nel 2010, come nell'anno precedente, il segmento delle piccole e medie imprese fa segnare una quota più elevata di interventi integrati sul totale degli investimenti ambientali (36,8%) di quella propria delle grandi imprese (22,6%). In termini assoluti, però, nelle piccole e medie imprese si registra una diminuzione della spesa in investimenti integrati (meno 11,6% ripetto al 2009), mentre nelle grandi imprese è in aumento (più 26,8% sul 2009).

Nel complesso, è da sottolineare che le imprese industriali continuano a effettuare investimenti per rimuovere o ridurre l'inquinamento dopo che è stato prodotto anziché integrare i propri impianti con tecnolgie più "pulite" che contribuiscano a proteggere l'ambiente dagli effetti negativi del processo produttivo.

Famiglie italiane: cala il reddito

Nel terzo trimestre del 2012, la propensione al risparmio delle famiglie italiane (definita dal rapporto tra risparmio e reddito disponibile) è stata pari all'8,9%, in aumento di 0,8 punti percentuali rispetto al trimestre precedente e di 0,3% nei confronti del terzo trimestre del 2011. D'altro canto, però, il reddito disponibile delle famiglie, in valori correnti, è calato dell'1,9% rispetto >

Propensione al risparmio delle famiglie
(I trimestre 2007-II trimestre 2012)
Fonte: ISTAT



al corrispondente trimestre del 2011, mentre la spesa per consumi finali è diminuita del 2,2%. Se ne deduce che il leggero aumento della propensione al risparmio è dovuta non a un aumento del reddito ma a una contrazione della spesa per consumi, dovuta probabilmente a una mancanza di fiducia in proiezione futura. Sfiducia che può trovare riscontro in un altro dato: tenendo conto dell'andamento "ufficiale" dell'inflazione (più basso di quello "percepito"), il potere d'acquisto delle famiglie (ossia il loro reddito disponibile in termini reali) è diminuito dello 0,1% rispetto al secondo trimestre del 2012 e ben del 4,4% in confronto al terzo trimestre del 2011. Infine, sempre nel terzo trimestre dell'anno scorso, il tasso di investimento delle famiglie (definito dal rapporto tra investimenti esclusivamente destinati all'acquisto di immobili e reddito disponibile) è stato pari al 6,7%, in calo di 0,1 punti percentuali rispetto al trimestre precedente e di 0,2 punti in confronto allo stesso trimestre del 2011. Complessivamente, gli investimenti delle famiglie destinati all'acquisto di immobili sono scesi dello 0,8% rispetto al trimestre precedente e del 4,7% nei confronti del terzo trimestre del 2011.

Nasce Scinet, primo contratto di rete logistico

Affrontare con la massima efficacia progetti di logistica industriale rispondendo come un unico interlocutore alle numerose esigenze delle più grandi aziende internazionali: questo è l'obiettivo condiviso da Supply Chain Integrator Network- Scinet , il primo contratto di rete creato in Emilia Romagna da Chimar, Arcese e Ventana Serra per offrire una completa ed efficiente integrazione dei servizi di packaging, logistica e trasporti, grazie a una sinergia professionale di competenze specialistiche di qualità. L'innovativo programma di rete, sottoscritto a novembre 2012 con atto notarile, si basa sul costituire un centro d'eccellenza e punto di riferimento internazionale, sviluppare progetti di logistica avanzata a supporto dell'intera supply chain aziendale, con una gamma di servizi completi e integrati: dal packaging al confezionamento, dalla logistica ai trasporti, senza omettere la predisposizione di attività commerciali, quali ad esempio la partecipazione a fiere e lo sviluppo di progetti d'internazionalizzazione. Nel comitato di gestione, Chimar è rappresentata da Giovanni Arletti (presidente) e Marco Arletti (consigliere), mentre Giancarlo Bergianti (vice presidente) e Mauro Audisio (consigliere) rappresentano Arcese e Ventana Serra. "La crisi costringe le imprese a cercare soluzioni innovative. Con la rete abbiamo creato un'aggregazione che non forza l'individualità delle singole imprese, ma consente loro di integrare energie, risorse, competenze e progettualità", commenta il neopresidente Arletti. Aggiunge Bergianti: "In questo modo, i vantaggi di scala tipici della grande impresa diventano fruibili anche dalle imprese più piccole, senza snaturarne flessibilità e individualità. La sinergia tra gli attori coinvolti crea valore per tutti perché rappresenta anche una preziosa occasione per condividere esperienze e conoscenze, per confrontarci e stimolarci a crescere, diventando sempre più competitivi. Intraprendiamo oggi con entusiasmo questa nuova avventura con l'ambiziosa ma realistica intenzio-

ne di diventare leader europeo del settore, continuando costantemente a sviluppare competenze nella progettazione di imballi industriali e nella logistica aggregata".

Assologistica entra nel cluster per i progetti europei di formazione

Anche Assologistica, che raggruppa 250 operatori sull'intero territorio nazionale, partecipa al cluster per i progetti dell'Unione europea. Il raggruppamento è stato costituito per coordinare i progetti di formazione, di innovazione tecnologica e di ricerca scientifica nel settore dell'intermodalità, della logistica e della mobilità. Tutti progetti destinati al sostegno finanziario della commissione europea, che può rappresentare lo strumento principale per lo sviluppo dell'innovazione, e quindi della competitività, delle imprese italiane, oltre a favorire le sinergie con le gli operatori internazionali. Attualmente l'accordo è partecipato da undici realtà nazionali: Assologistica, il Cieli-Centro italiano eccellenza logistica integrata dell'università di Genova, Cip-Consorzio innovazione pubblica (unità operativa del Consorzio Multicon, coordinatore del raggruppamento), il C Log-Centro ricerca logistica della Liuc università Carlo Cattaneo, il Crimm-Centro ricerca modelli mobilità dell'università di Cagliari, il Ctl-Centro ricerca trasporto logistica dell'università La Sapienza, il dipartimento Ingegneria Trasporti "Luigi Tocchetti" dell'università Federico II, la fondazione Itl-Istituto trasporti logistica, l'Isfort-Istituto superiore formazione ricerca trasporti, la Scuola nazionale trasporti logistica, il Transmit-Centro studi ricerche mobilità infrastrutture trasporti dell'università di Verona. Si sono già tenute due riunioni operative: una a La Spezia presso la sede della Scuola nazionale trasporti logistica e l'altra a Roma presso la sede della fondazione Banca nazionale comunicazioni. Il raggruppamento verrà presentato ufficialmente a Verona in occasione del salone internazionale Transpotec Logitec e si porrà come il principale partner operativo per i progetti europei promossi anche da soggetti o raggruppamenti privati (centri, interporti e società di logistica, di mobilità e trasporti). Le attività del raggruppamento sono coordinate da una commissione scientifica composta da ventidue esperti del settore. "Siamo molto soddisfatti per la partecipazione di Assologistica che sancisce l'unione operativa delle imprese private e del mondo della ricerca scientifica. In pochi mesi siamo riusciti a organizzare il principale polo di formazione e ricerca del settore. Incrementeremo ulteriormente le dimensioni e le competenze del raggruppamento per renderlo un efficace strumento di collaborazione con il ministero dedicato ai progetti europei", ha sottolineato il presidente del Cip Ivan Drogo.

"I porti del nord", secondo appuntamento a Bologna

L'Interporto di Bologna ha ospitato presso la propria infrastruttura il secondo appuntamento de "I porti del nord" che, per le caratteristiche del programma e gli ospiti relatori, ha rappresentato un momento di approfondimento e di confronto sulle dinamiche che frenano il nostro sistema logistico e le potenzialità e le iniziative che, invece, potrebbero consentirgli di acquisire margini importanti di competitività. Le conclusioni dell'evento sono state affidate al vice ministro Mario Ciaccia che, per la prima volta in visita all'interporto di Bologna e nel tentativo di condensare i contributi di tutti gli oratori, ha sottolineato le seguenti urgenze delle quali si spera si faccia carico il prossimo governo: finalizzare l'iter burocratico di approvazione della legge di riforma dei porti e degli interporti; strutturare una politica d'intervento a livello istituzionale che sostenga fattivamente l'integrazione dei nodi di trasporto; elaborare un piano di sviluppo e di azione concreto, depurato dalle logiche lobbystiche, che dia valore ai tempi di realizzazione. ■

Assegnato a Chep Italia il premio Lean and Green

Chep Italia, filiale italiana del leader mondiale nelle soluzioni di pooling di pallet e contenitori, si è aggiudicata il premio Lean and Green grazie a una serie di concrete e specifiche azioni per la protezione ambientale. Azioni che sono programmate al 2015. Questo premio è stato istituito per promuovere la logistica sostenibile, attraverso un riconoscimento alle aziende che adottano programmi di riduzione delle emissioni nocive e contemporaneamente mirano a una riduzione dei costi. Il premio, assegnato dal Freight Leaders Council Plus, si basa su un piano aziendale scitto e validato che deve avere obiettivi concreti e i cui risultati possano essere misurabili e verificabili. Le aziende che partecipano al programma, fra le quali, appunto, Chep Italia, si sono impegnate a ridurre di almeno il 20% le proprie emissioni nell'arco di un quinquiennio (2010-2015). "Con azioni sempre più incisive e capillari ci stiamo impegnando per raggiungere i target di sostenibilità che ci siamo prefissi, obiettivo che abbiamo già centrato lo scorso anno, come dimostra il premio assegnatoci. Siamo certi che tutte le soluzioni che abbiamo messo già in pratica, e quelle che abbiamo in programma, ci permetteranno di proseguire con successo sulla stessa strada", ha sottolineato Paola Floris, Country General Manager di Chep Italia. In particolare, l'azienda ha svolto un'azione mirata sui flussi inbound (Gdo-piattaforme Chep), che, non essendo gestiti a carico completo, rappresentano un terreno su cui lavorare per l'ottimizzazione dei carichi.

Columbus acquisisce la logistica Pelikan

La Columbus, storica società della logistica brianzola, nata alla fine degli anni '80 grazie all'iniziativa imprenditoriale dei due fondatori, Amedeo Bianconi e Felice Schieppati, oggi affermata azienda sul territorio lombardo, prosegue il proprio percorso di crescita con l'aquisizione di un nuovo marchio del settore cancelleria. Si è infatti concluso in gennaio il trasferimento della logistica della Pelikan presso il deposito Columbus di Cormano. La Columbus può contare oggi su 45 mila metri quadrati di superfici coperte adibite a deposito e su importanti specializzazioni in numerosi settori (ricambistica, prodotti finiti per climatizzazioni e riscaldamenti, alimentare, farmaceutico, oltre alla cancelleria). Sin dalla nascita la società monzese si è affermata attraverso la capacità di gestire la logistica di settori anche complessi e con forti necessità per quanto riguarda elasticità e flessibilità. Questo è uno dei motivi di fondo per cui, nell'operazione Pelikan, è stata in grado di completare lo start up del nuovo cliente senza particolari difficoltà. Grazie a questa acquisizione, l'azienda consolida la propria specializzazione nel settore cancelleria già iniziata con la gestione di Pentel alcuni anni fa. È ferma intenzione del management continuare a investire commercialmente nel settore con l'obiettivo di esserne l'operatore logistico di riferimento.

Zanardo: il giusto mezzo per ogni destinazione

Grazie alle soluzioni personalizzate che la Zanardo Servizi Logistici (società fondata a Venezia nel 1961) modula sulle richieste e sulle esigenze dei clienti, nessun carico è impossibile da gestire e nessuna destinazione è irraggiungibile. Un esempio: l'esportazione per via aerea di tubi in acciaio, imballati in casse chiuse presso lo stabilimento della Inox Tech di Lendinara, in provincia di Rovigo, poi caricati su camion e infine spediti, appunto per via aerea, grazie al noleggio di due Antonov, a un cliente a Doha, nel Qatar. L'azienda veneta punta molto sull'esportazione italiana e sui mercati internazionali. Questo anche in virtù della grande attenzione che dedica alla gestione dei dazi, dei diritti e delle forma-

lità doganali. Infatti, dispone di depositi doganali, fiscali e Iva, gestendo le relative procedure e i rapporti con l'agenzia delle dogane e offrendo ai clienti la possibilità di cogliere il momento economicamente più vantaggioso per la commercializzazione delle merci sui mercati esteri. I depositi doganali sono situati a Lodi e a Venezia Marghera.

Le nuove stampanti mobili di Zebra Technologies

Le infrastrutture per il wireless lan sono ormai fondamentali nel sostenere la produttività e le opportunità di servizio in vari settori. Nel settore dei trasporti e della logistica, permettono una maggiore mobilità e l'accesso ai dati in tempo reale (ad esempio, la raccolta di dati automatizzata e il mobile computing, che consentono agli utenti di individuare le attività, migliorare l'efficienza e ridurre perdite e sprechi). Le stampanti portatili di etichette QLn firmate Zebra Technologies, da oggi vantano anche

la nuova tecnologia wireless radio 802.11n. Inoltre, la possibilità di utilizzare la connessione Bluetooth fornisce una maggiore libertà di scelta tra le applicazioni sulle reti wireless. Queste nuove funzionalità wireless e Bluetooth sono un passo avanti nel soddisfare le esigenze del settore migliorandone la produttività complessiva. Permettono una maggiore velocità, essenziale in un settore in cui vi è la necessità di trasmettere grandi quantità di dati. A differenza di altre soluzioni sul mercato che supportano solo i 20MHz, la radio 802.11n supporta larghezze di banda del canale sia di 20 MHz sia di 40 MHz. Questo offre agli utenti finali una scelta di reti, permettendo di selezionare la meno congestionata e consentendo la stampa immediata di etichette per le spedizioni, la ricezione di materiale o per la gestione del magagazzino. >

Palletways rivoluziona il servizio internazionale

Palletways, società leader in Italia nel trasporto espresso su pallet, ha rinnovato a fondo il servizio internazionale, oggi disponibile con tariffe più competitive e un ottimizzato sistema di rese. Il nuovo modello operativo garantisce tempi di consegna più rapidi nelle spedizioni estere, in particolare per il servizio Premium: i concessionari, infatti, possono oggi immettere i pallet direttamente negli hub europei, evitando il transito attraverso i centri di smistamento nazionali, abbreviando notevolmente i tempi. "Per ampliare il proprio giro di affari, molte piccole e medie aziende italiane hanno bisogno di aprirsi al commercio internazionale, il problema è trovare un servizio di trasporto di qualità, che possa accompagnarle in questa avventura", sottolinea Stefano Gandolfo, responsabile del servizio internazionale dell'azienda, che aggiunge: "Forti di un network che abbraccia undici paesi e trecento società di trasporto consorziate in tutta Europa, siamo il partner ideale per le imprese che si affacciano sui mercati del vecchio continente". "I clienti che hanno provato il nostro servizio ci ringraziano perché possono così focalizzarsi sul proprio core business, delegando la gestione di tutte le spedizioni estere a un solo interlocutore del quale si fidano", dice il Key Account Angelo Pizzuto. Regno Unito, Germania, Francia, Belgio, Paesi Bassi, Spagna, Danimarca, Portogallo, Irlanda e Lussemburgo: i paesi serviti e ognuno vanta una capillare rete di concessionari, che conoscono tutti perfettamente il territorio in cui operano: "Abbiamo un network strettamente 'domestico' ed è questa la sua forza, anche a livello internazionale", spiega l'amministratore delegato di Palletways Europe Rachael Alpha. Il modello di business utilizzato è particolarmente adatto a spedire piccole partite di merce verso destinazioni multiple, quindi risponde meglio di ogni altro al processo di frammentazione dei volumi che si sta verificando nelle spedizioni internazionali, così come in Italia. Con una particolarità rilevante: "A differenza di altri competitor, il nostro servizio internazionale è coerente in tutti i paesi in cui opera. Garantiamo i medesimi livelli di qualità da Canicattì a Londra", conclude Rachael Alpha.

Gse Italia consegna un nuovo CeDi a Vercelli

Si sono conclusi i lavori per la realizzazione della nuova piattaforma logistica Dimo/Euronics a Vercelli, consegnata lo scorso ottobre da Gse Italia, società di costruzioni che opera in qualità di general contractor. L'immobile, che copre una superficie di 28.500 metri quadri, di cui 3.500 di palazzina uffici, è stato il frutto di una progettazione continua condotta a fianco del cliente lungo tutta la fase di realizzazione dell'edificio, interessando in fase esecutiva ogni suo dettaglio. L'obiettivo primario è stato quello di ottimizzare costi e prestazioni - sia tecniche sia funzionali - senza tralasciare, nel quadro di un accompagnamento a 360° del cliente nella sua idea di progetto, gli aspetti architettonici dell'edificio.

Collaborazione Parker-Yale

Parker Hanninfin Corporation, colosso mondiale (311 stabilimenti in 48 paesi e 13 mila punti vendita in 104 Stati) nella produzione di tecnologie e sistemi diversificati nel Motion&Control, ha iniziato una collaborazione con Yale per il proprio stabilimento di Corsico, Milano. In questo sito, infatti, l'azienda sviluppa la divisione dedicata alla produzione di flessibili ad alta pressione, che comprende anche un magazzino per le materie prime e componenti base, con circa tremila codici. L'esigenza di migliorare la gestione di tale magazzino ha portato alla collaborazione con Yale, che ha offerto anche la consulenza di Ormic, suo dealer di zona. Yale, che appartiene alla Nocco Materials Handling Group, vanta in Italia una lunga esperienza nella costruzione di carrelli elevatori che l'ha portata oggi ad avere una produzione di circa 12 mila macchine l'anno con un know how totalmente italiano. Yale ha individuato i carrelli elevatori e le soluzioni di magazzino più idonee per soddisfare le necessità della Parker sempre più orientate al just in time. In particolare, per velocizzare le movimentazioni, sono stati introdotti carrelli controbilanciati convenzionali a tre ruote a trazione elettrica e la scaffalatura è stata riposizionata, portando la larghezza delle corsie (che sono state dimezzate come le scaffalature) a circa quattro metri. In questo modo, il magazzino è in grado di gestire giornalmente un totale di circa 216 pallet. ■

GLS, il tuo corriere espresso

GLS corriere espresso è leader di settore. Con i suoi servizi di qualità e del tutto personalizzabili è in grado di soddisfare le esigenze di ogni tipo di clientela. GLS è presente in 42 Paesi Europei, con 660 Sedi, 37 Centri di smistamento e 14.570 mezzi per le consegne. In Italia è capillarmente diffusa su tutto il territorio nazionale. Con 134 Sedi e 10 Centri di smistamento, GLS raggiunge tutte le destinazioni consegnando in 24 ore (Sud e Isole in 48 ore).

Certi delle ottime performance del Gruppo, oltre 110.000 clienti, ogni giorno, affidano le loro spedizioni a GLS.

IL VOSTRO SUCCESSO È IL NOSTRO SUCCESSO
www.gls-italy.com · Servizio Clienti 199 15 11 88

GLS

La responsabilità solidale

di **Franco De Renzo**

È entrata in vigore la legge n. 134-2012 che ha convertito il decreto legge n. 83/2012. La legge, all'articolo 13-ter, prevede nuovi adempimenti in materia di responsabilità solidale negli appalti e nei servizi.

La nuova normativa, in caso di appalto di opere o di servizi, ritiene il committente responsabile in solido con l'appaltatore e l'eventuale subappaltatore, nei limiti dell'ammontare del corrispettivo dovuto in relazione alle prestazioni effettuate nell'ambito del rapporto di appalto:

- del versamento all'erario delle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente;
- del versamento dell'Iva dovuta dall'appaltatore/subappaltatore all'erario.

La responsabilità cessa se il committente verifica, acquisendo la documentazione prima del versamento del corrispettivo, che gli adempimenti di cui sopra, scaduti alla data del versamento, siano stati correttamente eseguiti dall'appaltatore/subappaltatore. Il committente ha il diritto di sospendere il pagamento del corrispettivo fino all'esibizione della predetta documentazione da parte dell'appaltatore/fornitore, per ogni pagamento.

L'eventuale inosservanza delle modalità di pagamento, previste a carico del committente, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 200 mila euro se gli adempimenti prima richiamati non sono stati correttamente eseguiti dall'appaltatore (e/o dal subappaltatore).

Sembra che l'ambito dell'appalto si ritiene esteso a ogni fornitura di servizi con corrispettivi di carattere "periodico" e che non siano soggetti a contratti autonomamente disciplinati dalle disposizioni del codice civile (ad esempio, nel caso de trasporto).

È opportuno che ognuno si doti di un modello di autocertificazione per il versamento dell' Iva e delle ritenute Irpef, magari da compilare mensilmente, così da averlo sempre pronto per eventuali richieste da parte dei clienti. È da ricordare che autocertificare dati falsi può comportare anche l'arresto.

Naturalmente è indispensabile che si pratichi la stessa procedura per i fornitori, ai quali dovrà essere richiesta la relativa documentazione, e per i quali si potrebbe incorrere nelle pesanti sanzioni pecuniarie. Sarà, inoltre, opportuno archiviare ciascuna dichiarazione alle fatture da pagare/incassare, più che con il nome del fornitore/cliente, vagliando la procedura più opportuna. È anche necessario verificare l'attendibilità della firma apposta nell'autocertificazione con quella della fotocopia del documento allegato. ■

Franco De Renzo, tel. 0245101071,
email: segreteria@studioderenzo.it

Sai qual è il nostro impegno dal 1926?

agevolare l'incontro tra le aziende di spedizioni, trasporto e logistica e la committenza industriale

Con quali servizi?

Guida Tuveri

dal 1926, l'unico Elenco nazionale delle società di spedizioni, trasporto merci, logistica e servizi.

transportonline.com

dal 1996, il primo portale dedicato al trasporto ed alla logistica delle merci

Potete farvi conoscere da oltre 200.000 aziende che consultano i nostri servizi di comunicazione

Publitrans srl
Direzione commerciale - tel. 011 840855, fax 011 842590 - publitrans@transportonline.com
Direzione amministrativa e redazione - tel 039 2301939, fax 039 2301943 - redazione@tuveriedizioni.com

Trasporto: opportunità per le aziende dell'export

di **Marco Lopez De Gonzalo e Marco Lenti***

Nella prassi commerciale, le imprese italiane che esportano tendono a non volersi occupare del trasporto dei propri prodotti. Accade spesso che vendano all'estero a condizioni Ex Works (EXW, ossia "franco fabbrica") nella convinzione che, non assumendosi gli obblighi di organizzazione del trasporto verso i clienti, non dovrebbero nemmeno assumere i rischi che dallo stesso trasporto possono derivare. Tale convinzione non corrisponde del tutto alla realtà. Infatti, sebbene nella vendita a condizioni EXW sia il compratore a organizzare il trasporto delle merci, è vero altresì che, in alcune circostanze, il venditore si assume comunque alcune responsabilità nei confronti del vettore. Ciò deriva dal fatto che il venditore è indicato nei documenti di trasporto (polizze di carico, lettere di vettura CMR, air waybill, ecc.) come "shipper" o mittente. Questa qualifica comporta che, nell'ipotesi in cui il destinatario delle merci ometta di pagare il nolo (nel caso in cui sia pagabile a destino) ovvero ometta di ritirare la merce, il vettore può richiedere il pagamento del nolo stesso al mittente venditore. Inoltre, dal mancato ritiro, possono derivare altre conseguenze: il vettore può addebitare al venditore anche altri costi (che possono giungere ad avere importi rilevanti), quali le spese di sbarco, i costi di sosta delle merci maturati nel magazzino del vettore o i costi di detenzione dei container all'interno dei quali la merce è stivata. Tali responsabilità derivano dal fatto che il venditore, quando assume la qualifica di "shipper", diventa parte del contratto di trasporto, nonostante questo sia organizzato dal compratore. A ciò si deve aggiungere che il venditore a condizioni EXW ha comunque l'onere di predisporre il corretto imballaggio della merce, di dichiararne correttamente quantità e tipo, di esplicitarne l'eventuale natura pericolosa, onde consentire al vettore di prendere tutte le cautele previste dalle leggi e dai regolamenti in materia di merci pericolose. A fronte delle responsabilità che il venditore EXW in ogni caso si assume verso il vettore non corrisponde però il vantaggio di essere il "cliente" di quest'ultimo, come invece avverrebbe nel caso in cui il trasporto fosse da lui organizzato. Vantaggio che si traduce in una maggiore e più stretta relazione con il vettore e, conseguentemente, nel controllo delle sue merci nelle fasi del trasporto verso il compratore (si pensi ai servizi di tracciabilità messi a punto dagli operatori) o in una più efficace gestione delle patologie quali il mancato ritiro a destinazione, con tutti gli oneri che ne possono conseguire.

Questi brevi e sintetici rilievi inducono a riflettere sul fatto che le aziende esportatrici possono ricevere da operatori logistici esperti e affidabili di loro fiducia molti più benefici rispetto ai costi che potrebbero trovarsi a fronteggiare per aver scelto di non volersi occupare della logistica delle loro merci. ■

Studio legale Mordiglia
20145 Milano - Via Telesio, 2
Tel. 0243980804
16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17
Tel. 010586841 - mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

Assologistica, l'Associazione nazionale che tutela e promuove gli interessi della logistica

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

Scopo principale dell'Associazione è di promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso. La peculiarità di Assologistica è infatti costituita dall'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano.

Il complesso momento che il settore della logistica sta attraversando, induce a esaminare con estrema attenzione tutti gli scenari possibili e a monitorare con continuità l'evolversi della situazione sia a livello nazionale, sia a livello internazionale.

In tale ottica si è ormai affermata l'esigenza imprescindibile di formazioni associative compatte e omogenee, al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dalle imprese del settore. Una forte rappresentanza di categoria evita, da un lato, l'insorgere di atteggiamenti contraddittori e, dall'altro, la possibilità di interventi concreti, positivi e costruttivi nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e di tutto il mondo imprenditoriale.

Assologistica ha costituito un centro culturale, Assologistica Cultura e Formazione, il quale organizza corsi di formazione per personale dei settori della logistica e della Supply Chain, Workshop, convegni ed eventi a tema.

Per tutti questi motivi è importante, per chi opera nel mondo della logistica, valutare l'opportunità di aderire ad ASSOLOGISTICA.

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:
***ASSOLOGISTICA**: Via Camalio 19 - 20124 Milano*
Tel. 02 669 1567 oppure 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45
www.assologistica.it
milano@assologistica.it
oppure ***roma@assologistica.it***

Assologistica

Depositi fiscali ai fini Iva, chi ben comincia …

di **Stefano Morelli**
Presidente della commissione Dogane di Assologistica

I depositi fiscali Iva, istituiti con la legge n. 28 del 18/02/1997 e il regolamento n. 419 del 18/12/1998, sono regolati dall'articolo 50-bis del dl 331/1993. Sono definiti come speciali depositi fiscali istituiti per la custodia di beni nazionali e comunitari non destinati alla vendita al minuto nei locali dei depositi stessi e non soggetti all'imposta sul valore aggiunto.

In generale, i depositi Iva assumono particolare rilevanza nel sistema applicativo del tributo interno. Sono effettuate "senza pagamento dell'Iva" determinate operazioni, aventi a oggetto beni nazionali o comunitari, eseguite mediante l'introduzione o l'estrazione delle merci nei o dai depositi Iva, durante la giacenza delle merci nei depositi Iva o mediante trasferimento delle merci tra depositi Iva. Da questo meccanismo gli operatori riescono a trarre un notevole vantaggio finanziario, in quanto possono effettuare acquisti senza pagare materialmente l'Iva. Per tale motivo i depositi Iva offrono alle aziende, in particolare a quelle che soffrono di credito Iva o che non godono delle agevolazioni degli esportatori abituali "plafond", un efficace strumento di bilanciamento finanziario, cosa di non poco conto in considerazione al periodo di recessione che il tessuto economico sta attraversando da diverso tempo. L'estrazione delle merci dal deposito Iva, se immesse in consumo nel territorio dello Stato, viene assolta con autofattura o fattura integrata da registrarsi con il metodo del "reverse charge".

Nel corso degli anni su tale materia si sono succedute numerose circolari applicative che, purtroppo, invece di chiarire talune problematiche interpretative sorte nel tempo, hanno determinato una situazione di incertezza operativa nell'esercizio di tale istituto, con il conseguente insorgere di contenziosi più o meno rilevanti. Con il "decreto sviluppo" bis-art. 34, comma 44-dl 179/2012, convertito in legge n. 221/2012, il legislatore ha inteso risolvere diverse situazioni controverse:

a) l'utilizzo "virtuale" del deposito Iva: tale possibilità era contestata dalla pubblica amministrazione, che imponeva il recupero dell'Iva, con le relative sanzioni, in quanto sosteneva che in tale ipotesi mancasse il presupposto del deposito; ora con il nuovo dispositivo legislativo il deposito Iva si configura con il solo passaggio delle merci negli spazi limitrofi al deposito e alla loro estrazione dal medesimo: "l'introduzione si intende realizzata anche negli spazi limitrofi al deposito Iva, senza che sia necessaria la preventiva introduzione della merce nel deposito" (…"né obbligo di scarico del mezzo di trasporto", come già disposto dal dl 185/2008, convertito in legge n. 2/2009);
b) la pubblica amministrazione contestava, in sede di accertamento, la simulazione del contratto di deposito quando non fosse riscontrata una custodia delle merci confortata da una "giustificazione economica" per la destinazione al deposito Iva. Ora la nuova normativa chiarisce le prestazioni di servizi di cui alla lettera h) comma 4 dell'art.50 bis dl 331/93: "Si devono ritenere assolte le funzioni di stoccaggio e di custodia, e la condizione posta agli articoli 1766 e seguenti del codice civile che disciplinano il contratto di deposito";
c) estrazione dal deposito: "All'estrazione della merce dal deposito Iva per la sua immissione in consumo nel territorio dello Stato, qualora risultino correttamente poste in essere le norme dettate al comma 6 del citato art. 50-bis (dl n. 331/1993), l'imposta sul valore aggiunto si deve ritenere definitivamente assolta".

Assodato che il "debito Iva" è da intendersi definitivamente assolto con la corretta osservanza della procedura di autofatturazione, a parere dello scrivente, le attuali misure che prevedono l'obbligo di prestare una garanzia per le operazioni di immissione in libera pratica introdotte con il dl n. 70/2011 e convertito in legge n. 106/2011, sono superate e da abrogare. Confidiamo in un ulteriore passo in avanti del legislatore!
Nella sostanza pare risolta la complicata questione dell'utilizzo "virtuale" di questo istituto e soprattutto, avendo il nuovo dispositivo normativo la caratteristica di interpretazione autentica, la sua efficacia è retroattiva: questo permetterà di "sanare" contenziosi in corso che non siano ancora stati definiti. ■

EUROMERCI
il mensile di logistica

ATTUALITÀ - INCHIESTE - INTERVISTE - FOCUS

I FOCUS 2013

Gennaio-Febbraio
- Sistema Interportuale
- Speciale dedicato ai Corrieri Express

Marzo
- Cargo Aereo
- Speciale dedicato alla Logistica Automotive

Aprile
- Logistica Retail-Food&Beverage
- Speciale dedicato alla Logistica Sostenibile

Maggio
- Immobiliare Logistico
- Speciale dedicato a Material Handling & Attrezzature per magazzini

Giugno
- Filiera Fredda
- Speciale dedicato al Trasporto Intermodale

Luglio-Agosto
- Logistica del Farmaco
- Speciale dedicato al Mercato Immobiliare

Settembre
- Logistica del Fashion
- Speciale dedicato alla Reverse Logistics

Ottobre
- Material Handling
- Speciale dedicato all'Autotrasporto

Novembre
- ICT e Software per la Logistica
- Speciale dedicato alla Logistica Portuale

Dicembre
- City Logistics
- Speciale dedicato ai Mercati Asiatici

www.euromerci.it

Sicurezza e alta formazione

di **Federica Catani**
Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

In Italia si sta sviluppando un sistema di significative opportunità legate alla realizzazione di percorsi di alta formazione. Il Catalogo interregionale dell'alta formazione nasce, nel 2006, a seguito di un protocollo di intesa per il riconoscimento reciproco dei voucher per l'alta formazione sottoscritto tra alcune Regioni italiane. Le Regioni hanno sviluppato il progetto di un catalogo regionale di alta formazione che il ministero del Lavoro ha inizialmente finanziato con risorse del PON "Azioni di sistema" programmazione 2000-2006, mentre la fase a regime è stata realizzata attraverso risorse dei Piani operativi regionali FSE 2007-2013. Il catalogo vede la partecipazione di 10 Regioni (Emilia Romagna, Basilicata, Campania, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Valle d'Aosta e Veneto) e raccoglie master e corsi di specializzazione per laureati e diplomati che si realizzano su tutto il territorio nazionale in collaborazione con le imprese.

Il progetto, fin dal suo inizio, ha avuto come finalità quella di stimolare l'accesso alla formazione lungo tutto l'arco della vita in un'ottica di aggiornamento costante e specializzazione delle persone, per aumentarne l'occupabilità e l'adattabilità. In particolare, tenuto conto della situazione economica e produttiva, intende favorire l'accesso a percorsi formativi utili all'inserimento, al reinserimento lavorativo ed alla permanenza nel mercato del lavoro, nonché andare incontro alla domanda di mobilità interregionale, valorizzando le scelte individuali e rispondendo alle aspettative delle persone. La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha recentemente dato avvio a un percorso di alta formazione candidato e ammesso nell'ambito del Catalogo interregionale. Il corso, denominato "Esperto in gestione della sicurezza in ambito logistico e portuale" è realizzato in partnership con La Spezia Container Terminal e vede inoltre il sostegno da parte di alcuni soggetti più rappresentativi della comunità portuale regionale, quali Ligurian Ports (in rappresentanza delle tre Autorità portuali liguri) e alcune imprese del settore.

"Abbiamo fatto nostri gli obiettivi dichiarati da parte delle Regioni aderenti all'iniziativa del Catalogo interregionale dell'alta formazione" spiega Genziana Giacomelli, direttore della Scuola "e abbiamo deciso di candidare un percorso per nulla generico, che potesse rappresentare un concreto punto di partenza per quanti siano motivati a intraprendere un percorso professionale nel settore logistico-portuale. Da un confronto avuto con l'azienda partner e con gli altri soggetti sostenitori, abbiamo ritenuto opportuno fare un affondo specifico sul tema della 'sicurezza sul lavoro', non tanto da un punto di vista normativo, quanto dal punto di vista della sua comunicazione e diffusione. La figura che andremo a formare avrà sicuramente conoscenze approfondite in materia di identificazione dei rischi, procedure e interventi di prevenzione, normativa e documentazione, ma sarà anche una figura preparata sugli aspetti più propriamente 'culturali' legati alla sicurezza e sugli aspetti di interdipendenza con l'organizzazione. Parte integrante del percorso, in linea con l'importanza che la nostra scuola accorda alle metodologie partecipative, sarà la realizzazione di un project work, da svolgersi presso un'azienda logistico-portuale. Durante il project work i partecipanti potranno non solo applicare i concetti appresi in aula in un concreto contesto professionale, ma anche partecipare alla creazione di strumenti, anche multimediali, di comunicazione, formazione e informazione in materia di sicurezza. Il rapporto con le imprese e con gli enti più rappresentativi del settore è costante in ogni fase di realizzazione del progetto, anche tramite l'organizzazione di momenti di testimonianza e di sessioni di confronto con responsabili e operatori. Da sempre promuoviamo, soprattutto in relazione a temi strategici quale quello della sicurezza, la realizzazione di attività che garantiscano non solo l'acquisizione di nozioni, ma soprattutto l'acquisizione di strumenti stabili per i quali la cultura della sicurezza possa nel tempo radicarsi negli individui, nelle imprese e nei territori". ■

Consulenze

Serdocks fornisce supporto agli operatori logistici per:

- Progettazione di infrastrutture fisiche e informative.
- Studi ed analisi di mercato.
- Attività di vendita, marketing, pubblicità, organizzazione di manifestazioni e convegni.
- Selezione di fornitori e definizione della contrattualistica.
- Approvvigionamento di beni e servizi.
- Gestione e controllo di iniziative di trasformazione aziendale.
- Organizzazione di corsi di formazione.
- Selezione e supporto per accedere ai contributi della formazione.

Servizi

Serdocks eroga servizi alle aziende per:

- Gestione dei sistemi informativi.
- Gestione dei processi non "core" (personale, contabilità)

Comunicazione

Serdocks ricopre il ruolo di referente principale per le aziende del settore, nella fornitura esclusiva di dati e di informazioni.

È editore di:

- EUROMERCI rivista di logistica, distribuzione e trasporto.
- Altri periodici e pubblicazioni.

Serdocks vanta referenze con operatori locali, globali e con associazioni di categoria di rilievo nazionale. (Assologistica)

Serdocks S.r.l
Via Cornalia, 19 - 20124 Milano
Tel. +39 02 66 91 567
Fax: + 39 02 66 71 42 45
Email: **serdocks@serdocks.it**

SERDOCKS S.R.L.

Synthesis: il trasporto si fa sostenibile

Il progetto Synthesis amplia la prospettiva a livello comunitario

Il progetto Synthesis (www.synthesis-project.gr) si sviluppa all'interno del programma Marco Polo II e ha l'obiettivo di sostenere i moderni concetti di trasporto "sostenibile" e intermodale. In breve così possono essere declinate le azioni del progetto:

- promuovere l'intermodalità per spostare il traffico merci dalla gomma al ferro rispettando le direttive europee che nel Libro Bianco dei Trasporti indicano chiaramente che entro il 2030 il 30% delle merci in Europa dovrà viaggiare su modalità alternative alla gomma, e il 50% entro il 2050, migliorando la qualità dell'aria, limitando l'emissione di Pm10 e di CO2 e la sicurezza delle strade;
- sviluppare "Reti di apprendimento", mettendo a disposizione degli operatori innovativi corsi di formazione "a Bordo" e "a Terra";
- condividere conoscenze, strumenti di lavoro e "best practices" per incentivare il trasporto intermodale nel bacino Adriatico e nel Mediterraneo orientale.

I partner di progetto, Interporto Marche Spa, Diastasi e Bpm, coordinati dal capofila Anek Lines, si sono incontrati lo scorso novembre ad Ancona per fare il punto circa lo stato di avanzamento del progetto. Questa è stata anche l'occasione per mettere al corrente e aggiornare sull'attività Anne Barthes, delegato della commissione europea per i progetti del programma Marco Polo.

In Italia i 24 interporti esistenti movimentano 80 milioni di tonnellate di merci, occupando 60 mila persone. L'Interporto delle Marche, con sede a Jesi, è uno di questi e vanta quattro collegamenti ferroviari settimanali sulla linea Jesi-Milano con treni rilanciati sulle principali destinazioni europee.

Produrre efficienza nei processi logistici utilizzando l'intermodalità, questa è la mission di Interporto Marche Spa.

In un paese dove la logistica vale il 15% del Pil, intermodalità vuol dire anche sostenibilità, e non solo ambientale: le infrastrutture devono necessariamente evolversi da nodi di

Il gruppo di lavoro dell'Interporto Marche impegnato nel progetto, da sinistra Anna Laura Lacerra, Nicola Paradiso, Elisabetta Memè

una rete ad aggregatore di servizi impegnato a muovere il Made in Italy su lunghe distanze, favorendo i processi di internazionalizzazione e contribuendo a traghettare le nostre aziende in una dimensione più europea. Integrare i differenti nodi non é però di per sé sufficiente a determinare il trasferimento modale; occorre lavorare sul modello gestionale, concentrando le merci secondo la logica della Piattaforma Logistica Territoriale, descritta nel testo di legge che riforma degli interporti. Tale modello organizzativo/gestionale é, di fatto, già realtà nelle Marche.

Una recente delibera regionale, concertata con la Regione Umbria, ha assegnato a Interporto Marche e Sviluppumbria il compito di implementare l'intermodalità, integrando flussi di traffico e filiere merceologiche delle due regioni, attraverso una partnership di natura gestionale/commerciale. Si attua così un esempio concreto di network tra nodi infrastrutturali, arricchito sotto l'aspetto delle funzioni e dei servizi, coerente con il lavoro in atto nelle regioni affacciate sull'Adriatico per aggregare porti ed interporti, connettendoli alle Reti TEN-T ed ai corridoi europei come l'Helsinki-La Valletta ed il Corridoio Baltico-Adriatico il cui tracciato comprenderà molto presto anche il porto "core" di Ancona. Nella votazione della commissione Trasporti del parlamento europeo dello scorso 18 dicembre è stata infatti votata favorevolmente l'estensione fino ad Ancona del Corridoio Baltico-Adriatico; lo scalo dorico è stato inserito lungo le connessioni dei porti alto adriatici, che potranno altresì usufruire dei miglioramenti infrastrutturali lungo la tratta ferroviaria Ravenna-Ancona.

Il progetto Synthesis, la cui conclusione è prevista per la primavera 2013, permetterà di avere maggiore percezione dei temi citati, oltre a favorire la diffusione di nuove logiche legate al trasporto delle merci in ottica più europea; e, ci auguriamo, sempre più sostenibile!

Argol-Villanova: fusione con notevoli vantaggi

"Unendo le due aziende abbiamo accresciuto le potenzialità e il know how di entrambe, aumentando anche il numero dei clienti in Italia e all'estero", dice il presidente Piero Carlo Bonzano.

di **Valerio Di Velo**

PIERO CARLO BONZANO

Nel settembre del 2012, Piero Carlo Bonzano, azionista di riferimento del gruppo Argol, ha acquisito la maggioranza del gruppo Villanova, creando una grande e unica realtà integrata con un fatturato complessivo di circa 400 milioni di euro e 3.500 dipendenti. Le due aziende, che già collaboravano, con la loro fusione hanno dato vita a un unico "polo" in grado di rafforzare la propria collocazione sul mercato internazionale, posizionandosi come valido partner logistico apprezzato e riconosciuto da importanti attori industriali, operante in tutte le fasi della supply chain e altamente specializzato in settori quali l'automotive, l'elettromeccanico, l'energia, il food, il fashion, l'aerospaziale e in servizi quali la gestione dei ckd auto, trasporti, trasporti eccezionali e spedizioni, il packaging industriale, il cargo aeroportuale e l'engineering.

La storia del gruppo ha radici lontane: era il 1952 quando il cavaliere del lavoro Luigi Bonzano diede vita all'Argol. Poi è stata una continua crescita, che ha trovato un forte impulso a partire dagli anni '70, quando Piero Carlo, entrato nell'azienda di famiglia, la trasformò da una realtà rivolta al packaging industriale a un forte operatore della logistica integrata. Rilevante in quegli anni fu l'apertura del polo logistico di Livorno, un vero centro di eccellenza, l'entrata in nuovi settori di business, come quello della gestione delle merci nell'ambito aeroportuale, e il continuo potenziamento dell'attività fuori dai confini nazionali. Oggi, il gruppo Argol Villanova conta oltre sessanta sedi in Italia e all'estero, in Europa, in Asia e nelle Americhe, opera in particolare in Argentina, Brasile, Bulgaria, Cina, Francia, Egitto, India, Messico, Turchia, Usa, Venezuela e in Polonia, dove recentemente ha aperto un nuovo centro. Incontriamo il presidente del neonato gruppo, Piero Carlo Bonzano, al quale chiediamo subito le principali motivazioni che hanno portato alla fusione fra le due società.

"Si trattava di due aziende che possiamo definire 'compatibili' e, quindi, il passo di unificarle era assolutamente conveniente. In primo luogo, infatti, abbiamo messo insieme i diversi know how, trasferendoli da una società all'altra e aumentando le nostre competenze e potenzialità complessive. Abbiamo, poi, allargato la clientela sia in Italia sia all'estero e creato sinergie positive che ci hanno portato a razionalizzare gestione e costi. Basti pensare alla gestione dei magazzini. Tutto ciò ci ha portato notevoli vantaggi e anche a trovare soluzioni innovative. Sottolineo, in particolare, quanto dicevo poc'anzi a proposito del know how: abbiamo potuto 'completarci' a vicenda, portare esperienze nuove da una società all'altra. Ciò è stato rilevante, ad esempio, per quanto riguarda l'ingegneria logistica".

C'È VOLUTO CORAGGIO PER CONSOLIDARE UNA SIMILE OPERAZIONE IN UN'EPOCA COME L'ATTUALE CHE CERTAMENTE, DATA LA NOSTRA SITUAZIONE ECONOMICO-INDUSTRIALE, NON INDURREBBE A TENTARE NUOVE "AVVENTURE"?

▮ Noi operiamo in Italia, ma molto all'estero ed è al mercato internazionale che oggi in prima istanza bisogna guardare, specialmente dal nostro paese. La situazione italiana, come sappiamo, è critica ma fuori le cose vanno meglio: l'economia negli Stati Uniti sta migliorando anche se lentamente, cre-

scono investimenti e occupazione, in Europa, la Francia e la Germania stanno reggendo in settori chiave, i paesi Brics continuano a svilupparsi, seppure con tassi di incremento più contenuti rispetto a un recente passato. Il nostro gruppo prende iniziative e si muove in questo quadro globale. Un contesto globale dove, rispetto all'Italia, è più facile "fare" industria. Se valutiamo da questo punto di vista l'operazione di fusione tra Argol e Villanova che è stata portata avanti, se ne comprende meglio il significato e anche gli obiettivi.

PERCHÉ DICE CHE ALL'ESTERO È PIÙ SEMPLICE "FARE" INDUSTRIA?

▮ In Italia, abbiamo ancora retaggi da superare, come del resto sappiamo tutti. Occorrerebbe semplificare procedure, regolamenti, autorizzazioni, in un termine solo i vincoli burocratici. Servirebbe più credito specie per le piccole e medie aziende. Ci sono anche ostacoli oggettivi, come ad esempio il costo dell'energia e dei servizi. Tutto ciò ha portato molte aziende di tutte le dimensioni a delocalizzare, andando a produrre all'estero. Un fenomeno che continua e che interessa alcuni settori importanti per l'economia italiana, come quelli del tessile e della meccanica, etc.

PENSA CHE LE COSE POSSANO CAMBIARE?

▮ Credo che nel nostro paese ci siano grandi potenzialità e anche grandi capacità. Lo dimostra il fatto che continuano le nostre esportazioni. Bisogna sviluppare questo filone, lavorando sul piano della competitività del nostro sistema produttivo-industriale, nella speranza che anche la domanda interna possa ripartire.

SUL PIANO DELLA LOGISTICA NAZIONALE, IL SETTORE DOVE IL SUO GRUPPO OPERA, COME VEDE IL FUTURO?

▮ Mi pare un settore che la politica italiana e tutti i governi abbiano sempre sottovalutato. Se ne è parlato molto ma poco è stato fatto di concreto. In primo luogo è mancata una visione d'insieme tra le esigenze infrastrutturali, le diverse modalità di trasporto, i punti nevralgici di una "rete", quali i porti, gli interporti, gli aeroporti. Questa è un'impostazione che auspico sia corretta perché un efficiente sistema logistico nazionale è fondamentale per permettere all'industria, e in particolare a quella rivolta all'export, di essere competitiva. Al nostro paese serve un sistema logistico diverso e avanzato.

TRA I SETTORI NEI QUALI LAVORA ARGOL VILLANOVA C'È QUELLO DELLA GESTIONE DELLE MERCI NELL'AMBITO DEL CARGO AEREO. VISTO CHE LEI HA CITATO GLI AEROPORTI, COME VALUTA LA SITUAZIONE ITALIANA A TALE PROPOSITO?

▮ Riprendo quanto dicevo prima a proposito della logistica: è mancata anche in questo settore una visione d'insieme, una visione strategica. Altri paesi europei, importanti sotto l'aspetto logistico, come l'Olanda, la Germania, la stessa Francia o la Gran Bretagna, hanno fatto scelte precise, hanno costruito hub aeroportuali, concentrando le energie e le risorse rispettivamente su Amsterdam, Francoforte, Parigi, Londra, noi, invece, non abbiamo "scelto" in primo luogo tra Milano Malpensa e Roma Fiumicino, per farne l'hub principale per le merci del paese e abbiamo poi "disperso" il settore in tanti altri piccoli aeroporti. Inoltre, mancando una politica, nei nostri scali è prevalsa la linea immobiliare, con alti affitti, al posto di quella del potenziamento dei servizi e delle connessioni infrastrutturali. Tutto ciò ha portato compagnie aeree e spedizionieri a usare per il cargo aereo sia in partenza dall'Italia sia in arrivo aeroporti stranieri tramite l'aviocamionato, con un grave danno per l'economia e per le industrie del paese. Questa è un'altra situazione su cui occorrerebbe intervenire anche a livello politico e speriamo che ciò avvenga.

TORNIAMO ALLA FUSIONE TRA ARGOL E VILLANOVA, COSA SI ASPETTA DAL FUTURO?

▮ Con questa operazione pensiamo di avere le carte in regola per proiettarci in una nuova, più ampia dimensione e per rafforzare la nostra crescita sempre guidata da un forte spirito orientato all'innovazione e dalla logica di porre in primo piano le esigenze dei clienti. Guardiamo così a un ulteriore sviluppo del gruppo in ambito sia nazionale sia internazionale. ■

Ripartiamo, insieme.

Destinazione
TRANSPOTEC LOGITEC.

Nuovi modelli di truck,
veicoli commerciali e industriali,
servizi, eventi, test drive.

Riparti con noi!

www.transpotec.com

COUPON

FAI IL PIENO DI NOVITA' A PREZZO RIDOTTO!

TRANSPO LOGI TEC 2013

SALONE DELLA LOGISTICA INTEGRATA
E DEI TRASPORTI

Verona, 28 febbraio - 3 marzo

follow us on

media partner

organizzato da

PRESENTA QUESTO COUPON ALLE CASSE E OTTERRAI 2 INGRESSI AL PREZZO SPECIALE DI € 5,00

Tante potenzialità

Presentato a Roma, in una conferenza stampa, dall'Unione interporti riuniti-Uir il "Rapporto sul sistema interportuale italiano": un insieme di dati, di risultati, di numeri che, da un lato, sottolinea l'importanza che questi inland terminal hanno nel trasporto e nella mobilità delle merci attraverso il paese, specie sul versante intermodale e ferroviario (nel 2011, oltre centomila carri movimentati) e, dall'altro, le loro enormi potenzialità di sviluppo. Basti pensare che possono contare, oltre che sui 22 milioni di metri quadri oggi utilizzati, su circa altri dieci milioni disponibili per ulteriori espansioni nel breve-medio periodo.

a cura di **Paolo Giordano**

La UIR al governo: "basta miopie sugli interporti"

A Roma conferenza stampa dell'Unione Interporti Riuniti

Conferenza stampa a Roma della Uir, scorcio del tavolo della presidenza, da sinistra, Luciano Greco, consigliere dell'Unione, Alessandro Ricci, presidente, e Guido Improta, sottosegretario ai Trasporti

Ha detto Alessandro Ricci, presidente dell'Unione interporti riuniti-Uir, presentando nella conferenza stampa di Roma il "Rapporto sul sistema interportuale italiano": "La redazione di questo documento, oltre all'esigenza di fornire al pubblico dati plausibili e certificati, risponde anche all'urgenza di confezionare un vero e proprio monito al prossimo governo e al prossimo parlamento per concludere l'iter normativo delle leggi sugli interporti e sui porti, la cui operatività, dovutamente disciplinata, potrebbe pesantemente e positivamente incidere sull'andamento del Pil nazionale". Aggiunge ancora una nota della Uir: "Il Rapporto mette in evidenza in modo univoco e concreto un lungo elenco di eccellenze territoriali rappresentate dagli interporti che, inoltre, si portano dietro tanti riverberi a partire dal numero delle aziende insediate, dal numero degli addetti ai lavori diretti e indiretti, dai risparmi sui costi sociali. Tutto ciò non può essere sottovalutato. È evidente, però, che le strategie per gli interporti vanno collocate in piani di sviluppo completi e globali che dovrebbero riguardare la logistica e l'intermodalità e senza i quali prevarrebbero individualismi improduttivi e fini a sé stessi".

La presentazione del Rapporto, quindi, è stata anche l'occasione per la Uir di fare il punto sull'attuale funzionamento della logistica nazionale e per chiedere al prossimo governo e al prossimo parlamento un intervento urgente e deciso per modificarne l'organizzazione, da qui la citata richiesta di "piani di sviluppo completi e globali" contro "individualismi improduttivi". La Uir chiede, in altre parole, che la logistica sia finalmente ed effettivamente "portata a sistema", nel quale porti e interporti devono trovare la loro corretta e soprattutto "funzionale" e coerente collocazione, in primo luogo in rapporto agli assi fondamentali di traffico nazionali ed europei. Sottolinea con chiarezza la Uir che ciò non è finora avvenuto perché in Italia sono poco considerate "le dinamiche logistiche globali" causa "una politica miope che punta alla polverizzazione più che all'aggregazione e alle logiche di sistema". Un campanello d'allarme è stato suonato in questo senso dall'intervento nella conferenza stampa del sottosegretario al ministero delle In- >

Gli interporti in Italia (operativi nel 2011)

Il sistema interportuale italiano nel 2011

Fonte: UIR 2012

Struttura e capacità produttiva degli interporti italiani	
Aree destinate all'attività interportuale	*37.463.838 mq*
Aree disponibili per l'attività interportuale	*32.133.065 mq*
Aree infrastrutturate per l'attività interportuale	*22.618.447 mq*
Aree terminalistiche	*2.796.000 mq*
Aree logistiche	*5.975.313 mq*
Traffico Ferroviario	
UTI movimentate	*971.852*
TEU equivalenti	*1.739.625*
Carri convenzionali	*105.847*
Coppie di treni intermodali alla settimana	*551*
Coppie di treni intermodali all'anno	*27.550*

frastrutture e dei Trasporti Guido Improta che, dopo aver richiamato alcuni importanti aspetti della legge sugli interporti approvata alla camera dei deputati (in materia di lotta alla dispersione e allo spreco di risorse pubbliche e di "cabina di regia" nell'ambito di un'ottimizzazione della "funzione strategica" degli interporti) ha sottolineato gli ostacoli sollevati nel corso dell'iter del provvedimento "dalle lobby portuali che hanno interpretato questa legge come una minaccia per gli scali marittimi". Un fatto allarmante e che certamente non va nella direzione auspicata da Ricci di "costruire la logistica nazionale in un'ottica di sistema".

Veniamo al Rapporto, che ha avuto il merito di tracciare, forse per la prima volta in maniera organica e ragionata, una rappresentazione del settore interportuale (impresa non facile per l'eterogeneità strutturale e gestionale che caratterizza questo particolare contesto). Va prima di tutto sottolineato che tale lavoro aveva l'intenzione, raggiunta, di fornire un quadro d'insieme delle strutture interportuali italiane per metterne a fuoco, e per "misurarne e "quantificarne"", sia il valore dei risultati raggiunti sia le ancora importanti potenzialità. Inoltre, il rapporto è stato fortemente voluto dall'associazione anche per altri due fondamentali motivi:

1) contrastare il proliferare di insediamenti logistici spesso frutto di pure speculazioni immobiliari anche di fronte a un'offerta interportuale importante;
2) quantificare il contributo che gli interporti assicurano al trasporto ferroviario che sarebbe ben maggiore se venissero arginate le strategie dell'operatore ex monopolista certo non a favore del trasporto merci.

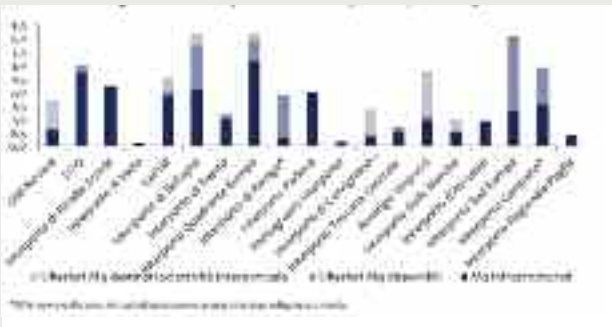
Serve una ferrovia più orientata alle merci

I "numeri" rilevati dal Rapporto rispetto a dimensione e attività degli interporti, in estrema sintesi, sono questi: 37,5 milioni di metri quadrati di aree destinate all'attività imprenditoriale, 32 milioni di metri quadrati di aree disponibili per attività interportuali, 22,6 milioni di metri quadrati di aree infrastrutturate per le attività interportuali, 2,8 milioni di metri quadrati di aree terminalistiche, 6 milioni di metri quadrati di aree logistiche. Per quanto riguarda le performance ferroviarie nel 2011, i dati sono: 972 mila uti movimentate, 1,7 milioni di teu movimentati, 27.500 coppie di treni intermodali, poco più di 100 mila carri movimentati. Dati che sono indicativi di una forte dinamicità e che sottolineano le potenzialità di crescita. Queste ultime sono ancor più poste in evidenza da un altro dato: i diciannove interporti che sono rientrati nella rilevazione statistica del Rappor-

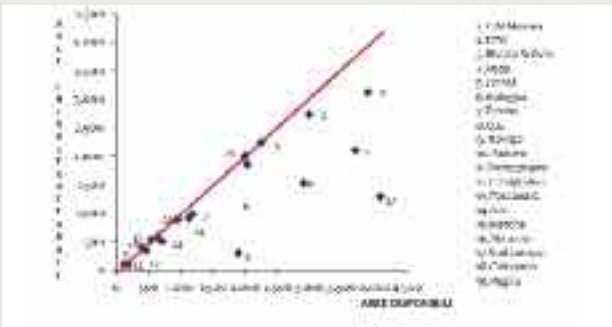
UN PRIMO LAVORO

Il Rapporto presentato a Roma, come abbiamo detto, affronta, forse per la prima volta, in modo ragionato, la situazione degli interporti italiani. A tale lavoro sarà dato un seguito. Infatti, come è stato sottolineato dal presidente della Uir Ricci e ribadito nello stesso Rapporto, l'obiettivo a medio termine dell'associazione è di dare "continuità a questo lavoro, utilizzandolo come base per future rilevazioni e rapporti annuali. Nelle future rilevazioni si cercherà di ampliare l'ambito di analisi e di problematiche trattate soltanto in maniera residuale, o non trattate del tutto, in questa prima fase. Ad esempio si cercherà di inquadrare la realtà italiana con le dinamiche mondiali dei flussi di traffico delle merci, in particolare per quanto riguarda i container. Inoltre, si cercherà di allargare lo studio delle strutture logistiche presenti all'interno delle aree interportuali, in base alle caratteristiche qualitative. Per migliorare l'analisi occorrerà analizzare quelle realtà che, pur essendo esterne al sistema, rappresentano competitori di particolare rilevanza, a partire dagli operatori della logistica privata e dai terminal ferroviari puri. Questa analisi consentirà di completare il quadro della logistica e dell'intermodalità nazionale, inglobando le aree territoriali, di grande rilievo, attualmente escluse, come ad esempio la Lombardia".

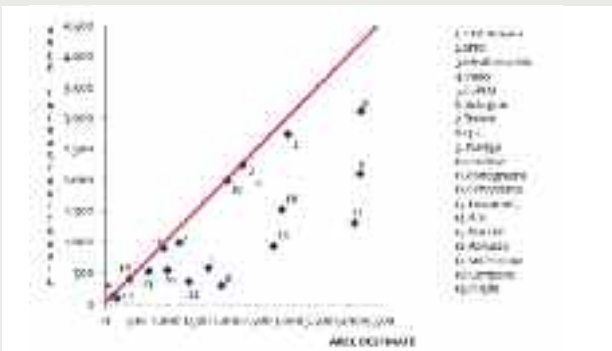
Aree interportuali (in milioni di mq)



Aree infrastrutturate e disponibili (in migliaia di mq)



Aree infrastrutturate e destinate (in migliaia di mq)



to (dodici situati al nord del paese, tre al centro e quattro al sud) hanno la possibilità di espandere le loro aree, nel breve-medio periodo, su circa 9,5 milioni di metri quadrati.

"In generale - sottolinea nelle sue conclusioni il Rapporto - il sistema interportuale italiano costituisce un elemento importante, anche sul piano dimensionale, per la movimentazione

delle merci e in particolare per lo sviluppo dell'intermodalità nel nostro paese. L'analisi delle strutture terminalistiche ha messo in evidenza che il sistema interportuale è già adeguato per sostenere un volume di traffico ferroviario merci di tipo europeo, che attualmente in Italia appare limitato da alcune strozzature della rete ferroviaria. Inoltre, l'analisi della capacità produttiva aggregata del sistema degli interporti, unita all'osservazione della sua distribuzione nei punti chiave delle reti di trasporto, pone in risalto una notevole potenzialità di crescita e di espansione a breve-medio periodo che potrà essere attivata qualora le condizioni di mercato lo richiedessero".

Uno dei punti centrali e qualificanti dell'attività degli interporti, oltretutto elemento chiave della loro ragion d'essere, è l'intermodalità e il trasporto ferroviario. Questo è stato un altro degli argomenti trattati da Ricci nella conferenza stampa. "Occorre fare un passo avanti nella liberalizzazione ferroviaria, rimuovendo gli ostacoli che ancora frenano il pieno sviluppo delle imprese che sono recentemente entrate sul mercato nazionale. È necessario rendere l'Authority, costituita ormai quasi da un anno, pienamente operativa con il compito di dettare le regole e di farle rispettare, ma la politica deve svolgere il suo ruolo, ossia quello di 'governare' il settore. È indispensabile un'unica regia nella formulazione dei contratti di programma e di servizio con le Ferrovie dello Stato basata su 'quello che serve' per il sistema paese e che eviti diseconomie". ■

L'intermodalità per lo sviluppo territoriale

"È necessario aumentare l'efficienza logistica e della ferrovia, migliorando i processi gestionali e lavorando sull'integrazione delle infrastrutture in una prospettiva strategica", afferma Roberto Pesaresi, presidente della società Interporto Marche.

ROBERTO PESARESI

L'allaccio del terminal ferroviario alla linea Orte-Falconara e il successivo avvio di iniziative di trasporto merci su ferro hanno consentito alla società Interporto Marche Spa di attivare un servizio ferroviario intermodale costante, che oggi consta di due collegamenti settimanali che collegano Jesi con l'hub di Milano-Melzo verso le principali destinazioni internazionali (Germania, Francia, Paesi Bassi, Belgio, Gran Bretagna, Stati Uniti). Questo è un importante step per proseguire in quella crescita di offerta di servizi intermodali e doganali indispensabili per favorire la competitività delle aziende nei mercati internazionali.
Roberto Pesaresi è il presidente e amministratore delegato della società la cui maggioranza del capitale è pubblico. Con lui facciamo il punto circa le attività dell'interporto: "La considerazione da cui partire è che la realizzazione delle infrastrutture da sola non è sufficiente a determinare significativi incrementi di traffico; occorre lavorare sul modello gestionale, dando concretezza al concetto di 'piattaforma logistica integrata'. Le industrie devono oggi necessariamente rendere più efficienti i processi logistici per mantenersi competitive sui mercati internazionali, ancor meglio se lo fanno nel rispetto delle direttive comunitarie definite nel Libro Bianco dell'Unione europea e nelle linee guida del Piano nazionale della logistica. L'Europa ha fissato obiettivi chiari: il 30% entro il 2030 e il 50% entro il 2050 del trasporto merci sopra i 300 chilometri dovrà viaggiare su modalità diverse dalla gomma e quindi gli interporti sono indispensabili".
"Da questo punto di vista - sottolinea ancora Pesaresi - desidero ricordare l'impegno delle Regioni Marche e Umbria per concentrare le merci nell'interporto delle Marche e fare massa critica così da poter comporre treni-blocco che con cadenza periodica raggiungano le destinazioni utili per le imprese manifatturiere dei territori di riferimento".

QUINDI LA COLLABORAZIONE TRA TERRITORI DIVENTA FONDAMENTALE ...

▮ Le decisioni "politiche" di queste due regioni sono state chiare: sulla scorta delle delibere delle giunte di Marche e Umbria, l'Interporto Marche e la Sviluppumbria sono state incaricate di "produrre" intermodalità, integrando flussi di traffico e filiere merceologiche delle due regioni attraverso una partnership di natura gestionale/commerciale. Ciò ha rappresentato un esempio concreto di network tra nodi infrastrutturali, arricchito anche sotto l'aspetto di funzioni e di servizi orien-

INTERPORTO MARCHE

tati al mercato, coerente con il lavoro che si sta compiendo lungo l'Adriatico per aggregare porti e interporti, connettendoli alle reti TEN-T e ai corridoi europei come l'Helsinki-La Valletta e il Baltico-Adriatico, il cui tracciato sarà allungato fino ad Ancona, almeno secondo quanto recentemente determinato dalla commissione Trasporti del parlamento europeo.

L'INTERPORTO MARCHE

Profilo societario: Interporto Marche spa è una joint venture di capitale pubblico-privato di 11.581.963 euro (al 31 dicembre 2011), ha una capitale sociale di 16.898.141 euro (al 31 dicembre 2011), i suoi principali azionisti sono: Svim, società controllata dalla Regione Marche (62,72%), Banca delle Marche (10,32%), Banca Popolare di Ancona (6,82%), camera di commercio di Ancona (4,39%).

Mission: progettare e realizzare opere infrastrutturali finalizzate alla ricezione, movimentazione e smistamento di merci. Favorire lo sviluppo dell'intermodalità nel centro Italia integrando i nodi infrastrutturali logistici regionali (porto-aeroporto-interporto) e gli attori della supply chain.

Asset: Interporto Marche si estende su una superficie di 54 ettari già urbanizzati. La società ha compiuto investimenti per opere infrastrutturali, impianti, immobili per 130 milioni di euro. È in corso di realizzazione la stazione ferroviaria "Jesi-Interporto" che consentirà l'instradamento diretto di treni merci lungo la linea Orte-Falconara.

CHE EFFETTO AVRÀ IL PROLUNGAMENTO DEL CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO?

Si tratta di un risultato importantissimo a vantaggio del territorio, frutto di una serie di azioni svolte in questi anni che hanno consentito al porto di Ancona di essere inserito nel core network e all'interporto delle Marche nel comprehensive network. Ora, con l'approvazione al Cipe, occorre procedere speditamente anche nei lavori per la realizzazione del bypass ferroviario di Falconara, progetto che nel 2003 è stato presentato dall'allora governatore D'Ambrosio, da Salvatori per Rfi e dal sottoscritto. Si deve infatti ricordare che i corridoi TEN-T sono soprattutto ferroviari e sono finalizzati al potenziamento dell'intermodalità su cui noi stiamo lavorando con grande impegno.

SOTTO L'ASPETTO DELLO SVILUPPO DEL BUSINESS QUAL È LA VOSTRA STRATEGIA?

La nostra business unit, Terminal Centro Italia-TCI, si occupa della gestione delle infrastrutture ferroviarie interportuali con l'obiettivo di intensificare i traffici ferroviari. In una regione in cui il trasporto delle merci avviene quasi esclusivamente su gomma, Interporto Marche e i suoi servizi intermodali rappresentano un'opportunità concreta e un partner per gli operatori logistici e per il tessuto imprenditoriale manifatturiero dell'Italia centrale. In coerenza col proprio piano industriale, TCI si occupa di organizzare e gestire le operazioni di movimentazione dei container e dei convogli ferroviari, oltre che del relativo flusso documentale, con l'obiettivo di costruire soluzioni di trasporto intermodali e/o co-modali. Sotto la guida di Nicola Paradiso, abbiamo lavorato per intensificare i traffici ferroviari da Interporto Marche verso gli hub logistici del nord Italia con risultati già interessanti. Il nostro interporto per la sua dotazione infrastrutturale, per la particolare posizione geografica e per il bacino di potenziale utenza Marche-Umbria, è un nodo infrastrutturale di grande interesse e rappresenta un unicum nel panorama delle infrastrutture intermodali del centro Italia. ■

Cepim: obiettivo logistica integrata

L'interporto di Parma sta reggendo bene alla crisi con ricavi in crescita. "Diversifichiamo gli investimenti in base alle esigenze dei clienti e puntando l'attenzione sui mercati internazionali, non solo su quelli europei", sottolinea il presidente Luigi Capitani.

LUIGI CAPITANI

Nella presentazione del Rapporto sul sistema interportuale italiano, avvenuta in una recente conferenza stampa a Roma, come abbiamo riferito nelle pagine precedenti, è emerso un dato particolare: per la prima volta, possiamo dire, le strutture interportuali italiane sono state poste all'attenzione e valutate come un tutt'uno, appunto come un "sistema", andando oltre le loro, pur rilevanti, singole valenze locali e territoriali. Si sono presentate, tramite la Uir, come un elemento fondamentale per il necessario "ridisegno" della logistica nazionale. Ne discutiamo con l'ingegner Luigi Capitani amministratore delegato del'interporto Cepim di Parma, dove è arrivato nel 2009 proveniente dall'Eni, dove era responsabile del settore Refining&Marketing. Eni che ha una quota del capitale dell'interporto (oltretutto sorto, nel 1975, su terreni una volta di proprietà dell'ente petrolchimico). "Approvo totalmente questa scelta di presentare i nostri interporti come una 'forza unica' – ci dice subito Capitani – perché dobbiamo fare 'massa critica'. Questa è la giusta angolazione nella quale vanno valutate le strutture interportuali per tutte le possibilità e potenzialità che hanno di incidere in maniera positiva e innovativa sul sistema logistico nazionale. Possibilità e potenzialità, che, come ha sottolineato a Roma il presidente della Uir Alessandro Ricci, devono essere attentamente prese in considerazione nella prossima legislatura, che dovrà occuparsi della logistica nazionale in maniera molto più attenta rispetto al passato". L'intervista si "sposta" sull'argomento Cepim.

C'È LA CRISI, CALA IN CONTINUAZIONE DA TANTI MESI LA PRODUZIONE INDUSTRIALE, NEL 2012 SONO DIMINUITI ANCHE I TRASPORTI DI MERCI. IN QUESTA SITUAZIONE, QUALI SONO STATI I RISULTATI DELL'INTERPORTO PER L'ANNO SCORSO?

▮ Complessivamente, possiamo dire buoni: il bilancio è positivo, non abbiamo particolari indebitamenti, la nostra è una posizione finanziariamente solida. Abbiamo aumentato i ricavi prodotti dall'interporto e abbiamo avuto un utile intorno ai 200 mila euro. Stiamo, inoltre, lavorando guardando al futuro e cercando di firmare contratti con nuovi clienti. Tutto ciò lo facciamo nell'ottica di impegnarci sempre più nel bussines della logistica integrata, alla quale sono dedicati i nostri principali investimenti. Stiamo andando ben oltre l'equazione tradizionale interporto=attività immobiliare. Quindi, diversifichiamo molto gli investimenti: ad esempio, ci siamo impegnati sul versante del risparmio energetico con la realizzazione di pannelli fotovoltaici, collocati sui tetti dei magazzini, con una potenza di 2,7 megawatt. I buoni risultati che abbiamo ottenuto, credo, siano anche il frutto delle nostre strategie che mirano sempre più ad andare incontro alle esigenze e ai bisogni dei clienti, come dicevo, anche guardando al futuro, oltre la crisi, e soprattutto tentando di "allargare" i nostri confini.

COSA INTENDE IN PARTICOLARE CON QUEST'ULTIMA AFFERMAZIONE RIGUARDO AI "CONFINI"?

▮ Credo che una struttura come l'interporto di Parma, posizionato nel cuore

della produzione industriale italiana, abbia l'obbligo di "aprirsi" al mercato internazionale e non parlo solo di quello europeo. Questo è un impegno del nostro piano industriale. Stiamo sviluppando iniziative, ad esempio, con gli Emirati Arabi e con il Kazakistan, in questo anche aiutati dall'Eni, che oltre a essere cliente dell'interporto per la sua logistica è anche azionista della nostra società. Ci stiamo, ad esempio, specializzando per prestare consulenze nella progettazione e realizzazione di centri logistici e di interporti, in questo settore c'è molto da lavorare e molto possiamo offrire dato il nostro know how. Stiamo anche portando avanti con un partner un progetto sui carburanti ecologici per l'autotrasporto. Prima parlavo di "diversificazione", credo sia un aspetto importante per crescere.

TORNANDO AL CORE BUSINESS DELL'INTERPORTO, "APRIRSI" AL MERCATO INTERNAZIONALE SIGNIFICA POTER CONTARE SU UN EFFICIENTE SERVIZO FERROVIARIO MERCI. QUAL È LA SITUAZIONE DA QUESTO PUNTO DI VISTA?

▮ Premetto che è importante in questa ottica anche il cargo aereo, che noi possiamo incrementare data la nostra vicinanza a scali come Milano Malpensa, il Guglielmo Marconi di Bologna, Bergamo Orio al Serio, Brescia Montichiari. Certamente la ferrovia, l'intermodalità, è una delle nostre mission per definizione. Devo dire che dopo una flessione dovuta alla crisi, staimo adesso aumentando il numero dei treni. Abbiamo aperto una linea con la Sicilia e una con la Puglia. Le possibilità per far crescere la ferrovia nel settore merci specie per tratte medio-lunghe sono reali, ad esempio verso la Germania e l'Europa dell'est: se ci fosse la certezza della funzionalità e della stabilità dei servizi, i clienti ci sarebbero e ci sarrebbe anche la domanda. Lo abbiamo sperimentato con il servizio per la Sicilia.

STA DICENDO CHE QUESTE "QUALITÀ" MANCANO ALL'ATTUALE SEVIZIO FERROVIARIO?

▮ Come vanno le cose in questo settore lo sappiamo. Lavoriamo con imprese ferroviarie tedesche, austriache e italiane. Dovremmo su questo fronte fare un salto di qualità, per usare una terminologia spesso abusata, ma che rende l'idea di ciò che servirebbe. Su questo fronte, in Italia, dobbiamo fare i conti con l'ex monopolista che ha sposato la strategia di massimizzare i profitti, perdendo "sensibilità" sulle problematiche dell'aumento dei traffici. In altre parole, se rientri negli obiettivi di Trenitalia si può tentare di mettere in piedi un servizio, altrimenti non se ne parla. Credo che prima o poi bisognerà che venga affrontato e risolto l'intreccio che si è creato tra la gestione della rete ferroviaria e gli interessi economici di Trenitalia, specie sul versante merci. Noi abbiamo a che fare da tempo con il Gruppo Fs, che, detto tra parentesi, è anche socio dell'interporto, per la realizzazione del terminal destinato a servire il traffico proveniente dai porti, ad esempio La Spezia. Un confronto che si è continuamente prolungato, vivendo momenti di "blocco" e momenti di apertura. Questo chiama in gioco un'altra caratteristica negativa del nostro paese: l'aver perso il senso del tempo e il suo valore in termini economici. Per mia formazione professionale, non riesco a prendere in considerazione seriamente progetti che hanno durata poliennale, che non hanno mai scadenze, traguardi, una fine programmata e rispettata. Ossia, che si muovono in maniera opposta a come si sta muovendo oggi l'economia nel mondo e, in primo luogo, la logistica.

SE PARLIAMO DEL MONDO, LE AGGIUNGO UN PROBLEMA: NON CREDE CHE NOI ITALIANI SOFFRIAMO ANCHE PER LE DIMENSIONI RIDOTTE DELLE NOSTRE IMPRESE E, QUINDI, DEI NOSTRI PROGETTI?

▮ Questo è vero, ma è per tale motivo che dobbiamo sempre più operare in un'ottica di sistema. La sua domanda mi riporta a quanto dicevamo all'inizio a proposito degli interporti che devono fare "massa critica". Le nostre potenzialità di sviluppo crescono esponenzialmente se poniamo fine a visioni campanilistiche, questo riguarda anche i porti, e ci poniamo realmente come una "rete", con una strategia, con punti più o meno forti, ma che possono integrarsi e completarsi. ■

Lo scalo di Ravenna guarda oltre la crisi

L'Autorità portuale, gli enti locali e gli operatori lavorano insieme per dare un futuro al porto, nonostante l'attuale calo del traffico, dovuto in primo luogo alle difficoltà industriali, e il continuo aumento dei costi.

di **Giovanna Visco**

GALLIANO DI MARCO

A fine dicembre per gli effetti della crisi economica, il porto di Ravenna registrava un calo naturale medio dei traffici di oltre il 10%, principalmente per la diminuzione in entrata dei materiali ferrosi (meno 26%) per la congiuntura negativa delle produzioni italiane di auto e macchinari, il riflettersi del blocco della produzione dell'Ilva di Taranto per la crisi ambientale e la forte contrazione delle costruzioni edilizie, che si è riflessa nel porto sul suo traffico nazionale di coils (meno 20%), destinato anche alla produzione dei tondini di ferro, indispensabili ad armare il cemento. Anche gli andamenti di altri segmenti specifici di traffico, che trovano nel porto ravennate il proprio baricentro, hanno posto in evidenza le contrazioni dell'economia italiana rispetto al 2011, come i semi oleosi con meno 16%, le argille, destinate alla produzione di piastrelle, con un calo del 5%, mentre la flessione è saltata al 50% per l'import di metalli e tubi. La riduzione dei consumi interni, contraendo anche l'industria zootecnica e alimentare, ha poi negativamente condizionato l'ingresso di sfarinati e prodotti agricoli, portandolo a un meno 10%.

Una flessione più contenuta, invece, è stata registrata dai contenitori. Il Terminal Container Ravenna-Tcr, società partecipata al 70% da Sapir e al 30% da Contship Italia e presieduta da Luisa Babini, che gestisce questo tipo di traffico, ha chiuso il 2012 con una movimentazione di 191 mila teu, pari al 4% in meno rispetto al 2011. Commenta il direttore Milena Fico: "Questo risultato dipende principalmente da un calo dei volumi in importazione, effetto della crisi economica che in Europa e in particolare in Italia, colpisce duramente i livelli di consumo". "Il porto per il 90% importa e per il 10% esporta. Il suo core business sono le rinfuse ma esiste anche una importante prospettiva per il traffico container", sintetizza telefonicamente Roberto Rubboli, amministratore delegato di Sapir, guardando al futuro.

Nonostante la forte crisi economica, "Ravenna continua a essere un riferimento per le rinfuse secche e liquide che costituiscono le materie prime di settori strategici di produzione dell'industria di trasformazione italiana quali ceramiche e piastrelle, siderurgia e zootecnica", commenta Andrea Gentile, presidente della sezione porto della Confindustria di Ravenna e direttore di Docks Cereali, il più grande terminal del Mediterraneo per lo stoccaggio e la movimentazione di merci secche alla rinfusa. "Negli ultimi mesi si segnala una certa ripresa delle movimentazioni e questo potrebbe far ben sperare per il 2013 appena iniziato. Per quanto riguarda la Docks Cereali le movimentazioni 2012 sono in leggero aumento rispetto a quelle dell'anno precedente, grazie al sistema di logistica integrata", aggiunge Gentile.

Da anni il porto è una fonte primaria per l'economia ravennate, con uno sbocco occupazionale di circa 14 mila unità dirette e indirette, ma si è anche rivelato in Italia come un modello unico, in cui la compresenza di più operatori terminalisti in medesimi segmenti è diventata

un fattore di opportunità per fare sistema e sviluppo, piuttosto che una condizione di mera competizione endoportuale. La mentalità molto caratterizzata della sua laboriosa gente, sempre pronta a ragionare sul futuro ma con i piedi ben radicati nel passato, ora guarda al di là della fase recessiva, lavorando su una serie di progetti comuni che coinvolgono il porto, le imprese private e gli enti locali. Quello prioritario è l'approfondimento dei canali, sul quale il Cipe ha dato recentemente il via libera ai fondi (60 milioni di euro), che consente di portare le navi bulkcarrier Panamax da 55-65 mila tonnellate, provenienti prevalentemente dal Sud America, direttamente in banchina. "Il pescaggio è fondamentale per lo sviluppo dei traffici delle merci che viaggiano sia in rinfusa sia in contenitori" chiarisce Gentile. "L'approfondimento del canale è per far sì che Ravenna sia sempre più competitiva sul mercato internazionale dei porti, in cui operano concorrenti geograficamente vicini e molto aggressivi come Capodistria".

È attraverso la sinergia territoriale che il porto di Ravenna progetta e pianifica il suo sviluppo. Spiega Galliano di Marco, presidente dell'Autorità portuale: "Con Regione, provincia e comune c'è una piena e totale collaborazione e un ampio confronto paritario a zero pressioni. Considero il porto non del presidente dell'Autorità portuale, che viene nominato, ma del sindaco che viene eletto direttamente dalla popolazione e il rapporto che si è instaurato è di massima fiducia. Siamo riusciti a rifare il Piano operativo per l'approfondimento dei canali in tempi rapidissimi, organizzando la conferenza dei servizi in soli venti giorni. Questa premessa ci porterà entro settembre alla firma del contratto di finanziamento da presentare al Cipe, su cui abbiamo già raccolto la piena disponibilità della Bei e della Cassa depositi e prestiti, per l'approfondimento dei canali, i cui lavori partiranno nel 2014. La realizzazione del pescaggio necessario alle navi rinfusiere, ci prepara anche a crescere nel settore container fra cinque anni, a realizzazione del nuovo terminal sui terreni della Sapir. Il nostro core business sono le rinfuse, che ci producono molta Iva e che, grazie ai recenti provvedimenti del governo (dl 83 del 22.06.2012, ndr), ci permetterà di avere le risorse per realizzare l'approfondimento del canale a 14 metri".

Approfondimento che porterà, a crisi passata, a un'importante capacità operativa immediata, per gli ampi spazi pronti per lo stoccaggio ora sottoutilizzati. In tutti i casi, la prospettiva temporale entro cui si muovono gli operatori, tenendo conto delle lungaggini italiane, per il completamento di tutto il progetto di approfondimento e di messa in opera delle banchine è il 2018-2019 (l'anno in cui Ravenna potrebbe essere nominata, a fine 2014, capitale europea della cultura). Ma dall'approfondimento dei canali dipendono anche altri progetti rilevanti, in un sistema di propedeuticità che guarda al porto a 360°. Infatti, da esso dipenderà la realizzazione del nuovo terminal contenitori, che sarà costruito e sviluppato su circa 300 mila metri quadrati di proprietà Sapir, da una società partecipata da Ctr, Sapir e per il 10% dalla cooperativa edile Cmc, e anche la realizzazione del nuovo Distretto della logistica portuale del porto di Ravenna, già inserito da tempo nel piano regolatore della città. Il progetto, che si sviluppa su circa 170 ettari collocati tra Porto San Vitale e Porto Fuori, di cui 50 di proprietà Sapir, richiede per la sua edificazione logistica, il livellamento dei suoli con un rialzo di circa un paio di metri, realizzato con lo spandimento dei fanghi sabbiosi estratti dai lavori di fondale del Canale Candiano. >

Il peso dei costi

Ravenna, un porto canale collegato a doppio filo con la produzione siderurgica, zootecnica ed edile del nostro paese, con i suoi traffici in entrata di commodities destinate prevalentemente alle imprese disseminate nella Bassa Pianura Padana fino verso il Veneto e Lombardia. Dai dati 2011, Ravenna è al 4° posto Eurostat per merci varie solide non unitizzate e al 3°, dopo Riga e Rotterdam, per le rinfuse solide di Short Sea Shipping; al 4° posto Istat per traffico internazionale produttore di Iva al netto dei prodotti petroliferi, e infine, dagli ultimi dati dell'agenzia delle dogane, 2° porto italiano per import dai paesi extraeuropei. Ma Ravenna è anche l'unico porto italiano a svilupparsi esclusivamente su suoli privati di proprietà diretta delle società terminaliste, eccetto le banchine, che restano demaniali e vengono date in concessione dall' Autorità portuale.

"Anni fa la proprietà privata dei terreni retrostanti le banchine era un punto di forza, un asset positivo, oggi invece è un freno che sta diventando un problema, perché l'area del porto ormai ha costi pari a quella di un centro commerciale, ma chiaramente con una redditività molto differente. Un conto è avere un capannone in cui produrre o vendere la merce esposta, e un conto, invece, è la redditività di un piazzale o di un magazzino in cui semplicemente le merci sostano senza essere lavorate", commenta Roberto Rubboli, ad di Sapir, la partecipata pubblica fondata nel 1957 per la progettazione, costruzione e sviluppo del porto, oggi il più grande terminal operator, con un'area di 600 mila mq di piazzali e 2.700 metri lineari di banchine in concessione.

L'impatto sulle attività terminaliste di provvedimenti amministrativi "a pioggia", che non distinguono gli effetti di una medesima imposizione sui differenti settori economici, rappresentano oggi un impegno costante e una forte preoccupazione per Confindustria Ravenna. "L'Imu è un costo notevole e insostenibile per le merci rinfuse con magazzini. Guardiamo con estremo interesse ciò che a tal riguardo ha stabilito la sentenza della commissione tributaria provinciale di Savona, che ha riconosciuto l'esenzione dall'Imu dei capannoni adibiti a deposito dei terminal marittimi in quanto non presentano né autonomia funzionale nè reddituale", sottolinea il presidente della sezione porto di Confindustria Ravenna, Andrea Gentile, che aggiunge: "A questo fardello si aggiunge anche l'incredibile aumento delle tasse portuali, che costituisce un vero e proprio handicap per tutta la portualità italiana, tagliandola fuori dagli scambi commerciali. A livello confindustriale su questo aspetto abbiamo promosso uno studio comparato con gli altri porti europei".

Anche il presidente dell'Autorità portuale, Galliano Di Marco, raggiunto telefonicamente, senza esitazione, prende una chiara posizione sulla questione di diretta pertinenza dell'amministrazione portuale: "Purtroppo, l'entrata in vigore del provvedimento di aumento del 45% delle tasse a carico dell'utenza rischia di uccidere la portualità italiana, spostan-

do la competizione sul piano dei costi degli scali, su cui porti di paesi come la Croazia possono essere molto forti. Fino al 30 giugno 2013 sarà possibile derogare, ma se non intervengono nuove disposizioni, l'applicazione sarà obbligatoria. È necessario che il nuovo governo faccia un tavolo di confronto tra ministeri e operatori, che, evitando precedenti molto pericolosi, come quelli per la tassa di ancoraggio di Gioia Tauro, sfoci in un provvedimento, che, secondo la mia idea, dovrebbe prevedere l'aumento adeguativo delle tasse portuali in 5-10 anni con un tetto massimo del 10% annuo, evitando così di creare ulteriori cali ai porti, già in sofferenza per la riduzione naturale dei traffici per la crisi economica di produzione e consumi. In questo senso sono in attesa di capire se l'Assoporti, da cui intanto mi sono autosospeso, si rimetterà a fare proposte organiche e una politica che faccia pienamente gli interessi della portualità italiana".

Imu, tasse portuali, ma anche altri provvedimenti locali come ad esempio la tassa dei rifiuti, rappresentano un forte comune disincentivo alla sostenibilità economica delle attività delle imprese portuali italiane, raccogliendo un forte riscontro e una sintesi a livello nazionale nelle organizzazioni imprenditoriali di settore come Assologistica, la principale associazione italiana della imprese portuali, terrestri e del cargo aereo di logistica in conto terzi, che, attraverso il presidente Carlo Mearelli, annuncia: "Nei primi 100 giorni del nuovo governo nazionale che si insedierà a breve, abbiamo in agenda un forte pressing e un fitto lavoro di lobby per giungere a risposte risolutive di questi problemi, che mostrano quanto finora i decisori non abbiano compreso che la logistica in conto terzi è lo strumento principale per la ripresa dell'economia delle nostre imprese produttive e per la competitività dell'industria italiana sui mercati internazionali. La necessaria terapia d'urto chiesta da Confindustria per evitare il collasso della produzione italiana passa anche per la spinta, il sostegno e la rivitalizzazione concreta della logistica in conto terzi nei nostri principali porti, l'unica in grado di fare massa critica controbilanciando la frammentazione delle imprese". ■

LO SPORTELLO UNICO DOGANALE

Il porto di Ravenna grazie alla sua forte importazione, che lo colloca ai primi posti in Italia come produttore di Iva sulle merci, inaugurerà a breve la fase operativa sperimentale in Italia dello sportello unico doganale per i controlli sulle merci in entrata nei porti italiani. "Abbiamo raggiunto un traguardo importante, lavorando in totale solitudine, senza alcun aiuto o appoggio da parte di Assoporti. Con grande lavoro manageriale di lobby e un confronto diretto con il direttore generale dell'agenzia delle dogane, Giuseppe Peleggi, Ravenna sarà il primo porto in Italia a sperimentare lo sportello unico doganale. L'agenzia delle dogane che coordinerà il 'one stop shop' è pronta e il tutto partirà a breve" ha dichiarato il presidente della Autorità portuale Galliano Di Marco.

Ravenna si presenta come un porto ideale per mettere a punto le diverse tecnicalità legate alle complesse e diversificate operazioni di controllo sui carichi, tenuto anche conto del fatto che, oltre all'intensa importazione, si è sviluppata una mentalità degli operatori verso la cooperazione e le iniziative a beneficio comune, che abbatte i livelli di litigiosità caratterizzanti molti porti italiani. Un altro punto di partenza per questo tipo di sperimentazione è costituito dalle quantità consistenti di merci in entrata dai paesi extra Ue, perché il coordinamento dei controlli, così come lo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria, per costi e coinvolgimento di soggetti, hanno necessità di lavorare su grandi flussi regolari di merci, mettendo a fattor comune le economie di scala e di scopo.

Sottolinea Andrea Gentile, presidente della sezione porto della Confindustria di Ravenna e direttore di Docks Cereali: "Ravenna è un porto hub di rinfuse che soffrono la frammentazione dei carichi, tipica della portualità italiana che, a differenza di altri paesi come la Francia, ha il difetto di avere troppi porti. Bisogna guardare i traffici da dove arrivano, individuando quei 4-5 porti determinanti su cui finanziare l'intermodalità con le ferrovie. Il trasporto ferroviario per funzionare ha bisogno di programmazione, a differenza del camion, a cui sono ormai negativamente abituate le imprese che se ne possono servire in qualsiasi momento senza alcuno sforzo. Ma c'è anche bisogno che le imprese ferroviarie funzionino tutte come società private, con le quali a parità di regole e condizioni, lo Stato applichi quelle convenzioni necessarie per garantire i servizi pubblici obbligatori non remunerativi". Un tema quello del trasporto ferroviario delle merci che, sebbene in Italia non trovi facile presa, a Ravenna rappresenta una vera e propria leva di sviluppo, perché si aggancia direttamente a traffici già esistenti nel porto.

Autotrasporto, andare oltre i costi minimi

Confindustria e Confetra propongono ai politici soluzioni per "ridisegnare" il settore, ponendolo in una logica di efficienza.

di **Francesca Toscano**

Legalità, concorrenza, sicurezza e semplificazione: questi i punti chiave su cui ridisegnare il settore dell'autotrasporto, e della logistica, in Italia, sistema cardine di sviluppo che costituisce una concreta via d'uscita dalla crisi. A sostenerlo sono Confindustria e Confetra che su queste tematiche il 13 febbraio hanno organizzato a Roma una tavola rotonda con i rappresentanti delle maggiori forze politiche. Dopo la relazione introduttiva di Aurelio Regina, vicepresidente per lo Sviluppo Economico di Confindustria, l'intervento di Fausto Forti, presidente di Confetra, e l'analisi di Giulia Mauri, partner dello studio legale Verhaegen Walravens, sono stati chiamati a confrontarsi, sul contributo che la logistica e il settore dell'autotrasporto possono dare alla ripresa del paese, la senatrice Anna Cinzia Bonfrisco del Pdl, l'onorevole Luciano Ciocchetti dell'Udc, Andrea Gibelli della Lega Nord ed Enrico Letta del Pd. "Consapevoli dell'importanza del settore per la logistica e per l'economia del paese, cercando di superare l'attuale impasse normativa, tutta italiana, fondata sul regime dei costi minimi", Confindustria e Confetra hanno suggerito una serie di proposte tra cui "l'utilizzo del rating di legalità, la certezza dei tempi di pagamento e la tracciabilità, l'uso della mediazione nelle controversie, la razionalizzazione del regime assicurativo, la limitazione della subvezione". "Queste proposte possono dare un contributo decisivo alla logistica e alla mobilità delle merci - ha sottolineato Regina - intervenendo sia sul sistema regolatorio sia a tutela della legalità che nell'autotrasporto sta evidenziando segnali preoccupanti a causa delle infiltrazioni criminali". L'attuale normativa, ha aggiunto Regina, "non tutela la sicurezza stradale, non tiene conto dei rapporti strutturati tra le imprese e prescinde dal tessuto industriale del paese, ponendosi completamente fuori da logiche di efficienza, produttività e competitività dei servizi di trasporto". Dello stesso parere anche Forti, per il quale "il meccanismo dei costi minimi rischia di far uscire molte imprese competitive dal mercato e crea un'asimmetria concorrenziale tra vettori italiani ed esteri, senza peraltro dare alcun contributo in termini di sicurezza stradale. Il sistema dei costi minimi non trova applicazioni analoghe in nessun paese europeo. Per questo presentiamo alle forze politiche candidate al governo del paese proposte capaci di favorire rapporti economici equilibrati fra tutti gli attori della filiera e di promuo-

Per Aurelio Regina, Confindustria, "l'attuale normativa sui costi minimi non tutela la sicurezza stradale e non tiene conto dei rapporti strutturati tra le imprese"

vere la competitività e lo sviluppo dell'autotrasporto, garantendo la sicurezza della circolazione". Forti ha poi voluto porre l'accento sul fatto che "la nostra logistica soffre e non riesce a esprimere tutte le potenzialità di cui essa realmente dispone". Le ragioni sono molteplici: "siamo sopraffatti da una pubblica amministrazione che, per alimentare apparati autoreferenziali, tanto costosi quanto inefficienti, sottrae al circuito produttivo risorse indispensabili". Anche i sussidi pubblici vanno rivisti: "spesso intercettati dalle mafie tramite la costruzione di imprese fittizie e la corruzione dei pubblici funzionari". "Promuovere rapporti economici equilibrati" è il punto centrale su cui confrontarsi anche con gli attori della politica. "Dobbiamo promuovere politiche di 'business friendly' che avvicinino gli attori della filiera, che diano certezza degli obblighi e dei diritti reciproci, che si fondino sulla convenienza imprenditoriale, che stressino la dialettica contrattuale". Principi che però "non si trovano nel regime dei costi minimi introdotti per legge".

I costi minimi una peculiarità tutta italiana

Quella dei costi minimi è una peculiarità tutta italiana, come conferma quanto emerge dallo studio comparato tra il sistema legislativo che regola il settore dell'autotrasporto nel nostro paese e in Germania, Francia, Olanda, Spagna e Regno Unito (ovvero gli Stati europei che per volume di traffico rappresentano i maggiori attori), presentato dall'avvocato Mauri. "Sono considerati - spiega lo studio della Verhaegen Walravens - da tutti gli ordinamenti analizzati come misure che possono essere giustificate solo in presenza di perturbazioni gravi sul mercato o qualora siano assolutamente indispensabili a perseguire lo scopo prefissato e, in ogni caso, proporzionate a tale scopo".

"Noi parliamo il linguaggio della verità: facciamo poche promesse ma realizzabili. E la principale è la riduzione del cuneo fiscale e delle tasse sul lavoro perchè è il cuore di tutto". Questi gli obiettivi del Pd in caso di vittoria delle elezioni illustrati dal vice segretario, Enrico Letta. "Non vogliamo fare mega riforme epocali - ha spiegato - ma vogliamo fare riforme con il cacciavite. Vogliamo vedere l'applicazione delle riforme fatte e intervenire con il cacciavite per gli aggiustamenti senza ridisegnare tutto su lavoro e pensioni. Nessuna riapertura di cantieri faticosi sulle riforme fatte". Ma nella prossima legislatura sarà necessaria quella pacificazione tra le parti auspicata anche da Forti perché "la guerra è fuori e non tra le parti: finora abbiamo perso tutti". La senatrice Bonfrisco, che ha concordato sulla necessità di una pacificazione ("strumento concreto con cui trovare una via d'uscita dalla crisi") ha dato alla questione dei costi minimi un'interpretazione diversa, definendoli "strumenti temporali ricontrattabili". "Se ci fosse stata condivisione e pacificazione - ha affermato - magari l'intervento del legislatore non sarebbe stato necessario o comunque il risultato non sarebbe stato questo. Può venire meno, ma non può lasciare un vuoto così in un settore che sconta già altri costi". Un altro punto emerso dal quadro tracciato da Confindustria e Confetra è quello della semplificazione dell'apparato burocratico. Tema su cui ha concordato anche Ciocchetti: "una riforma è centrale non solo per il sistema della logistica, ma per la crescita del paese". Un altro nodo è costituito dal fatto che "le riforme fatte in questi ultimi diciotto anni sono state lasciate a Comuni e Regioni. Alcuni le hanno fatte, altri no, in ogni caso sono prevalsi solo gli interessi particolari. Una situazione da modificare con l'intervento dello Stato". Aprire alle liberalizzazioni e alle direttive europee, tenendo conto però delle peculiarità delle imprese italiane, comprese quelle che hanno a che fare con la logistica: lo ha sostenuto Gibelli, per il quale il problema è che "configuriamo le direttive comunitarie con un taglio che non è quello delle imprese italiane". La soluzione? "Avviare un percorso che tenga conto dell'atipicità delle piccole e medie imprese e della ricchezza che può portare anche in Europa". ■

STEF e LogiMaster: Accademia dei KPI's

Il gruppo specialista della logistica a temperatura controllata tende ad aumentare la qualità del business. Da qui la collaborazione con il master della Facoltà di Economia dell'Università di Verona.

di **Stefano Pioli**

STEF, lo specialista europeo della logistica a temperatura controllata, si aggiudica il premio "Il Logistico dell'Anno" per la particolare innovazione nel campo della formazione attraverso l'Accademia dei KPI's. Il premio, assegnato da Assologistica, è il principale riconoscimento nazionale per gli operatori del settore che si sono maggiormente distinti per innovazione e investimenti nei processi della logistica in conto terzi.

Nell'aprile 2011 è nata una collaborazione tra il gruppo STEF e LogiMaster, il prestigioso master in supply chain management della facoltà di Economia dell'Università di Verona, attivo da dodici anni, nella formazione dei logistics manager sulle più avanzate strategie e tecniche gestionali, sui sistemi logistici territoriali, sulle tecniche decisionali e applicazioni tecnologiche. L'importanza di questi temi è testimoniata dai partecipanti al Master: oltre 200 fino a oggi.

Tale collaborazione ha avuto l'obiettivo di realizzare insieme l'Accademia dei KPI's, ossia una serie di seminari formativi per misurare e valutare le prestazioni aziendali attraverso indicatori quali/quantitativi di perfomance (KPI's: Key Performance Indicators), che misurano i risultati aziendali conseguiti, con riferimento ad aspetti fondamentali come il conseguimento di una determinata quota di mercato, il raggiungimento di un certo standard qualitativo, le prestazioni di efficienza, il livello di servizio oppure il grado di fedeltà della clientela nel riacquisto.

Il progetto muove dalla considerazione che i KPI siano lo strumento indispensabile per la valutazione delle performance soprattutto per dare maggiore sicurezza a coloro che terziarizzano le loro attività logistiche. Sottolinea a proposito di tale iniziativa Gustavo Sandoval, responsabile Marketing di STEF Italia, nonché coordinatore del progetto "Accademia dei KPI's", riprendendo un principio base su cui è stata fondata: "Ciò che non si riesce a misurare è difficile da governare. Quindi è anche difficile da migliorare in termini qualitativi. Dato che il nostro gruppo è consapevole del valore della 'qualità' come condizione indispensabile per lo sviluppo del business e che tale cultura è ancora poco diffusa in Italia, abbiamo ritenuto importante concretizzare un corso di formazione per sensibilizzare i produttori e i distributori di prodotti alimentari sull'importanza di misurare il livello di servizio degli operatori logistici, la sua valenza e le sue conseguenze. In sintesi, si può dire che aumentando la cultura, la conoscenza e la sensibilità di produttori e distributori alimentari sugli aspetti qualitativi di un'offerta logistica si può far crescere il vero e fondamentale valore

della 'qualità', oltre a conferire maggiore efficienza e una riduzione dei costi della supply chain a medio-lungo termine".
Sottolinea la professoressa Barbara Gaudenzi, direttore del LogiMaster e docente dei seminari dell'Accademia dei KPI's: "Gli strumenti gestionali, per dare un concreto valore aggiunto, devono essere agevolmente utilizzabili e devono essere affidabili e credibili nei risultati. L'innovazione deve andare in questa direzione. Ne è un esempio lampante lo sviluppo delle tecniche di misurazione delle performance, che per essere efficace necessita del coinvolgimento di clienti e fornitori fin dalla fase progettuale. Durante i seminari dell'Accademia abbiamo condiviso con i partecipanti un sistema di costruzione degli indicatori basato sulla definizione degli obiettivi comuni di servizio ed efficienza lungo tutta supply chain".
A oggi si sono tenuti cinque seminari dell'Accademia dei KPI's e altri sei sono previsti per il 2013. In particolare, lo scopo dei seminari è presentare e simulare metodi e approcci avanzati per la misurazione delle performance lungo la supply chain, misurare il valore per il cliente, definire il costo della "qualità" (e della non "qualità"), analizzare le correlazioni tra indicatori, il tutto con simulazioni pratiche per poter conciliare al meglio gli strumenti gestionali con le reali esigenze delle imprese.
Tutti i seminari dell'Accademia dei KPI's sono stati seguiti dai principali clienti STEF, a riprova dell'importanza, sottolineata dal direttore generale del gruppo Jean-Pierre Sancier, di una ottimizzazione concreta dei rapporti tra cliente e fornitore (hanno partecipato ai seminari 20 aziende clienti e circa 100 persone). In questo modo STEF realizza la sua principale vocazione: efficienza e qualità "misurata" dei servizi offerti ai clienti. ■

STEF

STEF è lo specialista europeo della logistica a temperatura controllata per tutti i prodotti agroalimentari e termosensibili. Il gruppo realizza e associa tutte le attività di trasporto, logistica e sistemi informativi.
Questa offerta globale permette di monitorare i flussi di merci e i flussi d'informazioni per far fronte alla duplice posta in gioco di STEF: ottimizzare in modo continuativo schemi logistici ad ampio raggio d'azione in Europa, offrendo in ogni momento e a ogni cliente le risposte più adatte. È presente oggi in otto paesi europei (Belgio, Francia, Gran Bretagna, Italia, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna e Svizzera), oltre che in Tunisia, con 223 piattaforme e magazzini, 4.000 mezzi di cui il 50% di proprietà, 15 mila collaboratori e un fatturato nel 2012 pari a 2.502,3 milioni di euro in rialzo dell'8,8% rispetto al 2011.

Per maggiori info:
www.stef.com
e **www.logimaster.it**

Aeroporti: solo 31 d'interesse nazionale

Il ministro Corrado Passera ha varato il Piano d'indirizzo per gli scali aeroportuali, intervenendo su un tema "abbandonato" per trent'anni.

di **Carlo Conti**

Corrado Passera, ministro dello Sviluppo Economico (e delle Infrastrutture e Trasporti), come uno degli ultimi suoi atti prima di lasciare il dicastero, ha varato il documento d'indirizzo che completa il Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale, messo a punto nell'agosto scorso. Un piano sul quale si dibatte, una tipica storia italiana, da circa tre decenni. Ha dichiarato Passera: "Abbiamo così colmato una grave lacuna del nostro paese che durava da tempo immemorabile. Il provvedimento è uno strumento importante per avviare il riordino di un settore per noi strategico, favorendone lo sviluppo e il recupero di efficienza. Concentriamo sforzi e investimenti sugli aeroporti che rientrano nei piani infrastrutturali europei e, al tempo stesso, confermiamo il ruolo degli scali territoriali che servono importanti realtà locali. Attraverso la razionalizzazione dei servizi, un piano di infrastrutturazione a medio periodo, la costituzione di reti aeroportuali, l'Italia può davvero ambire ad avere un sistema all'avanguardia e competitivo a livello internazionale, evitando sprechi di risorse pubbliche. La collaborazione con le Regioni sarà fondamentale".

In sintesi, il provvedimento, oltre a bloccare la realizzazione di nuovi scali, interviene sulla riorganizzazione e "selezione" dei 112 oggi operativi compresi gli undici adibiti esclusivamente a scopi militari. Un numero sproporzionato che rende il sistema dispersivo e inefficiente, seguendo la logica "un campanile, un aeroporto". Logica che nulla ha a che fare con la mobilità di passeggeri e merci specialmente in un'ottica internazionale. Quindi, il provvedimento, come dicevamo, "seleziona" e "classifica" gli scali: fissa in 31 gli aeroporti di "interesse nazionale" che potranno essere oggetto di investimenti e di interventi infrastrutturali per potenziarne capacità, accessibilità e intermodalità. All'interno di questo numero un ulteriore classificazione: dieci fanno parte del "core network" di rilevanza strategica a livello di Unione europea (Milano Malpensa, Milano Linate, Roma Fiumicino, Venezia, Bergamo Orio al Serio, Torino, Genova, Bologna, Napoli e Palermo), tredici, con traffico superiore al milione di passeggeri l'anno, fanno parte del "Comprehensive Network" (Alghero, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Lamezia Terme, Olbia, Pisa, Roma Ciampino, Trapani, Treviso, Verona), quattro sono inclusi per avere traffico oltre il mezzo milione di passeggeri e per avere "specifiche caratteristiche territoriali" (Ancora, Pescara, Reggio Calabria, Trieste) e, infine, sono stati aggiunti gli scali di Lampedusa, Pantelleria, Rimini e Salerno (quest'ultimo per delocalizzare il traffico da Napoli, visto che si è ritenuto di cancellare Grazzanise, ossia lo scalo di Caserta).

Due, grosso modo, i concetti guida su cui si è fondata la selezione: territorialità e attuale livello di traffico. Quanto detto vale per i passeggeri, mentre per il cargo tutto è stato lasciato nell'indeterminatezza (anche perché una politica cargo aereo sarebbe tutta da inventare in relazione anche a un generale riassetto del nostro sistema nazionale logistico). Altre raccomandazioni del provvedimento: le Regioni dovranno valutare cosa fare degli aeroporti non compresi tra quelli di interesse nazionale, se chiu-

derli o determinarne un'altra destinazione d'uso; viene inoltre auspicata "la progressiva uscita degli enti pubblici dal capitale aeroportuale per favorire l'ingresso dei privati". Adesso, in un momento oltretutto di "vacanza politica", la "palla" passa alla Conferenza Stato-Regioni: la partita sarà tutto da giocare e, probabilmente, si ricomincerà da capo (nella speranza di non dover aspettare altri trent'anni prima che si rimetta mano al problema aeroporti). Per questa evenienza ci sono già tutti i segnali: forti proteste sono state avanzate per alcune esclusioni. Ad esempio, il comune di Viterbo, città del territorio interno laziale al centro di estenuanti dibattiti e di progetti per la realizzazione di un aeroporto che avrebbe dovuto assorbire parte del traffico di Roma Ciampino (senza che nessuno tenesse in debito conto sia la contrarietà delle compagnie low cost al progetto sia le grandi attuali difficoltà di connessione, in termini sia viari sia ferroviari, tra il viterbese e la capitale) pare voglia intentare causa per i danni che l'esclusione dal piano (per un aeroporto che non c'é) comporterebbe. Proteste ancora in Calabria per Crotone, così in Trentino per Bolzano, in Umbria per Perugia. Ad aprire le danze di critica al provvedimento Passera c'è stato anche Alessio Quaranta, direttore generale dell'Enac, l'ente nazionale dell'aviazione civile che sovrintende alla gestione degli aeroporti italiani. In un dibattito a Verona, nella sede della locale Confindustria, secondo quanto si legge sull'Arena, il quotidiano della città veneta, si è dichiarato non d'accordo sui tagli: "Il primo equivoco è sul numero degli scali. La nostra proposta, come Enac, era diversa. Secondo noi gli aeroporti nazionali non sono troppi. C'è invece un problema diverso: individuare la vocazione degli scali e dare delle linee guida". C'è da rilevare che se le critiche partono già "in casa", il provvedimento avrà molte difficoltà a trovare applicazione. Inoltre, quando si iniziano a usare termini astratti e generici come "vocazioni" e "linee guida" generalmente la volontà è quella di lasciare le cose come stanno. Il problema è che, nonostante le "vocazioni", la quasi totalità degli aeroporti italiani ha i conti in profondo rosso.

Un altro problema è che ci sono scali, operativi da tempo, che ancora non hanno le concessioni, è il caso, ad esempio, di Brescia Montichiari, di Cuneo, di Parma, che per questo motivo non sono stati inclusi nel piano varato da Passera. A differenza di altre situazioni, la questione di Brescia Montichiari è rilevante perché si tratta di un aeroporto che ha, e potrebbe avere sempre più, una valenza importante per quanto riguarda il cargo e, sotto tale aspetto, anche, una posizione geografica e connessioni favorevoli. L'attesa della concessione sta durando da quattordici anni e questo ha frenato lo sviluppo dello scalo perché ha reso difficile la stipula di contratti con le compagnie aeree. Una situazione di stallo che non è imputabile al governo uscente o al ministro Passera, ma che rientra nelle logiche, o nelle non-logiche, con le quali sono stati da sempre gestiti i nostri aeroporti e che hanno portato ad attendere trent'anni un piano di ristrutturazione. ■

I dieci aeroporti del "Core Network"

GLS Italy: un network che copre 42 paesi

L'azienda, con 212 mila clienti in Europa, sta aumentando il fatturato nonostante gli effetti della crisi grazie anche agli investimenti tecnologici. La grande attenzione per le problematiche ambientali.

KLAUS SCHADLE

Facciamo il punto su come il settore dei corrieri espresso sta vivendo l'attuale difficile momento in un'intervista con Klaus Schadle, amministratore delegato di GLS Italy, filiale nazionale del Gruppo che è uno dei leader europei del settore.

LA CRISI ECONOMICA IN ITALIA STA AVENDO UN IMPATTO NEGATIVO SUL SETTORE DEI TRASPORTI. COME SI COLLOCA IN QUESTO SCENARIO IL SETTORE DEI CORRIERI ESPRESSO E IN PARTICOLARE GLS ITALY?

▮ La crisi ha reso più difficile la situazione anche per quanto riguarda il mercato dei corrieri espresso e il settore cresce poco. Notiamo inoltre una diminuzione del peso e del numero di colli per spedizione. Tuttavia siamo decisamente ottimisti, poiché in GLS continuiamo a registrare una crescita del fatturato e dei volumi. Le nostre quote di mercato sono stabili e restiamo il secondo maggior fornitore di servizi espresso nazionale in Italia. Questa per noi è la conferma della direzione intrapresa, ovvero offrire un servizio di qualità su cui contare. Credo che in momenti difficili dal punto di vista economico davvero nessuno si possa permettere di deludere i propri clienti, per questo un corriere espresso affidabile diventa dunque più importante che mai. Anche in tempi di crisi investiamo nel costante miglioramento dei nostri processi: i nostri nuovi uffici direzionali di San Giuliano Milanese con il nuovo centro di smistamento e un sorter moderno ne è l'esempio più recente.

LA SEDE CENTRALE DI GLS SI TROVA AD AMSTERDAM E L'AZIENDA È PRESENTE IN 42 STATI CON OLTRE 212 MILA CLIENTI IN EUROPA. IN ITALIA, COME INCIDE IL FATTO CHE L'IMPRESA È PARTE DI UNO "SCACCHIERE" BEN PIÙ VASTO DI QUELLO NAZIONALE?

▮ Naturalmente in modo positivo! Seriamente, la combinazione tra la presenza locale e la solida rete europea ci rende particolarmente forti come corriere espresso. Con le nostre 134 sedi in Italia siamo sempre più vicini ai nostri clienti. Inoltre, in ogni paese offriamo servizi calibrati rispetto alle esigenze del mercato. Per esempio, i clienti italiani necessitano di poter affidare a un solo corriere espresso sia piccole che grandi spedizioni come quelle dei bancali, invece in altri paesi GLS si concentra esclusivamente sulla gestione delle spedizioni di pacchi. L'Italia ha una posizione di rilievo all'interno del gruppo GLS, anche grazie al fatto che una buona parte dei 212 mila clienti a livello europeo viene dal nostro paese. Ciò dipende naturalmente anche dal fatto che l'economia italiana è contraddistinta dalla presenza di piccole e medie imprese, nostri principali clienti sul territorio nazionale. Per le aziende che spediscono anche all'estero la rete europea di GLS rappresenta un vantaggio. Con un totale di 660 sedi e 37 centri di smistamento internazionali il gruppo offre un servizio di consegna capillare, come dicevamo, in 42 Stati. La crescita dell'attività internazionale di GLS Italy è ancora agli inizi: c'è ancora molto potenziale per il futuro.

L'OBIETTIVO DEL GRUPPO È COSTITUIRE UN UNICO NETWORK EUROPEO CON FORTI RAPPRESENTANZE NAZIONALI. QUANTO È IMPORTANTE IL CONTINUO PROGRESSO NEI SETTORI DELLA TECNOLOGIA E DELL'INFORMATICA PER RAGGIUNGERE UN SIMILE OBIETTIVO?

▮ Soluzioni equivalenti per la tracciabiltà delle spedizioni e l'uniformità dei sistemi IT in tutto il gruppo sono un im-

portante elemento per il successo internazionale di GLS. Dalla nostra fondazione abbiamo investito ogni anno cifre significative nelle tecnologie dell'informazione. Passi decisivi sono stati, ad esempio, l'introduzione di un segnacollo internazionale, per evitare di dover effettuare modifiche una volta varcati i confini, e lo sviluppo della nostra nuova applicazione per la ricerca spedizioni, così come l'introduzione a livello europeo di una tecnologia di scansione completamente innovativa. Al momento il comparto IT lavora soprattutto al miglioramento della comunicazione con i destinatari delle spedizioni: andare incontro alle loro esigenze è particolarmente importante nel segmento dell'e-commerce. Ci evolviamo sempre più da un'azienda di logistica a un'azienda di comunicazione.

ANCHE IN ITALIA IL COMMERCIO ON-LINE STA EVIDENZIANDO UNA NOTEVOLE CRESCITA. SI TRATTA DI VENDITE CHE RICHIEDONO TEMPI DI CONSEGNA PIÙ RAPIDI. PER I CORRIERI QUESTO COMPORTA PROBLEMI?

▮ I nostri tempi di resa di 24 ore sul territorio nazionale, e di 48 per Calabria e isole, sono in linea con le esigenze del mercato. La sfida futura per i corrieri espresso consiste soprattutto nell'aumento delle consegne ai clienti privati: diversamente che per i clienti B2B, spesso durante il giorno in casa non si trova nessuno. Per i destinatari privati sono necessarie una maggiore flessibilità e più informazioni sulla consegna. GLS Italy offre servizi aggiuntivi dedicati grazie ai quali i privati possono ricevere un preavviso di consegna via SMS o e-mail o affidare al corriere importanti documenti firmati al momento della consegna, come per esempio i contratti di telefonia mobile per i nuovi telefoni cellulari acquistati. Per il commercio online abbiamo sviluppato il servizio eCom, grazie al quale il destinatario ha il controllo generale sulla spedizione, inclusa la possibilità di concordare un nuovo termine di consegna. Inoltre mittente e destinatario possono usufruire del servizio di ricerca spedizioni in tempo reale, anche grazie alla nostra applicazione per smartphone. Aggiungo che per la sua competenza in materia di e-commerce, GLS ha convinto i più importanti attori del mercato: dallo scorso anno GLS Italy è il primo fornitore di servizi espresso a far parte di Netcomm, il consorzio del commercio elettronico in Italia.

C'È UNA FORTE CONCENTRAZIONE DI CITTADINI NELLE AREE URBANE E METROPOLITANE. AREE NELLE QUALI LA DISTRIBUZIONE DI MERCI, ANCHE A LIVELLO POSTALE E DI SPEDIZIONI, È COMPLICATA E CAOTICA. IN GLS COME AVETE AFFRONTATO IL PROBLEMA?

▮ Affrontiamo traffico intenso, centri urbani a traffico limitato e altri numerosi ostacoli pianificando gli itinerari con un sistema IT specifico nonché grazie alla capillarità delle nostre sedi locali: per esempio sia a Milano sia a Roma abbiamo più di quattro sedi e ciascuna serve una zona diversa della città. Inoltre per le consegne utilizziamo sempre più veicoli a metano, biciclette e veicoli elettrici. Sono adatti per i brevi itinerari di consegna nei centri cittadini e superano qualsiasi zona a traffico limitato.

IN RAPPORTO ALLA DOMANDA PRECEDENTE, IL GRUPPO STA INTENSIFICANDO LE SUE ATTIVITÀ A FAVORE DELLA SALVAGUARDIA AMBIENTALE. NE È UNA TESTIMONIANZA L'INIZIATIVA THINK-GREEN GLS. IN COSA CONSISTE?

▮ Con l'iniziativa Think-Green, GLS rafforza le misure europee a tutela dell'ambiente. Le attività si concentrano in tre ambiti: riduzione delle emissioni, riduzione del consumo di risorse e ottimizzazione dello smaltimento rifiuti. Come esempi delle nostre attività in Italia ho già accennato all'impiego di veicoli a metano ed elettrici così come alla pianificazione rigorosa degli itinerari. Inoltre abbiamo aumentato l'offerta di corsi di formazione di guida ecosostenibile per i nostri autisti. Nella costruzione di nuove sedi teniamo presente l'aspetto ecologico. Numerose sedi italiane sono dotate per esempio di impianti fotovoltaici. Un altro esempio è la più marcata digitalizzazione dei nostri processi: dal 2010 i destinatari non firmano più su carta le prove di consegna, bensì direttamente sul palmare. In questo modo risparmiamo circa 33 tonnellate di carta l'anno. ■

Magazzini verticali per capi da lavoro

La Mario De Cecco, leader nell'abbigliamento professionale, in cui opera a livello internazionale, per ottimizzare gli spazi nel sito di Sambuceto, Chieti, ha sviluppato un nuovo magazzino.

di **Sara Perotti**

Nata nel 1963, la Mario De Cecco spa da quasi cinquant'anni è presente sul mercato come azienda leader nella produzione di abbigliamento da lavoro e promozionale e nella commercializzazione di prodotti antinfortunistici. Ad oggi con 400 dipendenti diretti ed una produzione giornaliera complessiva di circa 7.500 capi, genera un fatturato di 22 milioni di euro.
Tuttora guidata dal fondatore Mario De Cecco, insieme ai figli Gabriele e Paolo, l'azienda basa la sua attività sul presupposto che la sicurezza negli ambienti di lavoro nasce anche da un abbigliamento adeguato che si adatti a qualsiasi condizione. La Mario De Cecco si propone quindi sul mercato secondo il paradigma "Total Safety", per vestire in modo completo e sicuro ogni tipologia di lavoratore, con una vasta gamma di articoli e prodotti per l'antinfortunistica. Nello specifico, l'offerta attuale si compone di due principali linee di prodotti:

- una prima linea è costituita da indumenti da lavoro, ossia capi tecnici dove l'elemento sicurezza assume un rilievo particolare;
- una seconda linea è rappresentata dall'abbigliamento promozionale, destinato a tutte le aziende che utilizzano l'indumento come strumento di comunicazione e d'immagine. A tale gamma si aggiunge una linea di dispositivi di antinfortunistica per la protezione della testa, mani, corpo e piedi, garantendo una protezione completa per chi lavora.

L'azienda dispone di due unità produttive di proprietà - una ubicata in Italia, a Sambuceto (Chieti) e l'altra in Tunisia - e tre unità produttive in partnership (in India, Pakistan e Bangladesh).
Recentemente l'azienda ha avviato un processo di revisione del proprio magazzino presso l'headquarter di Sambuceto allo scopo di ottimizzare l'utilizzo degli spazi e incrementarne l'efficienza complessiva. Lo studio ha portato nel settembre 2012 all'introduzione della gestione informatizza-

Headquarter di Sambuceto con aree produttive e magazzino

Foto a destra:
Veduta delle aree di magazzino

Foto in basso:
Particolari del magazzino verticale automatico (dall'esterno) e della baia di prelievo

ta (software WMS, Warehouse Management System e identificazione mediante barcode) e, parallelamente, all'implementazione di un nuovo magazzino verticale automatico a piani traslanti SILO2 per la gestione dei prodotti finiti. L'intero processo è stato realizzato con il supporto di Icam (si veda il box descrittivo a lato).

Il magazzino di Sambuceto

Il sito si estende su una superficie complessiva di 20 mila m2. L'azienda aveva rilevato la necessità di una nuova soluzione in grado di ottimizzare l'utilizzo dello spazio a disposizione: a tale scopo, come anticipato, ha implementato un nuovo magazzino verticale. Il sistema introdotto - noto anche come "armadio verticale automatico" o Vertical Storage System - occupa complessivamente una superficie pari a 20 m2 circa. Esso si compone di un modulo caratterizzato da tre colonne di stoccaggio di dodici metri di altezza (larghezza complessiva pari a 6,785 m; profondità alla base 2,991 m), con due baie di lavoro affiancate e posizionate ad altezza ergonomica (75 cm da terra). Le baie sono dotate di un terminale PC con software integrato con il WMS per coordinare le operazioni di prelievo dal magazzino verticale. La soluzione è caratterizzata da una potenzialità ricettiva di 202 vassoi, con dimensioni nominali pari a 1.900x800xh=41 mm (altezza utile di carico max 275 mm; portata max vassoio 250 kg). Ciascun vassoio è in grado di gestire abbigliamento in scatole di dimensioni 570x370xh=275 mm (peso max 25 kg), fino ad un massimo di sei scatole per vassoio. Ad oggi sono complessivamente 1.212 le scatole all'interno dell'intero magazzino verticale, corrispondenti a 20 mila articoli (capi di prodotto finito).

Al fine di permettere le operazioni di carico e scarico, all'interno del magazzino verticale è in funzione un sistema automatizzato di movimenta- >

zione (elevatore) che, guidato da un software dedicato, movimenta i singoli vassoi portandoli al cospetto dell'operatore al lavoro in una o più baie di lavoro supportate da terminale PC. Nel caso di operazioni di prelievo, i vassoi oggetto di picking confluiscono in sequenza verso le baie ove l'operatore, guidato da un terminale video, effettua la presa dei singoli codici nelle quantità indicate; ciascun articolo è oggetto di lettura in radiofrequenza grazie al supporto di lettori RF. Una volta ultimata l'operazione di prelievo, il sistema provvede al riposizionamento dei vassoi all'interno del magazzino verticale. In termini di produttività, il sistema descritto è in grado di garantire un tempo medio di ciclo semplice pari a 36 secondi, corrispondenti a circa 100 vassoi caricati/scaricati ogni ora dalle due baie di lavoro, e un tempo medio di ciclo combinato pari a 68 secondi.

Conclusioni

Si è presentato il caso di Mario De Cecco Confezioni, azienda abruzzese che dal 1963 è leader nel dell'abbigliamento da lavoro e promozionale. Alla luce delle esigenze rilevate, all'interno della sede di Sambuceto (Chieti) è stato attuato un processo di revisione del magazzino, che ha portato all'introduzione della gestione informatizzata e, parallelamente, all'implementazione di un magazzino verticale automatico in sostituzione alla precedente soluzione manuale. Il nuovo sistema, operativo da settembre 2012, è asservito allo stoccaggio e prelievo dei prodotti finiti. Fra i principali benefici rilevati dall'azienda a seguito dell'introduzione della nuova soluzione si ricordano:

- una ottimizzazione in termini di utilizzo dello spazio, grazie allo sviluppo verticale del magazzino;
- un generale incremento della produttività, a fronte di una maggiore rapidità delle operazioni di picking;
- un miglioramento della sicurezza di operai e delle merci;
- una migliore tracciabilità delle singole operazioni, grazie all'introduzione della gestione informatizzata. ■

IL FORNITORE ICAM

Fondata nel 1957, la Icam di Putignano, Bari, è una società specializzata nella progettazione di magazzini e archivi automatici. Presente nel mercato italiano e internazionale, è una delle maggiori imprese europee del settore con centinaia di installazioni presso aziende di ogni dimensione e ambito ed enti pubblici. L'offerta commerciale comprende l'intera gamma dei sistemi verticali e compattabili, con soluzioni tecniche realizzate su misura per ogni specifica applicazione. Fiore all'occhiello dell'impresa sono i magazzini verticali a vassoi traslanti SILO L, CL e SILO². La ricerca continua di soluzioni sempre più idonee alle varie esigenze, spinge l'Icam a investire nell'attività di ricerca&sviluppo sino al 10% del fatturato. L'azienda è centro di ricerca riconosciuto dal ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca ed è certificata dal Sistema di Qualità e Gestione Ambientale conforme alle norme internazionali ISO 9001 e ISO 14000.

www.icamonline.eu

FM LOGISTIC

The art of winning solutions

TOTAL COMMITMENT. AGILE SOLUTIONS.

CONTRACT LOGISTIC

MAGAZZINO E MOVIMENTAZIONE

CO-PACKING & CO-MANUFACTURING

TRASPORTO E DISTRIBUZIONE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

La Nostra Missione:

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

[illegible]

www.fmlogistic.com

prologis.com

IL TUO PARTNER NEL LUNGO PERIODO

Con Prologis troverete un partner con l'esperienza, la flessibilità e le risorse all'altezza delle vostre aspettative in materia di spazi logistici, sia ora che in futuro.

Grazie ai nostri centri di distribuzione presenti nelle posizioni più strategiche al mondo, potrete fare affidamento su di noi per fornirvi la struttura logistica che cercate dove la cercate.

Prologis è il leader tra i fornitori d'immobili per la distribuzione, con oltre 52,9 milioni di metri quadrati di proprietà e in gestione, in 21 paesi di 4 continenti.

Il vostro partner locale per il commercio globale

PROLOGIS