



EUROMERCI

Aeroporti: alla fine il "vero" piano lo farà il mercato?

Mentre i governi passati, presenti e futuri "studiano", tanti scali o falliscono o accumulano perdite



SE IL NOSTRO MEZZOGIORNO MUORE

ECONOMIA

Il Pil cambia segno ma l'industria frena

FERROVIA E MERCI

Non si vive di sola Alta Velocità

DISTRETTO CALZATURE

In quello delle Marche, merci in car sharing

TOTAL
COMMITMENT.
AGILE
SOLUTIONS.

FM > LOGISTIC

The art of winning solutions

CONTRACT
LOGISTIC

MAGAZZINO E
MOVIMENTAZIONE

CO-PACKING & CO-
MANUFACTURING

TRASPORTO E
DISTRIBUZIONE
NAZIONALE ED
INTERNAZIONALE

La Nostra Missione :

- Ottimizzare la catena logistica globale dei nostri clienti traendo vantaggio dalla nostra posizione d'intermediario tra industriali e distributori.
- Creare soluzioni vincenti ed essere sempre pronti ad adattarci alle esigenze dei nostri clienti.
- Essere i partner di riferimento in termini di performance, affidabilità, innovazione e rapporto qualità-prezzo.

17.000 collaboratori lavorano ogni giorno in tutto il mondo per realizzare questa missione.



www.fmlogistic.com

DOPO VENTQUATTRO MESI **Il Pil cambia segno...**

SECONDO LA STIMA PRELIMINARE DELL'ISTAT, NEL QUARTO TRIMESTRE DEL 2013, IL PRODOTTO NAZIONALE LORDO DEL NOSTRO PAESE HA CAMBIATO SEGNO: DA NEGATIVO È DIVENTATO POSITIVO, SEGNANDO PER IL PERIODO UN "PIÙ 0,1%". UN RISULTATO MINIMO (DOVUTO PER L'ISTAT A "UN ANDAMENTO POSITIVO DEL VALORE AGGIUNTO DELL'INDUSTRIA E DELL'AGRICOLTURA E A UNA VARIAZIONE NULLA PER IL SETTORE DEI SERVIZI"), CHE DOVRÀ ESSERE CONFERMATO DAI DATI DEFINITIVI, MA CHE INDICA UN FRENO A QUEL SEGNO "MENO" CHE DA OTTO TRIMESTRI CONSECUTIVI, CIOÈ DA VENTQUATTRO MESI, HA SEMPRE PRECEDUTO IL DATO DEL NOSTRO PIL. TECNICAMENTE, QUESTO CAMBIAMENTO VUOL DIRE ESSERE USCITI DALLA RECESSIONE. FATTO EVIDENTEMENTE APPREZZABILE, MA CHE DEVE ESSERE VALUTATO INSIEME AD ALTRI EVENTI: AD ESEMPIO, NELLO STESSO QUARTO TRIMESTRE DELL'ANNO SCORSO, LA PRODUZIONE INDUSTRIALE È CRESCIUTA SOLO DELLO 0,7%, CON UNA FLESSIONE NEL MESE DI DICEMBRE SU NOVEMBRE DELLO 0,9%, IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE ERA A DICEMBRE AL 12,7% E LA DOMANDA INTERNA CONTINUA A MOSTRARE DRAMMATICAMENTE LA CORDA. ALLARGANDO L'OSSERVAZIONE AD ALTRI PAESI, PRENDENDO IL DATO DEL PIL PER L'INTERO 2013, L'ITALIA PERDE L'1,8% SUL 2012, MENTRE, AD ESEMPIO, LA FRANCIA CRESCHE DELLO 0,8%, LA GERMANIA DELLO 0,4%, GLI USA DELL'1,7%, LA GRAN BRETAGNA DELL'1,5% ANCHE LA SPAGNA È COMUNQUE ANDATA MEGLIO, CON UNA PERDITA DELL'1,3%. LA NOSTRA È UNA "CRISI" PROFONDA CON MOTIVAZIONI NON SOLO CONGIUNTURALI, NON SOLO DETERMINATE DA EVENTI ECONOMICO-FINANZIARI, MA STRUTTURALI, DIRETTAMENTE CONNESSI CON QUELLO CHE USUALMENTE VIENE DEFINITO "SISTEMA PAESE". ABBIAMO PER L'ENNESIMA VOLTA CAMBIATO GOVERNO, MA I PROBLEMI DEL "SISTEMA" RESTANO. IL NUOVO ESECUTIVO DOVRÀ AFFRONTARLI CON GRANDE DETERMINAZIONE E RAPIDITÀ. NON SCORDANDOSI, UNA VOLTA TANTO, DELL'ARRETRATEZZA CHE CARATTERIZZA LA MOBILITÀ DELLE MERCI E GLI OSTACOLI, APUNTO DI "SISTEMA", CHE FRENANO LE NOSTRE CAPACITÀ LOGISTICHE E LE NOSTRE POSSIBILITÀ DI ACCELERARE ANCHE SUL FRONTE DELL'EXPORT.

EUROMERCI

il mensile di logistica

ATTUALITÀ - INCHIESTE - INTERVISTE - FOCUS



I FOCUS 2014

Gennaio-Febbraio

- Sistema Interportuale
- Corrieri Express

Marzo

- Cargo Aereo
- Logistica Automotive

Aprile

- Logistica Retail-Food&Beverage
- Logistica Sostenibile

Maggio

- Immobiliare Logistico
- Material Handling & Attrezzature per magazzini

Giugno

- Filiera Fredda
- Trasporto Intermodale

Luglio-Agosto

- Logistica del Farmaco
- Mercato Immobiliare

Settembre

- Logistica del Fashion
- Reverse Logistics

Ottobre

- Material Handling
- Autotrasporto

Novembre

- ICT e Software per la Logistica
- Logistica Portuale

Dicembre

- City Logistics
- Mercati Asiatici

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

Economia
SE IL MEZZOGIORNO MUORE 8

Cover
PIANO AEROPORTI: LO FARÀ IL MERCATO? 22

Ferrovia e Merci
NON SI VIVE SOLO DI ALTA VELOCITÀ 29

Expo 2015
L'ARDUA IMPRESA DI "FAR VOLARE MILANO" 36

Primo Piano
L'USO DEL CAR SHARING, LA LOGISTICA CHE CAMBIA 40

Primo Piano: Wienerberger
TRASPORTO: I VANTAGGI OFFERTI DA TRANSPOREON 42

Primo Piano
COME SI CONFRONTA CON LA CRISI GLS ITALY 44

Primo Piano
LA "BIGA" ... IL FUTURO DELLA LOGISTICA 47

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA 4

NEWS 12

DALLE AZIENDE 16



Nella Mobility Conference 2014, organizzata a Milano dall'Asso-lombarda, sono stati messi in evidenza i ritardi sullo scenario infrastrutturale che dovrebbe essere realizzato per l'Expo 2015 (il servizio a pag. 36)



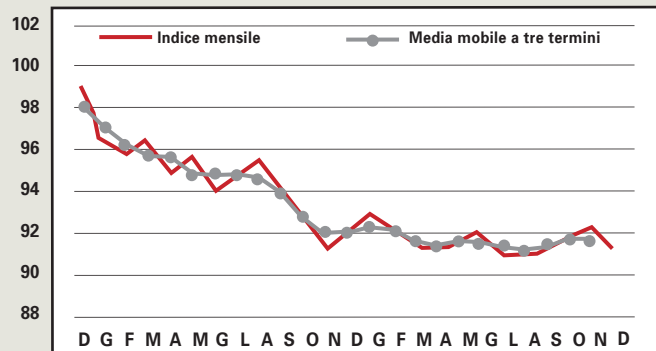
Nel distretto industriale calzaturiero di Fermo, è stato organizzato, con ottime performance, un servizio car sharing per ottimizzare la presa e consegna delle merci tra quaranta imprese (il servizio a pag. 40)

Italia: si riferma la produzione industriale

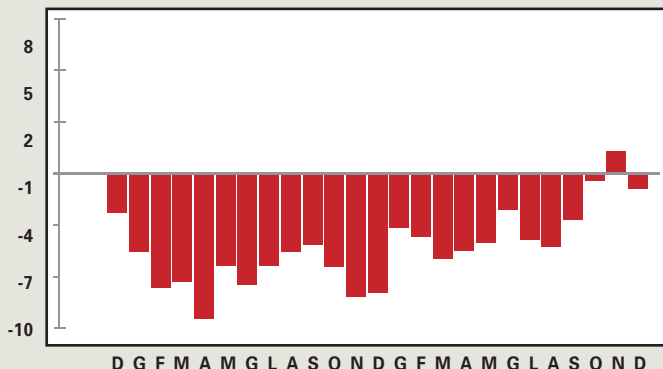
Produzione Industriale

Fonte: ISTAT

(dicembre 2011-dicembre 2013, variazione del valore dell'indice sul mese precedente)



(dicembre 2011-dicembre 2013, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



A novembre 2013, l'indice della produzione industriale era aumentato rispetto a ottobre dello 0,3% e rispetto a novembre del 2012 dell'1,4%, registrando un solo segno negativo, quello riguardante la produzione di beni di consumo (meno 1,1%). Certamente, lo 0,3% in più non era un dato in termini quantitativi molto significativo, ma, in particolare, l'aumento, questo più rilevante, registrato in termini tendenziali, ossia sullo stesso periodo dell'anno precedente, rovesciava il trend negativo per la prima volta dopo oltre due anni. E ciò dava un segnale interessante e lasciava sperare in un'inversione di tendenza. Il dato di dicembre, invece, non ha confermato tale speranza: l'indice, infatti, è diminuito dello 0,9% rispetto a novembre e nella media del trimestre ottobre-dicembre ha registrato solo un aumento dello 0,7% rispetto al trimestre precedente. Inoltre, è diminuito in confronto al medesimo trimestre del 2012 dello 0,7%. Nella media dell'intero anno 2013 la produzione è scesa del 3,0% rispetto all'anno precedente. In particolare, a dicembre 2013, si segnala un solo aumento tendenziale nel comparto dei beni intermedi (più 5,6%), mentre segnano una flessione i beni strumentali (meno 5,6%), l'energia (meno 3,2%) e, in misura più contenuta, i beni di consumo (meno 1,0%). Per quanto riguarda i settori di attività economica, i comparti che registrano la maggiore crescita tendenziale sono quelli della produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici (più 8,0%), della fabbricazione di apparecchiature elettrici

Produzione industriale per raggruppamento d'impres

(dicembre 2013, variazioni % sull'indice base 2005=100)

Raggruppamenti principali di industrie	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	Dic. 13 Nov. 13	Ott.-Dic. 2013 Lug.-Set. 2013	Dic. 2013 Dic. 2012	Gen.-Dic. 2013 Gen.-Dic. 2012
Beni di consumo	-0,4	-0,2	-1,0	-2,0
Durevoli	-0,1	-1,7	-6,4	-5,9
Non durevoli	-0,5	+0,1	+0,1	-1,4
Beni strumentali	-2,5	+0,5	-5,6	-4,8
Beni intermedi	+0,1	+1,3	+5,6	-1,4
Energia	-0,2	-1,3	-3,2	-4,8
Totale	-0,9	+0,7	-0,7	-3,0

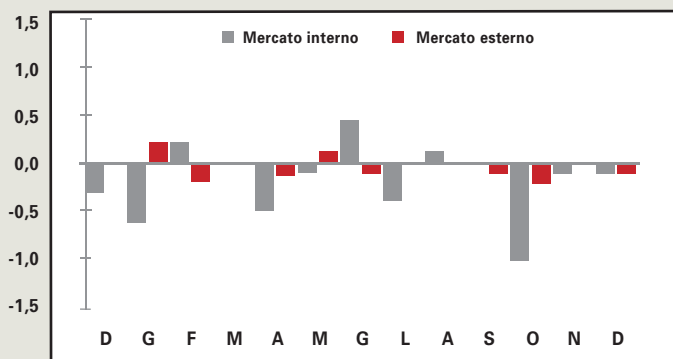
Fonte: ISTAT



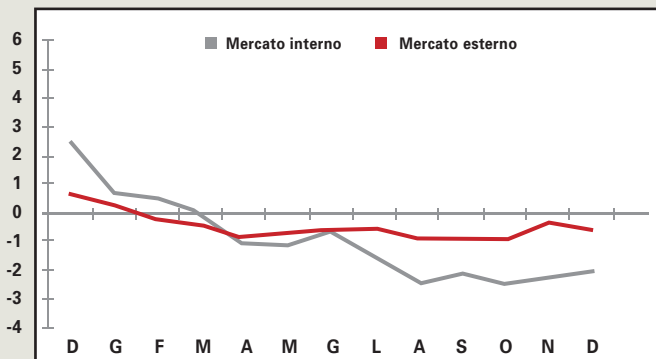
Prezzi alla produzione

Fonte: ISTAT

(dicembre 2012-dicembre 2013, variazioni % sul mese precedente)



(dicembre 2012-dicembre 2013, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



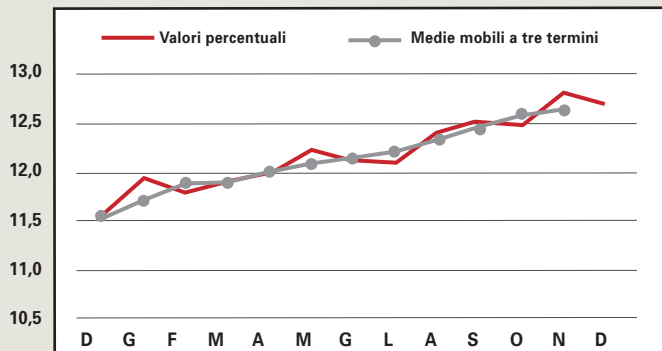
che e apparecchiature per uso domestico non elettriche (più 7,5%) e della metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (più 7,4%). Le diminuzioni maggiori si registrano nei settori della fabbricazione di macchinari e attrezzature n.c.a (meno 9,9%), delle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (meno 6,9%) e della fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi (meno 6,5%).

Riprendendo quanto affermato nell'editoriale che apre questo numero di Euromerci, il fatto che abbia cambiato di segno il nostro Pil nel quarto trimestre dell'anno scorso, passando da negativo a positivo, sia pure per uno 0,1% (dato statisticamente assai poco rilevante e soggetto a "rivisitazioni"), non essendo accompagnato da altri dati che ne "appoggino" la crescita, non induce a facili entusiasmi e a dichiarare che il paese ha realmente imboccato la fase della crescita, uscendo dalla recessione e, soprattutto, da quella della "stagnazione". Neanche una flessione dei prezzi alla produzione ha aiutato la crescita del nostro comparto produttivo. Nel mese di dicembre 2013, infatti, l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali è diminuito dello 0,1% rispetto al mese precedente e dell'1,8% nei confronti di dicembre 2012. Sulla base dei dati finora diffusi, la diminuzione annua dell'indice è pari, nel 2013, all'1,1% (nel 2012 si era registrato, invece, un aumento del 3,6%). Il dato più preoccupa

Tasso di disoccupazione

(dicembre 2012-dicembre 2013, valori %)

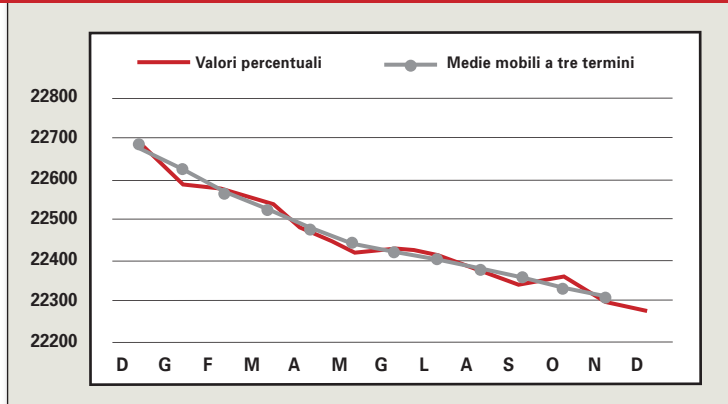
Fonte: ISTAT



Numero e andamento occupati

(dicembre 2012-dicembre 2013, valori assoluti in migliaia di unità)

Fonte: ISTAT



Disoccupazione giovanile

(dicembre 2013)

Fonte: ISTAT

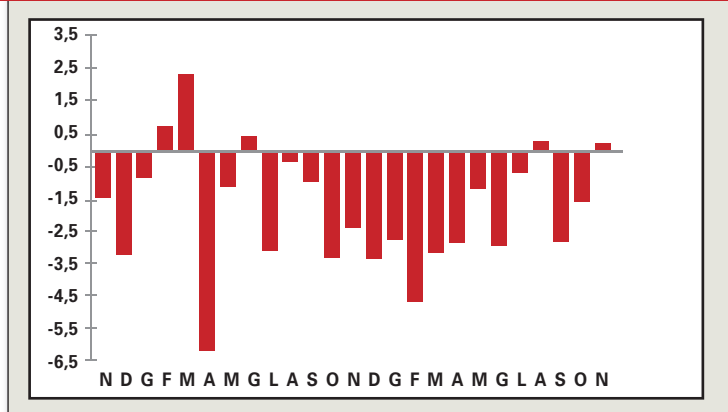
	Valori Percentuali	Variazioni congiunturali in punti percentuali	Variazioni tendenziali in punti percentuali
Tasso di occupazione	15,7	0,1	-1,6
Tasso di disoccupazione	41,6	-0,1	4,2
Incidenza dei disoccupati sulla popolazione	11,2	0,1	0,8
Tasso di inattività	73,1	-0,2	0,7

pante continua a riguardare la disoccupazione: a dicembre 2013 il tasso è stato pari al 12,7%, in calo di 0,1% in termini congiunturali ma in aumento di 1,2 punti nei dodici mesi. In particolare, quello nella fascia di età tra i 15 e i 24 anni, ovvero la quota dei disoccupati sul totale di quelli occupati o in cerca di lavoro, è stata pari al 41,6%, in diminuzione dello 0,1% rispetto al mese precedente ma in aumento del 4,2% nel confronto tendenziale. In generale, a dicembre 2013, gli occupati erano 22 milioni 270 mila, in diminuzione dello 0,1% rispetto al mese precedente e dell'1,9% su base annua (meno 424 mila). Il tasso di occupazione, pari al 55,3%, è diminuito dello 0,1% in termini congiunturali e dell'1,0% rispetto a dodici mesi prima. Anche la domanda interna continua a languire. A novembre 2013, l'indice delle vendite al dettaglio (valore corrente che incorpora la dinamica sia delle quantità sia dei prezzi) ha segnato una variazione congiunturale nulla. Nella media del trimestre settembre-novembre 2013 l'indice registra una flessione dello 0,5% rispetto ai tre mesi precedenti. Nel confronto con ottobre, le vendite di prodotti alimentari aumentano dello 0,2%, quelle di prodotti non alimentari diminuiscono dello 0,1%. Rispetto a novembre 2012, l'indice grezzo del totale delle vendite segna un incremento dello 0,1%, sintesi di un aumento dell'1,5% registrato per le vendite di prodotti alimentari e di una flessione dello 0,6% che ha riguardato le vendite di prodotti non alimentari.

Commercio al dettaglio

(novembre 2011-novembre 2013, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

Fonte: ISTAT



THE KOREA HERALD

La Corea del Sud si preoccupa per l'occupazione femminile

Una ricerca dell'istituto nazionale di statistica ha puntualizzato che nel 2012 il 70% delle donne comprese nella fascia di età tra i 25 e i 29 anni ha fatto parte del mondo del lavoro (una cifra per noi impressionante, ndr), ma anche che tale quota è scesa dopo i 30 anni al 55%. Ciò è avvenuto essenzialmente per le conseguenze connesse a eventi come il matrimonio, la gravidanza e la cura da dedicare ai bambini piccoli o neonati. Portare avanti contemporaneamente la carriera lavorativa e le incombenze familiari risulta sempre più difficile. La ricerca aggiunge che si è registrato anche



un notevole ritorno al lavoro per le donne dai 40 ai 50 anni, ma tale ritorno è inferiore a quella quota del 70% che caratterizza le giovani ventenni. Quindi, per molte donne la carriera lavorativa termina alle

soglie del trentesimo anno di età. Il presidente Park Geun-hye, prima donna nella storia del paese a coprire la più importante carica dello Stato, ha sollecitato il governo a "promuovere nuove idee per fermare lo stop al lavoro femminile e per aiutare il rientro delle donne nella sfera lavorativa dopo il matrimonio o la gravidanza". Ha inoltre aggiunto che: "Dobbiamo essere più determinati per costruire un paese nel quale le donne possano lavorare con più facilità e con meno problemi". Il governo sotto le indicazioni del presidente sta elaborando un piano per aumentare il numero dei lavori che permettano alle donne di scegliere l'orario di lavoro, per introdurre facilitazioni nella gestione della famiglia e per incentivare i padri a occuparsi dei bambini. L'abbandono del lavoro da parte delle trentenni è anche la causa più rilevante del ridotto contributo che le donne danno all'occupazione: nel 2012, in Corea, erano globalmente occupate il 55% delle donne, contro il 67,6% degli Usa e il 63,4% del Giappone. Il problema ha anche forti connessioni con un altro aspetto: il forte calo del tasso di natalità, che sta avviando il paese a diventare uno dei più "vecchi" per età media dei cittadini tra i paesi Ocse. Una nuova politica della famiglia è necessaria anche per contrastare questa tendenza. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



CLASS S.p.A.

Via Idiomi, 3/24 - 20090 Assago (MI)

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Se il Mezzogiorno muore

di Paolo Giordano

Nella controcopertina del libro "Se muore il Sud" (novembre 2013, Feltrinelli), scritto da Gian Antonio Stella e Sergio Rizzo, gli autori si pongono una domanda: "... Ma che razza di classe dirigente è quella che lascia affondare un pezzo dell'Italia?". Difficile trovare una risposta adeguata, anche perché buona parte di tale classe dirigente ha tratto beneficio da questo lento, quanto inesorabile, "affondamento" del nostro Mezzogiorno. Ciò che lascia interdetti è che questo fenomeno di decadenza si continua a manifestare nell'indifferenza sia della classe politica sia dei mass media. Del Mezzogiorno non si parla più. Recentemente, Euromerci (n. 10, ottobre 2013, pag. 31) aveva sottolineato un dato rilevato dalla Svimez, quello che nel 2012 nel Mezzogiorno il numero dei morti aveva superato quello dei nati, evento successo nella nostra storia solo tre volte: nel 1867, nel caos del processo seguito all'Unità d'Italia, nel 1918, ultimo anno della Grande Guerra, e, appunto, nel 2012. Un dato passato inosservato, ma che sottolinea come sia drammatica la condizione del nostro Sud: il 2012 ha richiamato la situazione di anni terribili e di grande disagio sociale.

Basta guardare i dati (fonte Srm) sull'occupazione meridionale per rendersi conto della gravità di tale disagio: la forza lavoro nel terzo trimestre 2013 è stata composta mediamente da circa 7 milioni e 200 mila persone (il

28,5% della forza lavoro totale italiana), in diminuzione dell'1,9% rispetto allo stesso periodo del 2012; il numero degli occupati si è ridotto del 5,4% (a 5 milioni e 875 mila persone) ed è aumentato il numero dei disoccupati del 17,3% (mentre è cresciuto meno sia nel centro-nord, 12,5%, sia nel complesso del paese: 14,6%); il tasso di occupazione è sceso dal 44,0% registrato nel terzo trimestre 2012 al 41,9% nello stesso periodo del 2013, mentre il tasso di disoccupazione è aumentato, portandosi al 18,5%; aumentano ulteriormente, rispetto al corrispondente trimestre del 2012, anche il tasso di disoccupazione giovanile, alla spaventosa quota del 48,8%, e quello di disoccupazione femminile (20,1%).

Secondo gli ultimi dati dell'Istat (3 febbraio 2014), riferiti agli anni 2010-2012, il reddito disponibile per abitante è sceso in Italia in tutte le macroaree, nord-ovest, nord-est, centro e sud, dall'1,6% al 2%. In termini monetari, il reddito per abitante è pari a circa 20.300 euro nel nord, a 18.700 nel centro e a 13.200 nel Mezzogiorno. Secondo le "classifiche" Eurostat, nel 2013, complessivamente l'Italia per reddito pro capite si è collocata al 12° posto nell'Unione a 27, ma, appunto, con grandi differenze al suo interno. Per l'Eurostat le regioni meridionali si collocano tutte negli ultimi posti in Europa con un reddito pro capite sotto il 75% di quello medio europeo. Ciò che più spaventa è che la tendenza è quella di andare verso

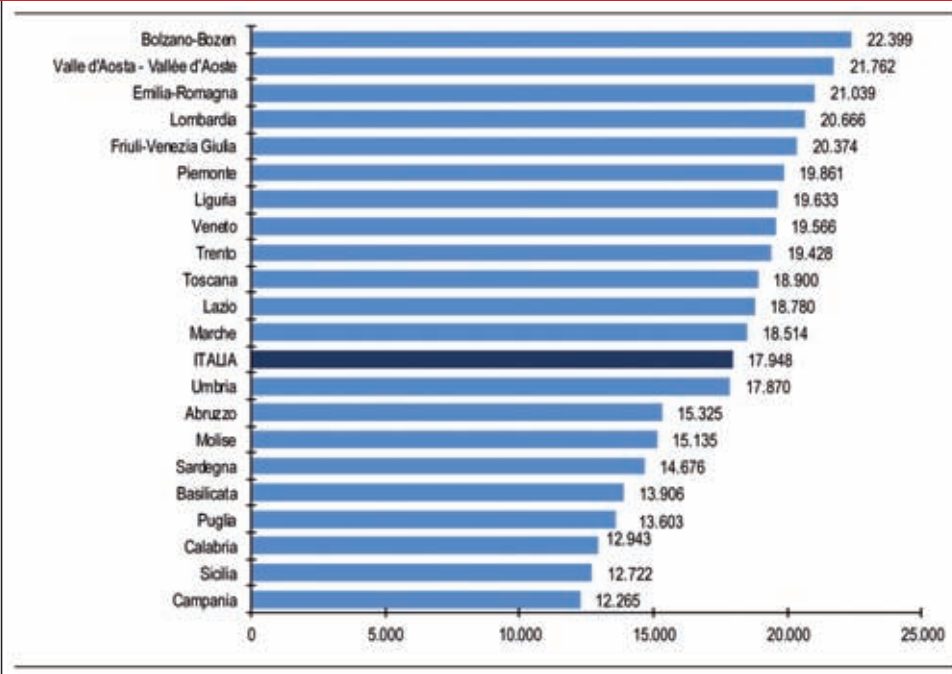
Tassi di occupazione e disoccupazione (valori %, dati al III trimestre 2013)

Fonte: SRM

		Mezzogiorno	Centro	Nord	Italia
Tasso di occupazione					
	III 2013	41,9	59,6	64,5	55,6
	III 2012	44,0	60,9	65,1	56,9
Tasso di disoccupazione					
	III 2013	18,5	10,2	7,6	11,3
	III 2012	15,5	8,8	6,8	9,8
Tasso di disoccupazione giovanile					
	III 2013	48,8	37,3	28,6	37,3
	III 2012	42,3	31,5	24,8	32,1
Tasso di disoccupazione femminile					
	III 2013	20,1	11,5	8,5	12,1
	III 2012	17,7	10,2	8,1	11,0

Reddito per abitante (dati per regione)

Fonte: Istat



un continuo allargamento di questa forbice, ciò sta avvenendo da oltre dieci anni: il Pil pro capite dell'Abbruzzo era nel 2000 leggermente superiore alla media europea, nel 2012 è sceso all'84%, la Campania è scesa, negli stessi anni, dal 73% al 64%, la Calabria è passata dal 72% al 65%, la Sardegna è andata ancora peggio, passando dall'86% al 68%, perdendo quasi

venti punti. Le nostre regioni meridionali peggiorano costantemente nello scenario europeo, che invece cresce e nel quale le ex regioni povere, come quelle dell'est, si sviluppano rapidamente. Come sottolineano Stella e Rizzo nel loro libro, ci sono regioni, come ad esempio quella dello Yugo Zapaden, nel sud della Bulgaria, che in un decennio ha visto crescere il suo Pil pro capite dal 37% della media europea al 75%, superando le nostre regioni del sud. Il nostro Mezzogiorno vive una dinamica negativa tra le peggiori d'Europa. Per avviare un'inversione di questa tendenza, ci sono certamente da superare problemi di gestione politica, di comportamento della classe dirigente e anche di "prassi". Ad esempio, il governo Letta ha approvato il 27 dicembre scorso, come al solito in extremis, il "decreto milleproroghe" dove ha infilato una miriade di provvedimenti, uno più disparato del-



Scorcio di Tricase, Lecce

l'altro: dalla sospensione degli sfratti per i meno abbienti al rinvio di sei mesi della web tax; dalla stabilizzazione dei lavoratori socialmente utili, a carico delle Regioni, alle detrazioni fiscali per gli arredi degli immobili in ristrutturazione; dai contributi al comune di Milano per Expo 2015 ai fondi concessi per gli alluvionati in Sardegna; dall'aumento (possibile) dello 0,7% delle accise sui tabacchi all'introduzione di un'imposta fino a 2,50 euro per i biglietti di quei passeggeri che sbarcano nelle isole minori; dallo stanziamento di 800 milioni per la "lotta alla povertà" ai

700 milioni dedicati a "sostenere il lavoro e l'occupazione". E si potrebbe continuare. Qual è la logica di un simile decreto, quali strategie persegue, in quale contesto pianificatorio si inserisce? Si insegue l'emergenza su ogni terreno, senza collegare mai gli interventi a politiche di settore finalizzate su obiettivi specifici. Di >



Cattedrale di Monreale,
Palermo

questo in primo luogo ha bisogno il Mezzogiorno, come di interventi straordinari di incentivazione all'industria, selezionando i comparti e le imprese, cessando di sostenere, come si è sempre fatto, quelle ormai "senza speranza", lavorando su settori nuovi, organizzando il turismo, capendo finalmente l'importanza della mobilità delle persone e delle merci, valorizzando le tante possibilità che offrono la logistica e la portualità, specie nel contesto mediterraneo. L'economia del Mezzogiorno, che ha eccellenze e settori con potenzialità, ha bisogno di interventi, scelte, decisioni. Altrimenti la sua strada è solo il continuo declino. Lo dimostrano ancora i dati. Nei primi nove mesi del 2013, il Mezzogiorno (dati Srm) ha fatto registrare un interscambio commerciale con l'estero pari a circa 71 miliardi di euro, in calo dell' 8,1% rispetto ai primi nove mesi del 2012; le importazioni sono state pari a 40 miliardi (in calo del 6,9%) e le esportazioni pari a 31,3 miliardi di euro (in flessione del 9,5%). Diminuisce sensibilmente l'export verso gli Usa (meno 25,8% a 2,0 miliardi di euro) e verso il resto del mondo (meno 25,0% a 7,1 miliardi); calano anche le esportazioni verso l'area euro (meno 13,5%), verso i paesi dell'area Med1 e paesi dell'Unione non nell'area euro (meno 6,0%) e verso i paesi Brics (meno 4,9%). Con riferi-

mento ai principali settori manifatturieri in termini di export nel Mezzogiorno, nei primi nove mesi del 2013, si rilevano risultati positivi solo per il settore agroalimentare e per quello delle sostanze e prodotti chimici che fanno registrare una crescita delle esportazioni pari rispettivamente al 4,3% e 1,7%; in area positiva anche la dinamica per i mezzi di trasporto. Di converso, si assiste a un forte calo per le esportazioni di prodotti energetici (coke e prodotti petroliferi), nei primi nove mesi del 2013 rispetto al periodo corrispondente del 2012 (meno 20,3%); riduzioni sensibili anche per il metallurgico (meno 23,6%) e per la meccanica (meno 14,5%).

Come notavamo in precedenza, il Mezzogiorno è in una spirale negativa. Questo è avvenuto anche perché non è riuscito, in primo luogo nel 2010 e nei primi mesi del 2011, a "ripartire", agganciandosi a quella ripresa, seppure modesta, che si è registrata in tanta parte dell'Europa e anche nel nord del paese subito dopo la crisi finanziaria del 2009. Quando avrebbe potuto muovere i primi passi in avanti ha subito l'impatto della seconda crisi, quella del 2012-2013. Gli effetti combinati delle due crisi hanno prodotto un "profondo rosso" a livello sia economico sia sociale. Situazione che farà sentire i suoi effetti anche nel

prossimo futuro. È infatti molto probabile che i dati economici del nostro Sud continueranno a peggiorare, specialmente in mancanza di interventi mirati che non possono seguire le logiche fallimentari adottate in passato, quando tradizionalmente sono state sostenute in modo assistenziale le aree più deboli, così come tante imprese già sull'orlo del fallimento. Così si sono sprecate soltanto risorse, che, oggi, oltretutto

Interscambio commerciale

(variazioni % dei primi 9 mesi del 2013 sul 2012, valori cumulati)

Fonte: SRM

	Mezzogiorno	Centro Nord	Italia*
Totale interscambio (milioni di euro)	71.372	466.064	559.334
Var. tendenziale (%)	-8,1	-2,0	-3,2
Import (milioni di euro)	40.038	211.441	269.870
Var. tendenziale (%)	-6,9	-5,3	-6,1
Export (milioni di euro)	31.333	254.602	289.513
Var. tendenziale (%)	-9,5	0,8	-0,3

* Il valore italiano potrebbe non corrispondere alla somma dei valori registrati nel Mezzogiorno e nel Centro-Nord, in quanto il valore italiano comprende un residuo espresso da regioni diverse o non specificate. Fonte: Elaborazione SRM su dati Istat

non ci sono più. Bisogna rovesciare questa impostazione, andando a investire dove ci sono le condizioni, almeno potenziali, per lo sviluppo, in termini infrastrutturali, di specializzazione di manodopera, per competenze, suscitando un "effetto volano".

Esiste anche un altro rischio: che si punti, guardando allo sviluppo e alla crescita, solo sulle aree centro-settentrionali del paese, ossia sulle aree "più forti". Ciò nell'illusione che una parte del paese possa crescere, lasciando il Mezzogiorno al



Veduta panoramica di Tursi, Matera

suo destino. A questo proposito, lo studio "Quale sviluppo per i Mezzogiorni" di Riccardo Achilli, Francesco Saverio Coppola, Antonio Corvino ed Enrico d'Elia sottolinea: "L'analisi dei dati e la realtà empirica mostrano abbastanza chiaramente che il Pil complessivo nazionale/ europeo/mediterraneo tende a convergere verso un sentiero comune che, da un lato, è trainato dalle aree più sviluppate, ma dall'altro è pesantemente condizionato dalle performance di quelle più deboli... Senza stimolare la crescita dei sistemi locali meno dinamici non è possibile assicurare uno sviluppo sostenuto e duraturo ai territori più avanzati. Soprattutto va contrastato uno sviluppo 'duale' che persegua in maniera strutturale il sottosviluppo di intere aree". L'Italia se vorrà imboccare la strada della ripresa, dovrà farlo con il Mezzogiorno. ■

 **TimoCom** Il trasporto del futuro!

Tracking

Max, padroncino, sa bene quello che conta davvero: notare e farsi notare.



Borsa di carichi Tracking Piattaforma per tender

Cosa ha in comune con Hollywood il settore dei trasporti? Il fatto che per fare strada, devi avere una marcia in più. È per questo motivo che Max lascia tracciare i suoi mezzi con TC eMap®, avvantaggiandosi così sui suoi concorrenti. I suoi committenti, infatti, sanno sempre dove si trova la loro merce. Di grande comodità: è possibile gestire ogni cosa all'interno della piattaforma TimoCom, aumentando trasparenza, efficienza e sicurezza, facendo di Max l'autotrasportatore ideale.

È in arrivo sui vostri schermi il colossale TC eMap®, ora disponibile in prova gratuita per 4 settimane. Telefono: chiamate il numero +800 10 20 30 90 (gratuito da rete fissa)* o scaricatelo direttamente dal sito www.timocom.it

www.timocom.it

*Di regola gratuito per le chiamate da rete fissa. A seconda delle tariffe applicate dal gestore del numero chiamato sono possibili altre tariffe.

Baltic Dry Index, andamento preoccupante

Il 12 febbraio, il Baltic Dry Index, l'indice che rappresenta l'andamento del costo del trasporto marittimo e dei noli delle principali categorie di navi dry bulk (ossia quelle che trasportano materie prime sfuse, come cemento, ferro, carbone, derrate alimentari) ha perso in un mese circa 1.200 punti. Un vero e proprio tracollo. In un recente numero di *Euromerci* (n. 9, settembre 2013, pagina 11) avevamo segnalato il "grande balzo in avanti" che l'indice aveva compiuto nel settembre 2013, arrivando a toccare quasi quota 2.000, con un rialzo rispetto ai primi mesi dell'anno di oltre il 150%. Ci chiedemmo allora se tale crescita, anche in rapporto all'affidabilità del BDI, che è calcolato sulla base delle informazioni fornite quotidianamente da oltre 550 tra i più importanti spedizionieri del mondo (e quindi è costruito su dati reali e non "virtuali"), potesse essere interpretata come un forte segnale della ripresa dell'economia e del commercio a livello mondiale. Una domanda legittima anche in considerazione del fatto che tale indice è stato, ad esempio, il più precoce indicatore nel segnalare l'avvento della crisi. La nostra domanda, però, ha avuto una vita molto corta. Infatti, da quel settembre 2013, il BDI ha avuto un andamento a dir poco schizofrenico: è calato nel corso di ottobre fino a 1.500 punti, per risalire in novembre/dicembre fino a toccare quota 2.300, per poi precipitare in caduta costantemente verticale fino al valore del 12 febbraio, come dicevamo a quota 1.091. Questo crollo suscita molte perplessità negli analisti. Infatti, che si tratti di un vero e proprio "crollo" non ci sono dubbi: in quindici giorni l'indice ha perso il 40% e ha segnato il peggior inizio d'anno della sua storia. Già questi numeri rivelano un andamento certamente "anomalo". Le cause possono essere diverse, tradizionalmente sempre evocate quando il BDI scende, ossia un aumento delle scorte di materie prime a livello mondiale, un'effettiva diminuzione della domanda per tali merci, un eccesso di offerta di trasporto navale rispetto alla domanda, un rallentamento dell'economia, specie dei paesi emergenti e, in particolare, di quelli asiatici. Tutte motivazioni plausibili, ma non in grado di spiegare un andamento dell'indice così negativo e in tempi così ristretti. Il fatto che maggiormente stride, ed è l'elemento più preoccupante, è che il BDI crolla mentre il mondo parla (e spera) di una ripresa economica, di "orizzonti" di crescita e di un'uscita, seppure lenta, dalla crisi.

L'inizio del 2014 è stato devastante per il BDI: ha perso il 40% in quindici giorni



Federagenti: legge sui porti sempre più urgente

"Le perduranti incertezze che caratterizzano il dibattito sulla riforma portuale, per quanto riguarda sia il testo all'esame delle camere sia la proposta elaborata dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti, evidenziano tempi che sono sempre più incompatibili con quelli del mercato", ha affermato il presidente della Federagenti Michele Pappalardo, che ha anche sottolineato il concreto rischio che importanti azioni per lo sviluppo della portualità italiana subiscano ulteriori rallentamenti o restino addirittura al palo, vanificando i tentativi in atto da parte di tutti gli operatori, ed in primis gli agenti marittimi, di attirare traffici e fiducia delle grandi concentrazioni in cui si sta polarizzando l'armamento mondiale e non solo nel settore container. Pappalardo ha aggiunto: "Al di là delle diverse posizioni e orientamenti, il varo di un testo condiviso di riforma che affronti definitivamente il metodo di selezione delle opere indispensabili, che intervenga decisamente per abbattere la burocrazia attraverso un definitivo sviluppo della telematica coniugato a una governance efficiente, che non può prescindere dalla reale conoscenza del mercato che è propria degli operatori marittimo-portuali, sta assumendo le caratteristiche di una vera e propria emergenza nazionale. È giunto il momento di fare appello alla reale concretezza: affrontiamo le urgenze e passo dopo passo scioglieremo anche gli altri nodi; ciò a patto di compiere tut-



Il ruolo delle Autorità portuali secondo Assoporti

ti anche un passo indietro sugli interessi personali e di categoria, nell'interesse comune del cluster marittimo e del sistema paese".

L'Assoporti ha inviato al parlamento e al governo la sua posizione sui temi dello sviluppo della portualità, sottolineando l'importanza di pervenire "a forme di collaborazione e possibile aggregazione funzionale, anche di tipo transfrontaliero europeo, tra le Autorità portuali esistenti, sulla base di un disegno dalle stesse voluto". Collaborazione e aggregazione, aggiunge Assoporti, che non può essere frutto di un mero processo di revisione della spesa, visto che oggi le Autorità portuali sono fonte di entrata e non di spesa per il bilancio dello Stato. Un contributo al dibattito, quello di Assoporti, che individua alcune proposte specifiche: la realizzazione non solo di un'effettiva autonomia finanziaria, ma dell'autodeterminazione finanziaria; la costituzione, su >



Servizi Intermodali e Logistici Integrati



Da 40 anni in corsa

Pensiero logistico. Anima intermodale

www.cepirmspa.it

Dicembre 2013 e gennaio 2014 hanno segnato un recupero del mercato delle auto nuove, con mediamente una crescita del 2,2%

iniziativa delle Autorità portuali, d'intesa con la Regione o le Regioni interessate, di sistemi portuali e logistici di corridoio per la promozione delle infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario, avendo riguardo sia per le connessioni tra i terminali portuali e retroportuali e altri nodi della rete logistica del sistema sia per i corridoi e i core ports individuati in sede comunitaria. Quindi, Assoportri aggiunge che le Autorità portuali devono essere "protagoniste di un coordinamento e di una regia unica per porti, interporti, ferrovie e reti viarie e per le misure intese a stimolare un maggior coinvolgimento delle imprese produttive nazionali nella catena logistica e per la crescita degli operatori italiani della logistica". Inoltre, Assoportri ha fatto un richiamo ai principi che si vanno consolidando in sede europea per quel che riguarda i servizi tecnico-nautici. Il presidente Pasqualino Monti ha dichiarato: "È una proposta condivisa a larghissima maggioranza dal consiglio direttivo che sarà sottoposta all'assemblea. In quella sede - ha sottolineato ancora Monti - ogni associato potrà proporre arricchimenti e integrazioni, ulteriori temi e indicazioni. Credo di poter dire che è stato avviato un percorso da valorizzare ulteriormente nel confronto costruttivo all'interno dell'associazione e con tutte le componenti del cluster, da quelle pubbliche alle imprese, alle organizzazioni dei lavoratori".



Immatricolazioni auto: inversione di tendenza?

In gennaio, le immatricolazioni di autovetture sono cresciute in Italia del 3,2% rispetto a gennaio 2013. Un aumento che ha fatto seguito a quello registrato lo scorso dicembre, pari all'1,4% su dicembre 2012. Un "timido" risultato positivo, considerando anche che dicembre 2012 e gennaio 2013 (i

due mesi sui quali si sono verificati gli aumenti) erano stati la "maglia nera" degli ultimi tempi, con una caduta delle immatricolazioni rispettivamente del 22,5% e del 17,6%. Complessivamente, l'anno scorso ha segnato sull'anno precedente una flessione del mercato del 7,09% con una vendita di poco più di 1,3 milioni di auto nuove. I mesi peggiori del 2013 sono stati il citato gennaio seguito da febbraio (meno 17,6%) e aprile (meno 10,8%). Sommando la crescita di dicembre 2013 e di gennaio 2014 (è possibile che ci siano stati trasferimenti di immatricolazioni da dicembre all'anno nuovo), si ha un aumento medio del 2,3%. Si capirà nei prossimi mesi se tale incremento ha il significato di una reale inversione di tendenza. Non dimentichiamo che la flessione delle immatricolazioni negli ultimi sei anni di crisi è stata pari al 43%. Di questo recente aumento non ha usufruito la Fiat che ha visto calare le vendite in gennaio 2014 del 4,9% sullo stesso mese dell'anno scorso (24.712 auto vendute contro 25.821). Una flessione che ha fatto calare la sua quota sul mercato nazionale al 20,98% (contro il 22,63% del 2013). Restando sulle marche, la Lancia/Chrysler ha guadagnato il 13,7%, mentre l'Alfa Romeo ha continuato a pagare dazio, scendendo del 14,4%. In generale bene le auto francesi, con la Peugeot che cresce del 29,6% e la Renault del 27,93%. Una curiosità: la Ferrari ha venduto in Italia, in gennaio, 27 vetture, due meno del 2013.

Carrelli elevatori "sicuri"

Continua la campagna promossa da Jungheinrich, Linde, OM Still e Toyota tesa a sensibilizzare gli operatori sulla sicurezza dei carrelli elevatori.

Nei magazzini, il datore di lavoro ha la responsabilità di evitare rischi derivati dalla circolazione di mezzi e persone. La sicurezza in tali ambienti è affidata alle regole di circolazione e all'attenzione di conduttori e pedoni. Sono però presenti sul mercato dispositivi di ausilio alla guida dei carrelli elevatori la cui presenza, pur non sollevando da responsabilità il datore di lavoro, migliora la sicurezza soprattutto all'interno di quei magazzini dove si muovono contemporaneamente persone e mezzi. Tali dispositivi hanno diversi livelli di intervento, che vanno dalla semplice segnalazione al conduttore di una situazione di pericolo tramite allarmi luminosi e acustici fino all'interazione con il carrello per rallentarne

o fermarne la marcia. I principali dispositivi presenti sul mercato consentono di:

- segnalare la presenza di persone in prossimità del carrello;
- individuare zone particolari del magazzino, ad esempio l'uscita dalle corsie;
- segnalare persone e oggetti presenti in prossimità del carrello in retromarcia;
- visualizzare tramite telecamere aree di lavoro altrimenti poco visibili al conducente, ad esempio durante la movimentazione di carichi ingombranti o il deposito/prelievo a notevole altezza di stoccaggio.

Prima di installare questi dispositivi, è importante che l'azienda ne valuti la compatibilità con le caratteristiche funzionali del carrello per evitare l'instaurarsi di pericolose interazioni. È bene rivolgersi alla rete di assistenza del costruttore del carrello per avere tutte le informazioni necessarie. ■



CELTIC VENDE E AFFITTA



eastgate park

LOGISTICA INDUSTRIA ARTIGIANATO

Il più moderno parco d'impresa del Veneto Orientale

AREE EDIFICABILI E CAPANNONI

Tel. 0421.244422 - www.eastgatepark.it -  Celtic



La sala operativa Wtransnet

Accordo tra Assologistica e la borsa carichi Wtransnet

È stato sottoscritto un accordo di collaborazione tra Assologistica e la borsa carichi Wtransnet. Quest'ultima è nata in Spagna nel 1996 con sede operativa a Barcellona. Nei diciotto anni trascorsi dalla sua nascita Wtransnet ha fatto molta strada, anche perché è stata costituita da persone che in precedenza gestivano un'impresa di autotrasporto e, quindi, ben conoscevano le problematiche del settore e della movimentazione delle merci via strada. Oggi, è la borsa merci leader del sud Europa (con oltre 9.500 utenti a livello internazionale), si è estesa in Francia e ora sta operando anche in Italia. Con buone risposte, come ha dichiarato Rossella Di Maso a Euromerci: "L'interesse verso il nostro lavoro sta crescendo. Ciò ci convince che offriamo servizi che vanno incontro alle esigenze degli operatori. Inoltre, sul nostro motore di ricerca internazionale appare forte l'interesse per l'Italia. Ci risulta che vi sono più di 1.600 operatori interessati a lavorare con il nostro paese". Grazie all'accordo, gli associati di Assologistica potranno beneficiare di un accesso gratuito alla borsa per due mesi e di uno sconto del 20% sulla quota della borsa carichi per quelle aziende che desidereranno continuare dopo il periodo di prova. Wtran-

snet, inoltre, informerà tutti i suoi clienti dell'ingresso nel network delle aziende italiane affinché queste ultime ottengano il massimo dei contatti durante il periodo gratuito. Wtransnet si definisce "la borsa carichi più sicura d'Europa" in quanto tutte le aziende per entrarvi devono superare filtri di solvibilità, professionalità e sicurezza; permette di assicurare al 90%

on line i viaggi contrattati attraverso il network e, quindi, di non perdere opportunità di carico per timore di insoluti; monitorizza il comportamento di tutte le imprese associate e prende misure sanzionatorie, come la cancellazione dalla borsa, quando necessario. (www.wtransnet.com)

L'interporto di Parma conferma la certificazione

La società di logistica intermodale Cepim, coordinatrice dell'interporto di Parma, ha confermato nel 2014 la propria certificazione integrata per i sistemi di gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza. Nelle scorse settimane, infatti, SGS - l'organismo di certificazione che ne ha seguito in questi anni le procedure di accreditamento prima e il percorso di implementazione poi - ha rinnovato alla società i nuovi certificati Iso 9001:2008, Iso 14001:2004, OHSAS 18001:2007. Il percorso, intrapreso nel 2010, era nato dalla volontà di dotarsi di un sistema di gestione integrato che razionalizzasse le modalità operative, le attività e le azioni sia nei servizi di logistica e trasporto, e nella relativa fase di progettazione, sia nella sostenibilità ambientale connessa alle attività progettuali e operative. Il suo sviluppo ha portato Cepim ad allinearsi ai criteri internazionali più avanzati per le aziende. "Il mantenimento e la riconferma delle



Veduta aerea dell'interporto di Parma

certificazioni costituiscono per la nostra azienda - ha spiegato l'amministratore delegato Luigi Capitani - il risultato di un percorso di progettazione e adozione di soluzioni per ottimizzare i nostri processi aziendali e per minimizzare l'impatto sull'ambiente delle nostre attività, ma anche per incrementare il livello di sicurezza dei nostri addetti nello svolgimento delle operazioni connesse ai servizi che forniamo ai nostri partner.

Non quindi un mero attestato da esporre o un titolo da mostrare, ma la sicurezza di aver sviluppato un sistema improntato a maggior efficienza, riduzione dei costi e rispetto per le persone e per l'ambiente". Nello specifico, la società ha prodotto nel corso di questi quattro anni una serie di performance positive nei settori dell'energia per illuminazione, condizionamento e riscaldamento. Tra le azioni volte alla sostenibilità ambientale, la società ha sviluppato negli ultimi due anni un impianto di produzione di energia fotovoltaica con una potenza complessiva di 2,6 Mw, con una riduzione stimata delle emissioni nocive di 1.350 tonnellate l'anno, che farà risparmiare alla comunità le conseguenze, in termini di salute e qualità della vita, di circa 72 chilogrammi di polveri sottili immesse nell'atmosfera ogni anno. Il sistema, inoltre, farà risparmiare ogni anno 560 tonnellate equivalenti di petrolio.

Accordo tra Ekol e Palletways per la Turchia

Istanbul non è mai stata così vicina, grazie a un accordo appena concluso tra la società di logistica turca Ekol Logistics e Palletways, leader in Italia nel trasporto espresso su pallet, che dal mese di febbraio ne gestirà le spedizioni da e verso la Turchia. "Dal 2011, quando abbiamo iniziato a operare in Italia, abbiamo registrato una crescita straordinaria, al di là delle più rosee aspettative. Conclusa la fase di start-up, era necessario trovare un partner in grado di assorbire il forte incremento dei volumi, garantendo i massimi standard di qualità ed efficienza disponibili sul mercato, a prezzi competitivi e in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale. Palletways è esattamente quello che stavamo cercando", ha sottolineato Andrea Galluzzi, responsabile della filiale italiana di Ekol. L'accordo s'inserisce in un quadro di vivaci



relazioni di scambio tra i due paesi, consolidatesi ulteriormente nel corso degli ultimi anni. Oggi l'Italia è il quinto più importante partner commerciale della Turchia, con un interscambio di circa otto miliardi di euro. "Dopo l'avvio e il potenziamento delle nostre strutture locali in Germania, Romania, Francia, Grecia e Ucraina, il 2014 sarà l'anno dell'Italia", ha dichiarato Galluzzi. "Abbiamo intenzione di investire cinque milioni di euro nell'arco di cinque anni, per sostenere lo sviluppo di uno dei mercati a più alto potenziale di crescita per la nostra azienda, vero crocevia per il traffico merci in tutta l'Europa meridionale". La collaborazione tra le due società si articolerà in tre fasi: in un primo momento, Palletways si occuperà delle operazioni di raccolta e distribuzione dei carichi frazionati da e verso la Turchia, per conto di Ekol. Poi, il network della società bolognese potrà gestire le spedizioni da e verso altri paesi, come Grecia e Spagna. "Infine, i nostri concessionari avranno la possibilità di immettere direttamente le proprie merci nel circuito di Ekol", ha spiegato Roberto Rossi, presidente di Palletways Italia, che ha aggiunto: "Quest'alleanza ci consente di abbracciare mercati interessanti in rapida espansione, aprendo la rete dei concessionari a un universo di nuove opportunità in una vasta gamma di vertical market, incluso il trasporto di merci pericolose". Per le operazioni di ritiro, smistamento e consegna delle merci, i concessionari transiteranno per i due hub di Bologna e Milano.

FM Logistic aderisce a "Green Freight Europe"

Il programma "Green Freight Europe", lanciato nel marzo 2012, intende instaurare un sistema di norme europee per il calcolo, la raccolta, l'analisi e controllo delle emissioni di >



Veduta del polo logistico agroalimentare Sphink, voluto da FM Logistic a Longueuil-Sainte-Marie, Francia

CO₂ provenienti dalle operazioni di trasporto su strada. Il suo obiettivo è il miglioramento delle performance ecologiche nel trasporto di merci in Europa. Ispirato a un'iniziativa simile realizzata negli Stati Uniti, questo programma indipendente e volontario, ha come ambizione d'intensificare la collaborazione tra spedizionieri, fornitori di logistica e governi. Con l'adesione al programma, il gruppo FM Logistic si dota degli strumenti necessari alla riduzione di CO₂, nel rispetto degli impegni presi nella strategia di gestione sostenibile della catena logistica. L'azienda si unisce così ai circa cento membri (trasportatori, facchini, fornitori di servizi logistici, ecc.) che hanno già aderito all'appello del programma pan-europeo. Con questo impegno, FM Logistic intensifica il suo programma di riduzione delle emissioni nocive, fedele alla strategia di sviluppo sostenibile incentrata su tre temi: controllo dell'impronta ecologica; impegno nella mobilità sociale; coinvolgimento sociale. FM Logistic si è ben attrezzata di strumenti per calcolare la sua impronta di carbonio a livello di gruppo e per entrare in un approccio proattivo in grado di rispondere alle richieste sempre più pressanti della normativa: "Questa iniziativa si integra con altre azioni in corso di sviluppo. Intendiamo portare avanti e confermare la nostra posizione di impresa eco-responsabile attraverso un miglior utilizzo delle risorse e l'ottimizzazione della rete di trasporto", ha dichiarato Jean-Christophe Machet, amministratore delegato del gruppo. Ricorrenti iniziative "verdi" confermano la volontà di FM Logistic di mettere la "responsabilità d'impresa" al centro delle preoccupazioni e dunque della strategia:

- eco-gestione delle piattaforme logistiche mediante l'otteni-

mento della certificazione HQE (alta qualità imprenditoriale) per tutte le nuove costruzioni in Francia e la certificazione LEED per le costruzioni all'estero;

- eco-gestione dei processi logistici attraverso il pooling, la condivisione dell'offerta (piattaforme multi-clienti) e del trasporto che permettono una riduzione significativa delle emissioni nocive;

- eco-gestione del trasporto con la firma nel 2009 della Carta di impegno volontario di riduzione delle emissioni di CO₂ in Francia. Come parte di questo impegno, FM France ha

rinnovato la flotta di veicoli Euro 5, la formazione in eco-driving permette di risparmiare fino a 1,5 litri di gasolio ogni 100 chilometri. Inoltre FM Logistic Spagna e Italia integrano la loro flotta con veicoli a gas naturale liquido, o ibridi, tecnologia che comprende un motore diesel e un motore elettrico oppure Gpl.

Gruppo Dentressangle: fatturato in crescita

Nel 2013, il gruppo Norbert Dentressangle (operatore internazionale del trasporto, della logistica e del freight forwarding, con base in Francia, presenza in 26 paesi e oltre 32 mila collaboratori) ha ottenuto una "solida performance", come sottolinea un comunicato dell'azienda, grazie a una crescita del fatturato (pari nell'anno a 4.032 miliardi di euro) sul 2012 del 3,9%. In particolare, il fatturato della divisione Trasporti è stato di 2.014 miliardi di euro, con una leggera flessione dell'1,2%, sebbene ci sia stata una ripresa delle attività nell'ultimo trimestre; quello della divisione Logistica ha segnato una crescita del 9,4% pari a 1.950 miliardi con un trend di accelerazione nel corso del secondo semestre; quello Freight Forwarding è stato di 145 miliardi, incluso il fatturato delle attività del gruppo Daher. L'Ebita 2013 si confermerà ai livelli raggiunti negli ultimi due anni, in linea con le previsioni. È prevista, infine, una riduzione del debito finanziario netto, nonostante le acquisizioni realizzate nell'esercizio 2013. Hervé Montjotin, presidente del consiglio di gestione, ha dichiarato: "La crescita del 3,9%

registrata nel corso dell'esercizio 2013 conferma la forza del modello e della strategia di Norbert Dentressangle: un'impresa internazionale, commercialmente dinamica, flessibile, equilibrata e leader nei suoi grandi settori di attività. Il nostro gruppo sta beneficiando della sua presenza significativa nell'economia britannica e del suo posizionamento nei settori collegati ai consumi delle famiglie, in particolare nell'e-commerce. Sulla base di questa performance, il risultato operativo 2013 sarà paragonabile ai livelli raggiunti negli ultimi due anni, pienamente in linea con i nostri obiettivi".

Trasmissione idrostatica per Toyota Toner Diesel

In risposta alle richieste del mercato e per soddisfare le diverse esigenze di guida degli operatori, Toyota Material Handling offre oggi la possibilità di scegliere tra il sistema a tra-

missione idrostatica e quello a trasmissione idrodinamica. Dapprima disponibile nei modelli della gamma Toyota Toner diesel da 2.0 e 2.5 tonnellate, il sistema idrostatico - che rappresenta una nuova opzione per gli operatori che prediligono la tipologia di guida data da questo tipo di trasmissione - verrà gradualmente introdotto in tutta la gamma Toner. Il nuovo Toyota Toner idrostatico è un carrello progettato in Europa, potenziato da un motore Toyota costruito in Giappone e completato da una trasmissione idrostatica prodotta in Germania. Possiede le stesse potenti prestazioni e gli standard qualitativi di lunga



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 terzi 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 irrinunciabile 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.



Assologistica

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare

ASSOLOGISTICA: Via Cornalia 19 - 20124 Milano - Tel. 02 669 1567 - 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45

www.assologistica.it

milano@assologistica.it - roma@assologistica.it

durata caratteristici dell'intera gamma Toyota Toner: una stabilità senza uguali grazie al Sistema Stabilità Attiva (SAS) integrato nel carrello e a un basso centro di gravità, un'eccellente visibilità a 360° che garantisce un maggiore livello di sicurezza durante la movimentazione delle merci e una elevata affidabilità grazie al Toyota Production System (TPS). "La nostra decisione di introdurre la trasmissione idrostatica sul mercato nasce dalle richieste provenienti dai nostri clienti acquisiti e potenziali. Il nostro obiettivo è di creare carrelli che soddisfino le esigenze di ogni operatore e in grado di svolgere qualsiasi operazione. Proseguiamo nell'ottica di un miglioramento continuo dei nostri prodotti e servizi per massimizzare la soddisfazione dei clienti", ha affermato Craig Walby, Director Product Management di Toyota Material Handling Europe.

Swisslog inaugura il suo nuovo sito internet

Anno nuovo, sito nuovo. Il 2014 di Swisslog (un fornitore globale, leader di soluzioni automatizzate nel campo della logistica per ospedali e centri di distribuzione, che serve clienti in più di 50 paesi) inizia dalla messa on line del nuovo sito internet, che si presenta con un look completamente rinnovato e più moderno e con una struttura che lo rende particolarmente intuitivo e di facile utilizzo. Il menu in evidenza e ben strutturato, la riorganizzazione dei contenuti, i box sulle ultime news, la gallery di sfondo e un'area dedicata ai casi di successo rendono il sito uno strumento aggiornato e completo per clienti, investitori e media. Attualmente già disponibile in inglese e tedesco, nei prossimi mesi verrà tradotto in altre lingue tra cui l'italiano. Per l'azienda, con sede centrale ad Arau in Svizzera, il mercato italiano gioca un ruolo importante ed è per questo che Swisslog ha scelto di rendere disponibile entro breve tempo il sito anche nella nostra lingua. Da tempo



Ups sta rafforzando il suo ruolo in Europa quale operatore logistico del settore farmaceutico

l'azienda ha puntato sul web per presentare le proprie soluzioni. Il canale youtube propone, ad esempio, oltre 45 clip tra video istituzionali, di prodotto e di magazzini automatici realizzati. È inoltre attivo da alcuni anni il blog, dove è possibile leggere articoli di approfondimento, porre domande e ricevere consigli dagli esperti aziendali.

Ups ha acquistato l'operatore britannico Polar Speed

Ups ha annunciato l'acquisizione della società inglese Polar Speed, provider innovativo di soluzioni per la supply chain dei prodotti farmaceutici termosensibili nel Regno Unito. Questa operazione rafforza ulteriormente il network healthcare di Ups a livello europeo, garantendo alle aziende del settore la disponibilità di un fornitore unico in grado di offrire soluzioni logistiche in tutto il continente.

L'acquisizione rientra nella strategia che ha determinato il successo di Ups nel settore e porta nuovo valore ai clienti di questo mercato in crescita. Polar Speed è nota per l'impegno verso i clienti della logistica farmaceutica. È specializzata in consegne a controllo attivo della temperatura destinate a ospedali, farmacie, grossisti, centri chirurgici e pazienti finali. Offre inoltre soluzioni uniche nel loro genere per il mercato in espansione delle consegne direct-to-consumer per la cura a domicilio. Tra i suoi clienti si annoverano alcuni dei più rinomati brand del settore farmaceutico mondiale. "L'acquisizione permetterà a Ups di soddisfare i bisogni dei clienti che desiderano raggiungere l'im-

portante mercato britannico offrendo il valore aggiunto di una gestione di supply chain healthcare più flessibile ed efficiente", ha sottolineato Cindy Miller, presidente di Ups Europa. "I nostri servizi integrati assicureranno alle aziende del settore le migliori soluzioni di trasporto termosensibile e ci permetteranno di gestire efficacemente la crescente domanda di prodotti farmaceutici e biologici termosensibili". ■



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 37 Paesi Europei, con 667 Sedi, 37 Centri di smistamento e 18.000 mezzi per le consegne.

In Italia è capillarmente diffusa su tutto il territorio nazionale. Con 136 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 120.000 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


corriere espresso

AEROPORTI

Alla fine il “vero” piano lo farà il mercato?

Mentre i governi passati, presenti e futuri “studiano”, tanti scali o falliscono o accumulano perdite.



di Valerio Di Velo

A Roma, lungo un muro della via Tiburtina, fino a poco tempo fa, campeggiava una scritta a caratteri cubitali: “o aumentate i salari o accorciate i mesi”, frutto sia della storica sagacia popolare romana sia di una logica stringente. Se provassimo a dedicare una scritta del medesimo tono al trasporto aereo, potremmo tradurla così: “o la globalizzazione rallenta o l'Italia si velocizza”. Altrimenti non c'è soluzione e il mondo si allontana, anche se abbinare il concetto di “velocità” agli “affari” italiani, specialmente quando c'è di mezzo la politica, ci vuole molto coraggio o una forte dose di incoscienza.

Di trasporto aereo, comunque, si è parlato a Roma, nella sede dell'Unioncamere, nell'annuale appuntamento organizzato dalle camere di commercio dedica-

to “al comparto aeroportuale”. Al centro dell'attenzione, e non poteva essere altrimenti, “Il piano nazionale degli aeroporti”. Un “piano” che ha preso le mosse anni fa per merito dell'Enac, che ha commissionato studi e indagini all'esterno, per poi essere “riaggiustato” dall'ex ministro Passera e che è stato ripreso nel 2013 dal ministro Lupi, poi dovrà passare il vaglio della Conferenza Stato-Regioni, poi dovrà essere riesaminato dal governo ed essere, quindi, presentato alle commissioni parlamentari, con la solita processione di audizioni e, alla fine di questo iter, dovrà essere approvato da camera e senato. Tutto questo è avvenuto, avviene e avverrà con i nostri tempi legislativi (che sfiorano l'eternità: la riforma della 94/84 docet) che, già lunghi per loro natura, si allun-

gano a dismisura quando toccano interessi particolari e diffusi. Oltretutto, nessuno può garantire che una volta approvato venga tradotto in realtà. Infatti, se rimaniamo nel settore della logistica abbiamo tanti esempi di iniziative lasciate cadere nel vuoto, basti pensare ai tanti “piani nazionali della logistica”. Puri esercizi grafici. Ciò che ci può tranquillizzare è che indirettamente il “piano” possa essere messo in pratica per “via indiretta”. Con quali risultati non è ovviamente dato sapere. Resta il fatto che mentre tanti si arrovellavano, e si arrovelleranno, per meditare, analizzare, dedurre e scrivere la programmazione aeroportuale, diversi scali sono falliti e tanti altri hanno deficit abissali e non hanno più risorse da “investire” (o da sprecare). La razionalizzazione del settore avverrà,

quindi, probabilmente per via traumatica. Purtroppo, come dicevamo, la globalizzazione, di cui il trasporto aereo è una significativa espressione, non aspetta che noi troviamo le “giuste” e a lungo “ponderate” decisioni. Intanto, a proposito del piano, c’è da no-

che dovrebbe essere tenuto ben presente quando si stende un piano, anche in considerazione dell’alto costo, principalmente determinato da costi fissi, che presenta la gestione di uno scalo aeroportuale. Aggiungiamo che solo l’1% dei passeggeri (stiamo parlando complessi-

territoriali “tagliate fuori” dal discorso “traffico aereo”. Un’idea “guida” che ci differenzia da altri paesi e dall’impostazione che l’Unione Europea sta dando al settore (tutta fondata sulla “reddittività” di uno scalo e sull’esigenza di azzerare i sussidi). Il nostro è certamente un discorso che ha una sua validità. Lo ha sottolineato nel convegno Ferruccio Dardanelli, presidente dell’Unioncamere, quando ha detto che “bisogna tener conto degli effetti indotti di un aeroporto su un territorio, sulla comunità che vi abita, sulle imprese che vi lavorano. Bisogna ragionare in termini di costi/benefici. Questi ultimi molto spesso sono superiori ai primi”. È però anche un discorso che va mediato. Ad esempio, ha un senso tenere aperto l’aeroporto di Parma, sull’orlo del fallimento, che certamente arreca benefici alla sua provincia, quando a cento chilometri ci sono aeroporti come Milano Linate e Malpensa, per non parlare di quello di Bologna? Non sarebbe più economico e più ragionevole collegare con maggiore efficienza Parma a tali scali? Lo stesso discorso si potrebbe fare per Cuneo o per Forlì. Qui però entra in ballo un altro limite sia di questa proposta di piano sia della gestione della mobilità di persone e merci nel nostro paese: non si ragiona mai in termini di intermodalità. È assurdo che non ci sia un aeroporto in Italia collegato con l’alta velocità ferroviaria. Tra ferrovia e aereo si fa solo una forte concorrenza, principalmente sulla rotta Napoli-Roma-Milano, che sarà anche positiva, ma che certo non può essere la sola scelta di comportamento, senza guardare alla collettività e alle articolate esigenze dei cittadini. Ogni modalità si regola per conto suo. Questa è la prima cosa da correggere se si vuole realmente evitare l’emarginazione di territori. Un’ultima notazione: le merci in questa proposta di piano si può dire non siano prese in seria considerazione. Anche questo non si distacca dalla norma. ■

Gli aeroporti nazionali nella “classificazione” del piano

Core network – Ten-t

Milano Malpensa	Torino
Roma Fiumicino	Genova
Venezia	Bologna
Milano Linate	Napoli
Bergamo Orio al Serio	Palermo

Comprehensive network

Traffico superiore a un milione di passeggeri

Alghero	Treviso
Bari	Verona
Brindisi	Traffico superiore a 500 mila passeggeri
Cagliari	Ancona
Catania	Pescara
Firenze	Reggio Calabria
Lamezia Terme	Trieste
Olbia	Continuità territoriale
Pisa	Lampedusa
Roma Ciampino	Pantelleria
Trapani	

Altri aeroporti

Rimini - trend di traffico in forte crescita
Salerno - usato per delocalizzare traffico di Napoli

tare che nei 46 aeroporti che ha “classificato” sono transitati nel 2012 oltre 146 milioni di passeggeri, tra traffico nazionale e internazionale. Il 65% di tali passeggeri è transitato per otto aeroporti che hanno un traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri anno (Bergamo, Bologna, Catania, Milano Linate e Milano Malpensa, Napoli, Roma Fiumicino, Venezia) e il 29% da quindici con un traffico da uno a cinque milioni di persone (Alghero, Bari, Brindisi, Cagliari, Firenze, Genova, Lamezia, Olbia, Palermo, Pisa, Roma Ciampino, Torino, Trapani, Treviso, Verona). Ciò significa che il 94% di passeggeri è movimentato in Italia da ventitre aeroporti. Un dato

vamente di 1,4 milioni di persone) ha utilizzato i 18 aeroporti che hanno un traffico sotto i 500 mila passeggeri. Appare evidente che siamo di fronte a un numero eccessivo di scali. Se poi si semplifica la terminologia usata dal piano per classificare i nostri aeroporti, si scopre che in fondo i 27 scali collocati nel “Core network” e nel “Comprehensive network” sono stati scelti in base a un criterio geografico (infatti, coprono l’intero territorio nazionale) più che sulla base di una analisi di “mercato”. Ciò spiega anche il fatto che nella classificazione siano stati accostati scali con prestazioni e caratteristiche totalmente diverse. Si vuole evitare che vi siano aree

Una nuova vita

di **Franco De Renzo**

Franco De Renzo, nostro collaboratore che cura la rubrica sul Fisco, sta per diventare nonno. Per l'occasione ci ha inviato una nota, della quale volentieri pubblichiamo ampi stralci. Alla sua gioia si aggiunge l'augurio che le cose nel nostro malandato paese possano migliorare. Proprio per le nuove generazioni. A Renzo tutti i nostri più affettuosi auguri.

Desidero condividere con voi la gioia di una nuova vita che sta per arrivare tra noi. Mia figlia mi ha appena confermato di attendere un bimbo. A questo nuovo nipote vorrei dedicare qualche parola e tanti, tantissimi auguri.

Già il fatto che con la situazione generale che viviamo oggi, si continui a far nascere figli, dimostra di avere molta fede e tanta fiducia nell'avvenire. Quelli che di fede, forse, ne hanno un pochino di più, ripetono che, nonostante tutto, il buon Dio non si è ancora stancato delle nefandezze degli uomini. A questo nuovo nipote (maschio o femmina, non ha importanza), auguro di vivere in un mondo davvero migliore rispetto a quello odierno. Caro nipote, io, la nonna, i tuoi genitori, i tuoi zii e tutti quelli che vorranno, ti prometto che s'impegnano fin da adesso a cambiare tante cose. Spero che quando andrai a votare ti sarà concesso di scegliere il partito e il nome delle persone alle quali dare la tua preferenza. I partiti saranno libere associazioni senza capi predestinati, padri padroni e figli destinati alla successione. Gli eletti dopo due mandati tornano a essere cittadini come tutti gli altri, e non sono più rieleggibili. Sono sicuro che quando sarai maggiorenne, i nostri politici avranno cambiato buona parte delle leggi, che saranno più semplici da leggere, da capire, da applicare. Le norme penali non saranno più in balia di cavilli e sottigliezze, a Lampedusa e a Bressanone, per lo stesso reato, il giudice di turno, si comporterà quasi uniformemente. Soprattutto, ci sarà la chiarezza della norma e la certezza della pena. Alla proclamazione della Repubblica, nel 1946, un signore allora meno conosciuto, Pietro Nenni, ebbe modo di esclamare che, finalmente, la Repubblica non avrebbe avuto eredi maschi o femmine, e che non si sarebbe fatto ricorso a grazie, indulti e amnistia.

Povera Repubblica. Abbiamo avuto più atti di clemenza con la Repubblica che non con la Monarchia. E sembra non sia finita, perché si pensa di ricorrere a questo sistema ogni qual volta qualche politico si lamenta perché le carceri sono affollate. E se è vero che le carceri devono rieducare i condannati, è altrettanto vero che non si possono svuotare le carceri perché sono piene. I processi devono essere celeri e non fare scontare pene a chi



non commette reati. E nelle carceri ci saranno solo i condannati.

Farò in modo da cambiare la nostra italica mentalità, ove ognuno di noi è sicuro di comportarsi nella maniera migliore e che la colpa di

quanto succede è sempre da attri-

buire ad altri. Da vecchio cattolico, ti ricordo che tutte le leggi in vigore sono inutili. Nel Vecchio Testamento Dio ha fatto presente agli uomini: "Io sono il Signore Dio tuo" e "Ama il prossimo tuo come te stesso". Basta applicare solo questi due moniti perché la vita sia valorizzata nella maniera corretta.

Spero di riuscire a convincere le persone che mi saranno vicine a far comprendere che ognuno di noi non può aspettarsi di avere qualche beneficio dallo Stato, perché lo Stato siamo tutti noi, e siamo noi a doverci impegnare per cambiare in meglio le cose. La correttezza e la serenità di giudizio non possono essere appannaggio di alcuni, ma sono beni preziosi che ognuno di noi deve fare propri, beni su cui costruire l'avvenire nostro e di tutti quelli che ci stanno a cuore. Se solo ognuno di noi si comportasse così, pensa di quante strutture costose faremmo a meno...

... I genitori non hanno alcun interesse a vietarti qualcosa. Lo fanno solo per farti comprendere che non si può avere tutto senza fare nulla e senza alcun impegno da parte tua. Appena potrai comprendere, rimarrai stupito di ammirare la laboriosità delle formiche, sempre indaffarate, sempre in movimento, che portano per lunghi tratti pesi superiori a loro. Ti meraviglierai del canto dell'usignolo, dei versi fantastici del merlo, dei colori variopinti dell'arcobaleno. Ricordatene: c'erano ai tempi dei miei nonni e dovrai far in modo da preservarli per i tuoi nipoti che io non avrò modo di vedere sorridere, e me ne dispiace già da adesso, ma che sono sicuri saranno felici di sapere che tutti noi ci siamo sforzati di fargli avere un mondo migliore.

Che tu sia maschio o femmina, che voglia fare il frate di clausura, l'insegnante elementare, la sarta o l'ostetrica, ricordati di prendere le tue decisioni dopo aver molto riflettuto e studiato. Qualsiasi cosa tu voglia fare dovrà essere collaborata da un intenso studio che ti permetterà di comprendere cosa la vita ti offre e cosa tu, con la tua intelligenza, potrai offrire agli altri. Sii felice e sereno. Tutto il resto verrà di conseguenza. Un forte abbraccio da tuo nonno. ■

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



INTERPORTO CENTRO INGROSSO PORDENONE

AL SERVIZIO DELLE IMPRESE E DEL TERRITORIO

CROCEVIA PER I TRASPORTI DEL FUTURO



**Da oggi ancora più moderno
e all'avanguardia con i nuovi servizi:**

- intermodalità
- parcheggio scambiatore
- affitto capannoni

Interporto Centro Ingresso di Pordenone S.p.a.
INTERPORTO CENTRO INGROSSO SETTORE F, N. 1
33170 PORDENONE - ITALY
Tel. +39 0434 573144 - Fax +39 0434 573232

www.interportocentroingrosso.com - info@interportocentroingrosso.com



Accelerare lo sdoganamento

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Alla commissione Finanze della camera, nell'iter di conversione del dl n. 145/2013, noto come "Destinazione Italia", sono stati approvati due emendamenti volti ad accelerare i tempi di sdoganamento di tutte le amministrazioni coinvolte nel "momento doganale". Questi gli emendamenti:

- Art. 5, comma 2, sopprimere le parole da "a condizione che" fino al termine del comma;

- Art. 5.41, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. I procedimenti amministrativi facenti capo all'Agenzia delle Dogane, agli uffici di sanità marittima aerea e di frontiera, ai posti di ispezione frontaliera, alle aziende sanitarie locali, al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, al Corpo forestale dello Stato, all'Agecontrol Spa, ai servizi fitosanitari regionali, all'Istituto del commercio estero e alle Camere di commercio, che si svolgono contestualmente alla presentazione della merce ai fini dell'espletamento delle formalità doganali, sono conclusi dalle amministrazioni competenti nel termine massimo di un'ora per il controllo documentale e di cinque ore per la visita delle merci. Nel caso di controllo che richieda accertamenti di natura tecnica, anche laddove occorra il prelevamento di campioni, i tempi tecnici per conoscere i relativi esiti non possono superare i tre giorni. Del mancato rispetto delle disposizioni di cui al presente comma risponde il responsabile del procedimento amministrativo ai sensi della legge n.241, agosto 1990.

Inoltre verranno individuati gli uffici doganali che dovranno garantire l'operatività 24 ore al giorno.

Dopo aver riconosciuto questo merito ai nostri rappresentanti politici, si auspica vivamente la rapida conferma di tali emendamenti da parte del parlamento (rapidità, termine purtroppo molto poco conosciuto all'interno della "tecnoburocrazia" italiana) grazie alla quale si arriverebbe alla applicazione di queste disposizioni in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale. È bene tuttavia porre in evidenza alcune questioni:

- del pre-clearing - importazione e transito - anticipato rispetto all'arrivo delle merci, se ne parla da anni: sono stati attuati test in merito a tale procedura a Genova e La Spezia nell'ormai lontano 2008, salvo poi abbandonarli. Ora, con una nota emanata nell'ottobre 2013, l'agenzia delle dogane e monopoli ha parlato di una procedura "sperimentale", ma ad oggi, 10 febbraio 2014, data di stesura di



questo articolo, nulla di ciò si è ancora concretizzato;

- è necessario sottolineare che anche lo "Start up" delle semplificazioni di inoltro dei contenitori da porto a retroporto meglio noto come "banchina lunga" è stato perso di vista;
 - alcune perplessità in merito alla valorizzazione dello status di AEO e della sua possibilità di operare h 24 anche in importazione:
- 1- dato che il soggetto AEO è certificato dalla pubblica amministrazione, e quindi gode di "notoria solvibilità", perché, come già avviene per l'esportazione, non è possibile che operi in importazione con la stessa fascia oraria (h 24)?
 - 2- Perché non si ha fiducia nell'operatore?
 - 3- Se così è, perché si certificano le aziende quando poi si limita la fiducia di tale figura?
- applicazione uniforme delle norme e delle prassi in tutti gli uffici delle dogane del territorio nazionale.
- Solo dopo avere raggiunto gli obiettivi di cui sopra potremo ridurre il "gap" dai competitor del nord Europa, e in questo modo confrontarci con maggiore serenità. Inoltre, si sta avvicinando l'Expo 2015, che costituisce un evento straordinario e un'opportunità imperdibile di ripresa e sviluppo: non è pensabile né tantomeno ammissibile arrivare impreparati a un avvenimento di tale importanza. ■

transportonline

La Community della logistica merci



Trova

un partner per
le tue spedizioni



Transportonline è una **Community** di imprese interessate ad acquistare o vendere servizi di **spedizione, trasporto, logistica** e forniture per la movimentazione delle merci

Proponi

servizi o forniture
per la logistica



Transportonline agevola l'incontro tra **clienti e fornitori**, fornendo informazioni utili a sviluppare il tuo business e la tua competitività, riducendo i costi

Ottieni

nuove opportunità
commerciali



Transportonline diffonde la conoscenza dei **tui servizi o prodotti** e delle tue convenzioni, permettendoti di aumentare le vendite

Risparmia

con il gruppo
d'acquisto



Più siamo,
più risparmiamo.
Acquista e vendi, migliorando
la competitività

www.transportonline.com



transportonline

migliora il tuo business

La logistica del futuro

di **Maurizio Da Bove**
Scuola Nazionale Trasporti e Logistica



Negli ultimi mesi si è materializzata nella logistica una tendenza, simile a una “moda”, che sembra concentrata nell’innovazione delle consegne a mezzo di droni. Spunto tecnologico interessante, ma forse le tendenze dell’innovazione logistica sono anche in altri campi. Ricerche e studi recenti ci ricordano le criticità dell’arena competitiva del trasporto e della logistica. Sintetizziamo i principali spunti e i loro probabili effetti:

- 1. la crescita del canale elettronico**, con la necessità di una gestione completa e perfetta dell’ordine cliente che richiede una logistica eccellente in ogni sua fase, con enfasi sulle attività di approntamento e consegna (compreso il flusso di ritorno);
- 2. l’evoluzione della “logistica sociale”**. Le consegne in città diventano sempre più complesse e le aree urbane determinano sempre maggiori vincoli ambientali per la distribuzione. I consumatori ritornano a fare la spesa all’interno dell’area urbana o con l’ordine della spesa elettronico (con consegna fisica a “domicilio”) e pretendono livelli di servizio personalizzati. Si moltiplicano i punti di acquisto/consegna e si moltiplicano le necessità di evasione dell’ordine con elevate aspettative del livello di servizio, per cui eccoci coinvolti “socialmente” nella condivisione di prese e consegne;
- 3. la tecnologia di stampa 3D**. Invece di scorte fisiche, sistemi distributivi complessi e trasporti velocissimi, con scorte virtuali e oggetti prodotti direttamente nel luogo in cui viene espressa la domanda;
- 4. i dati**. L’informazione in quantità quasi illimitata permette di migliorare la supply chain globale: l’ambiente cloud permetterà di creare e attivare “magazzini cloud” ovunque, migliorando sia la disponibilità del servizio sia la resilienza della supply chain.

E la “tradizionale” tecnologia? Ovviamente dobbiamo distinguere gli aspetti hardware da quelli software. Per i primi possiamo identificare:

- nuovi apparati mobili, apparati smart oriented e con soluzioni e tecnologie embedd. I veicoli, i mezzi di movimentazione e le persone saranno in grado di comunicare con le infrastrutture all’interno del sistema logistico, migliorando la sicurezza, permettendo di progettare le infrastrutture efficacemente e ottimizzando i percorsi in tempo reale;
- **stampanti 3D**. La possibilità di trasmettere i dati di progetto (disegno, specifiche, ecc.) direttamente a un computer

ovunque ci sia necessità di un pezzo di ricambio e di “stamparlo” in loco dove e quando serve;

- **robot e automazioni di picking**. La ricerca della produttività e la necessità di cataloghi fisici sempre più ampi oggi richiedono soprattutto alla logistica di filiera a supporto del canale elettronico l’introduzione di automazioni nelle fasi di preparazione dell’ordine, dai robot di picking “pivot” di Kiva alle stazioni di picking ad alta produttività (fino a 1.500 prese/ora) integrate con sistemi di visione sempre più avanzati;

- **sensori a basso costo**. Dalla “tuta” con sensori, per calcolare tempi e metodi delle attività logistiche, alla possibilità di dotare gli oggetti di rilevatori in grado di interloquire con il processo logistico: ogni unità logistica che trasporteremo o movimerteremo diventerà intelligente per consentire una visibilità e un controllo nella filiera logistica in tempo reale.

E tra le soluzioni software? Anche qui troviamo qualche spunto. Ad esempio, l’evoluzione hardware dei dispositivi mobili richiede uno sviluppo coerente delle applicazioni a loro dedicate;

- **sicurezza**. Evoluzione dei sistemi per garantire la sicurezza dei sistemi informativi;
- **big data&cloud computing**. I dati sono ovunque utilizzabili senza infrastruttura fissa: si tratta di nuovi approcci per ottenere dati in tempo reale ovunque, attraverso applicazioni di business intelligence a supporto dei processi;
- **networking**. Significa integrazione dell’informazione ricevuta anche dal singolo oggetto o risorsa coinvolta nel ciclo logistico per ottenere ottimizzazioni dinamiche e soluzioni di servizio dedicate.

Concludendo queste riflessioni, rileviamo come l’evoluzione della supply chain richiederà la ridefinizione del concetto di servizio logistico e conseguentemente spingerà le aziende logistiche a riconfigurarsi e ridefinirsi come aziende composte da un mix di IT, servizi di consegna, gestione di partnership, capacità di networking e contract management, gestione dei talenti e dell’innovazione tecnologica hardware e software. Le soluzioni logistiche dovranno sempre più essere determinate da un compromesso tra demand planning, produzione, distribuzione e trasporti, gestione ritorni, resi e riciclo, componenti e parti. Questo per diventare sempre più organizzazioni capaci di gestire totalmente il ciclo di vita di un prodotto durante le diverse fasi che lo caratterizzano. ■

Non si vive solo di alta velocità

Firmato l'accordo Italia-Svizzera sulle infrastrutture. Ma cosa stiamo facendo per sviluppare l'intermodalità?

di Carlo Santini

Riprendiamo il discorso sulla "ferrovia e le merci" che abbiamo iniziato nell'ultimo numero di *Euromerci* (n. 12, dicembre 2013, pag. 36). Quando pubblicammo quell'articolo eravamo ancora in attesa di un seguito all'incontro avvenuto il 5 settembre 2013 tra il nostro ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi e il ministro svizzero Doris Leuthard, nel quale era stato deciso che entro l'anno vi sarebbe stata un'accelerazione sui programmi di potenziamento sul suolo italiano delle linee ferroviarie in connessione con le nuove opere, tunnel del Gottardo e del Monte Ceneri, in fase di realizzazione in territorio elvetico. Potenziamento finalizzato in primo luogo

al trasporto ferroviario delle merci e, secondo gli intenti degli svizzeri, a trasferire sulla ferrovia importanti quote del traffico che attualmente si svolge su gomma: nel 2012, 1,2 milioni di autocarri hanno attraversato le Alpi svizzere, l'obiettivo che il consiglio federale ha stabilito per il 2018 (codificato in una legge) è di ridurli a 650 mila. Intanto, lo stesso consiglio ha prolungato gli incentivi al traffico combinato, aumentando anche i fondi messi a disposizione. Il successo nel raggiungimento del target fissato, al di là delle Alpi, sullo sviluppo del trasporto ferroviario, però, si giocherà molto sulla situazione italiana, ossia sulla capacità che l'Italia avrà di ricevere, non solo in termini di linee, di sagome,

ma anche di efficienti terminal un così cospicuo aumento di treni, oltretutto più pesanti e più lunghi. È da ricordare che i tunnel elvetici trasformeranno la ferrovia tansalpina in una ferrovia di pianura. Su questa nostra "capacità", e sui nostri ritardi infrastrutturali, gli svizzeri hanno sempre avuto forti perplessità, che, probabilmente, hanno portato all'incontro tra i due ministri. Finalmente, il 28 gennaio, a Berna, è stato firmato, a livello ministeriale, tra i due paesi un accordo, come sottolinea un comunicato del nostro ministero delle Infrastrutture, "sul finanziamento delle opere di ampliamento previste per i due valichi ferroviari di Chiasso e di Luino di collegamento da Basilea al nord Italia. In base >

all'accordo l'Italia investirà 40 milioni di euro sulla tratta Milano-Chiasso che fa parte del corridoio strategico Rotterdam-Genova. La Svizzera metterà a disposizione 120 milioni di euro per gli adeguamenti delle sagome delle gallerie sulla linea di Luino, percorso alternativo per il trasporto delle merci. L'adeguamento permetterà il passaggio di carichi merci con altezza agli angoli di 4 metri e l'uso di treni merci della lunghezza di 750 metri". Sul fatto, in verità un po' "anomalo", che gli svizzeri investano sulle linee italiane è intervenuta la consigliera Leuthard: "È interesse svizzero trasportare le merci fino ai grandi terminal nell'area di Milano. Ciò richiede le opere di ampliamento in Italia. Un'infrastruttura ferroviaria efficiente rientra nell'interesse della Svizzera, per questo il consiglio federale e il parlamento hanno deciso di finanziare con un contributo a fondo perduto i lavori di ampliamento sulle tratte di accesso alla nuova ferrovia transalpina svizzera". I fondi stanziati dagli svizzeri per la realizzazione delle opere saranno affidati a Rfi. Ci siamo soffermati su questo accordo perché dovrebbe rappresentare una so-



luzione ai ritardi con cui l'Italia si è mossa in rapporto a quanto avveniva a livello infrastrutturale al di là delle Alpi. Questo accordo dovrebbe imprimere come dicevamo un'accelerazione. Il problema però non è solo questo: non si tratta solo di costruire opere, seppure fondamentali, per aumentare il traffico merci via ferrovia, così come chiede con sempre maggiore insistenza l'Unione europea. Il problema di fondo è l'atteggiamento della politica italiana della mobilità merci, ammesso che ce ne sia una, che non guarda al "ferro", così come del resto fa il Gruppo Ferrovie dello Stato. Tornando agli svizzeri, il consiglio federale ha prolungato gli incentivi al combinato dal 2018 al 2023, con una riduzione costante degli importi dal 2020. Lo ha fatto adesso "con tanto anticipo, per permettere alle aziende di prepararsi alla nuova situa-

zione", come sottolinea una nota dello stesso consiglio federale. Ciò significa avere una politica. Se guardiamo indietro e vediamo le disavventure italiane a proposito del "ferrobonus" si capisce che da noi qualcosa non funziona. Il nostro sistema trasportistico, lo sappiamo, continua a essere impostato sulla strada e non si vedono modifiche sostanziali all'orizzonte. Il combinato nazionale è quasi scomparso, quello internazionale è fatto per la maggior parte da imprese estere e lo stesso cabotaggio è quasi esclusivamente rappresentato dalle connessioni con la Sardegna e la Sicilia. Se non si attivano politiche che incentivino la conversione modale, nel 2030, anno in cui l'Unione europea ha previsto che il 30% del traffico merci oltre i 300 chilometri debba essere appannaggio dell'intermodalità, saremo probabilmente in grave ritardo con il rischio di incorrere in forti sanzioni. Nelle pagine seguenti, abbiamo intervistato tre manager di altrettanti interporti italiani, quelli che dovrebbero essere i naturali protagonisti dello sviluppo intermodale, sull'attuale situazione italiana riguardo alla "ferrovia e le merci".

LUIGI CAPITANI

Amministratore delegato di Cepim Interporto Parma

Il fattore tempo, questo sconosciuto

"Nel nostro paese spedire merci o container su treno è difficile e soprattutto complicato", sottolinea Luigi Capitani, amministratore delegato di Cepim Inter-

porto Parma: "Al di là degli aspetti burocratici, vi è anche il problema dei costi che non sono concorrenziali con l'auto-transporto spesso anche su distanze notevoli, che dovrebbero favorire invece il trasporto ferroviario. Vi sono poi delle

tratte di maggior interesse geografico da parte delle imprese ferroviarie ed altre in cui questo interesse è minore. Questo spesso fa la differenza tra tariffe concorrenziali e quelle non competitive. Ricordo peraltro che, nel disegno complessi-



LUIGI CAPITANI

vo dello sviluppo del trasporto merci, gli interporti sono stati disegnati proprio con lo scopo di favorire l'intermodalità. Al di là della crisi, tutti hanno subito le ripercussioni del mancato completamento di questa strategia. L'interporto di Parma, comunque, da parte sua, sta sviluppando il trasporto intermodale. Anzi ha ultimamente aumentato le sue relazioni con il sud d'Italia, con la Puglia e la Sicilia, sta lavorando con la Svezia, la Francia e con la Germania e sta sviluppando relazioni con il Belgio".

È LA CONCORRENZA DELLA GOMMA IL PROBLEMA CENTRALE DEL MANCATO SVILUPPO DEL CARGO FERROVIARIO?

■ Certamente, l'autotrasporto pratica prezzi bassi e quindi la competizione è difficile, ma penso che l'aspetto centrale del mancato sviluppo del cargo su ferro non sia soltanto questo, anche perché credo che probabilmente la gomma abbia raggiunto il suo limite in fatto di ribassi. Il problema è che la ferrovia pare non abbia spesso interesse a entrare in competizione con l'autotrasporto nella conquista di nuove fette di mercato. Se così non fosse abbasserebbe le tariffe, ridurrebbe i margini considerati e spesso addizionati da varie società, ad esempio del Gruppo Fs. Inoltre, vengono richieste condizioni che possono, ad esempio, riguardare il viaggio di ritorno

che non favoriscono certo la realizzazione di un trasporto. Nessuno vuole abbattere i costi. È allora evidente che in una situazione economica come l'attuale fare treni diventa "un'impresa".

DA ANNI SI PARLA DELL'INTERPORTO DI PARMA COME "NATURALE" RETROPORTO DI LA SPEZIA, ANCHE NELL'OTTICA FERROVIARIA. VA AVANTI QUESTO PROGETTO?

■ Da decenni si dibatte sui lavori della Pontremolese, del corridoio Tirreno-Brennero. I progressi infrastrutturali richiedono tempi lunghissimi, anche per pochi chilometri e anche quando non si tratta di realizzare nuove linee ma di ristrutturare l'esistente. Per il progetto di cui lei parla le infrastrutture sono fondamentali. Inoltre, a La Spezia, a poca distanza dal porto, ormai le Ferrovie dello Stato utilizzano lo scalo di Santo Stefano Magra. In sintesi, siamo in una situazione particolare: dal punto di vista dei collegamenti ferroviari lavoriamo più con il porto di Ravenna che con quello di La Spezia, il quale a sua volta lavora più con l'interporto di Padova. Situazione che può anche trovare una spiegazione nella diversa tipologia di merci e nelle distanze reciproche. In ogni caso, dal punto di vista del trasporto su gomma la funzione di retroporto procede bene. Il trasporto via ferro procede a rilento, anche se da parte nostra abbiamo fatto e stiamo facendo tutti gli sforzi possibili per svilupparlo. Nei prossimi giorni inizierà la sperimentazione per la dogana "unica" tra La Spezia e l'interporto di Parma e partirà il sistema identificativo realizzato da Uirnet.

COME USCIRE DA QUESTA SITUAZIONE DI "STALLO FERROVIARIO"?

■ Serve una sinergia tra un intervento dello Stato e una rivisitazione delle tariffe da parte delle imprese ferroviarie. Per sviluppare il trasporto ferroviario delle merci occorre una decisione "politica" che vada in questa direzione, oltre a un passo deciso da parte delle Ferrovie. Ad esempio, anni fa erano stati introdotti incentivi, il cosiddetto "ferrobonus", per l'uso dell'intermodalità. La Regione Emilia Romagna si è mossa e si sta muovendo in questa direzione per favorire il treno, sta dimostrando sensibilità al problema, anche per ragioni di ecosostenibilità. Lo stesso trend potrebbe seguire lo Stato. Per quanto riguarda le società che compongono il gruppo Fs, dovrebbero introdurre tariffe più in linea con l'esigenza di incrementare la quota di mercato del "ferro" rispetto alla "gomma".

CREDE POSSIBILE UN EVENTO DEL GENERE?

■ Difficile rispondere. Considerando i tempi attuali richiesti dalle decisioni e dalla burocrazia i risultati potrebbero avvenire nei prossimi anni, ma temo in modo asincrono rispetto alle dinamiche economiche e di business nazionali e internazionali.



CORRADO DONÀ

Amministratore delegato interporto di Portogruaro

Qualcosa deve cambiare



CORRADO DONÀ

Corrado Donà, amministratore delegato dell'interporto di Portogruaro, in provincia di Venezia, crede che ci sarà nel nostro paese uno sviluppo del trasporto ferroviario merci: "Considero che nel settore qualcosa si debba necessariamente muovere. Credo che vincerà il buon senso".

COSA INTENDE PER "BUON SENSO"?

■ Intanto, anche a livello industriale si sta sempre più capendo che la logistica incide molto sulle sorti di un prodotto: una buona organizzazione logistica può farlo "vincere" sul mercato, una cattiva, invece, può farlo "perdere". Questo, per l'industria italiana, è già un cambiamento rilevante. C'è un altro elemento che in un prossimo futuro avrà sempre più incidenza sul modo di organizzare i trasporti delle merci anche in Italia: l'affermazione del principio che chi inquina paga. Alla fine l'Unione europea, che sta spingendo molto su un progressivo trasferimento

delle merci dalla strada alla ferrovia, farà pesantemente valere questo principio. È pensabile che all'infinito si possa accrescere la capacità di trasporto di un camion, di un trasporto eccezionale, che già oggi può ben superare le 100 tonnellate - con dieci camion si potrebbe fare un treno - per la convenienza di chi ne usufruisce, ma a danno della collettività? Credo di no. Mi auguro che si vada verso una maggiore attenzione alle problematiche ambientali, ai costi esterni. Un'attenzione che dovrà introdurre cambiamenti sulla realtà odierna. Oggi, assistiamo a fenomeni molto particolari e anomali, come quello, ad esempio, che gli austriaci si fanno portare merci con i camion dall'Emilia Romagna e poi la caricano sul treno oltre confine. Fenomeni che dobbiamo modificare.

COME STA ANDANDO LA VOSTRA ATTIVITÀ FERROVIARIA?

■ Siamo impegnati nello sviluppo, con buoni risultati. Ad esempio, abbiamo trasportato via treno 120 mila tonnellate di barbabietole verso gli zuccherifici Eridania e Italzuccheri, facendo due treni al giorno. Sosteniamo l'attività industriale della siderurgia, attività rilevante della nostra area territoriale, con trasporti verso la Francia e il nord Italia. Operiamo anche con il food, con le acque minerali, per le quali organizziamo treni di rilancio con tariffe basse. Stiamo ragionando con Trenitalia Cargo per organizzare treni sud-nord per il sale alimentare e il sale utilizzato in funzione antighiaccio per la viabilità. Abbiamo consolidato una buona collaborazione con il gruppo Nestlé, per il

quale facciamo treni navetta per la Lombardia. Guardiamo anche all'estero. Avevamo un grosso progetto di export per diversi prodotti verso la Russia, poi abbiamo trovato sbarramenti. Non l'abbiamo però abbandonato, perché ci sono potenzialità, anche in considerazione del fatto che siamo nei pressi del distretto del mobile, al quale i russi guardano con interesse.

LEI PARLAVA POCO FA DI "CAMBIAMENTI" NECESSARI NEL RAPPORTO MERCI-FERROVIA. DOVE LI VEDE POSSIBILI O UTILI?

■ Per anni si è giustificato l'enorme finanziamento infrastrutturale per l'alta velocità ferroviaria dicendo che avrebbe aumentato la capacità anche per il trasporto delle merci: il famoso sistema Alta Capacità/Alta Velocità. Così non è stato, ci si è fermati all'alta velocità. Dobbiamo andare oltre: se si stanno liberando linee, dobbiamo metterci le merci, che potrebbero viaggiare anche di notte, utilizzando pure le linee secondarie. La ferrovia deve investire per il settore dove serve, smettendo di realizzare, fuori dalle logiche di mercato, cattedrali nel deserto come lo scalo di Cervignano. Vanno sfruttate fino in fondo le potenzialità che offrono retroporti e interporti per concentrare le merci, per fare massa critica, che è importante ai fini di utilizzare il trasporto via ferro. Noi a Portogruaro ci stiamo muovendo con decisione in questa direzione.

IN CHE MANIERA?

■ A livello di istituzioni locali, comune, provincia, Regione, si stanno facendo accordi di programma tenendo presen-



te lo sviluppo dell'attività logistica. I sindaci di quattro comuni, Portogruaro, San Vito al Tagliamento, Casarsa, Cordovado, hanno promosso la realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario che congiunge la stazione di Casarsa all'importante zona industriale Ponte Rosso, dove sono concentrate circa 200

aziende. Un raccordo che permette un collegamento diretto via ferrovia con il corridoio europeo 5. Inoltre, un altro elemento importante sono le sinergie che stiamo sviluppando, come interporto, a livello locale, con il Consorzio autotrasportatori Savo, che conta 155 imprese per un totale di 500 mezzi, con

l'Eastgate Park, un sito per la logistica e le attività produttive che si estende su un'area, completamente urbanizzata, di quasi 1,8 milioni di mq, con una capacità di 500 mila mq coperti. Credo che lo sviluppo stia anche nella capacità di "fare squadra", di offrire soluzioni logistiche sempre più mirate ed efficienti.

L'INTERPORTO DI PORTOGRUARO

Portogruaro è un comune in provincia di Venezia, da cui dista 74 chilometri, sulla direttrice verso Trieste, a sua volta distante poco più di 100 chilometri. Confina a nord con il Friuli. Il suo interporto (una società per azioni che vede nel capitale privati ed enti pubblici, come il comune e la provincia) sorge quindi sulla direttrice dei traffici che collegano il nord Italia con l'est Europa. La struttura è infatti collegata alla linea ferroviaria Venezia-Trieste mentre a livello autostradale è invece collegata con l'autostrada A4 (Venezia-Trieste), infrastrutture che entrambe fanno parte del Corridoio 1 Baltico-Adriatico e del Corridoio 3 Mediterraneo. Inoltre è collegata con la A28 (Portogruaro-Conegliano). L'interporto fa parte di un'area di insediamenti industriali, delimitata dal Piano per gli insediamenti produttivi del comune che si estende su due milioni di mq. Di queste aree, quelle disponibili all'attività interportuale sono pari a circa 250 mila mq, in parte di proprietà del comune e date in concessione all'interporto e in parte di proprietà dello stesso interporto. 150 mila mq sono stati già stati infrastrutturati, gli altri fanno parte di un piano di sviluppo. A livello ferroviario il terminal di Portogruaro svolge con personale proprio il servizio di movimentazione e trazione ferroviaria per due importanti aziende raccordate: Cerealdox e San Marco Gas. L'interporto movimentata a livello ferroviario circa 7.500 carri l'anno. Il terminal interportuale offre servizi di handling, deposito, riparazione casse mobili, servizi di pesa in linea (fino a 100 tonnellate) e manutenzione. Nella struttura è presente anche la dogana.

GIUSEPPE BERTOLUSSI

Presidente interporto di Pordenone

Più attenzione per la logistica

"A fine ottobre scorso, abbiamo firmato nella sede di Rete ferroviaria italiana la convenzione con le Ferrovie dello Stato che regola il passaggio di proprietà da Rfi alla società Inteporto di Porde-

none delle aree adiacenti il centro logistico sulle quali sorgerà il nuovo terminal intermodale. Per risolvere questo problema e dare il via al nuovo terminal, ho impiegato sette anni e altri sette sono stati "spesi" dal mio predecessore", ci sottolinea in apertura dell'in-

tervista Giuseppe Bertolussi, presidente dell'interporto di Pordenone. Già questa affermazione lascia sottintendere le difficoltà, le lungaggini burocratiche che s'incontrano quando gli operatori della logistica nel nostro paese incrociano la loro strada e i loro



GIUSEPPE BERTOLUSSI

obiettivi con la ferrovia. Ne parliamo con Bertolussi.

È COSÌ “OSTICO” PARLARE IN ITALIA DI “FERROVIA E MERCI”, PERCHÉ, SECONDO LEI, QUESTI DUE “MONDI” NON RIESCONO A COLLABORARE?

■ Premetto che parlo da neofita. Se dovessi definire l’organizzazione della ferrovia, la descriverei come un’organizzazione di tipo “militare”, molto rigida. Sotto certi versi, ciò è comprensibile, per le caratteristiche di complessità che ha la modalità ferro per sua natura, ma è anche vero che un simile atteggiamento stride con le logiche del

mercato. Il mondo dell’economia, dell’industria, della produzione e dell’esigenza di mobilità si muove con tempi veloci. Cambia rapidamente, specialmente oggi. Ad esempio, perché la nostra ferrovia teorizza che si devono fare solo treni blocco, quando nella realtà produttiva italiana le grandi imprese sono sempre meno, così come nel trasporto sono sempre meno le merci ad alto peso e basso valore, quelle storicamente definite “a vocazione ferroviaria”? Aggiungo che, inoltre, continuano a sopravvivere molti luoghi comuni, anche fuori dalla ferrovia, come quello che il camion è più flessibile, che servono percorrenze molto lunghe per rendere competitivo il treno. Come se usare l’autotrasporto oggi fosse tutto “rose e fiori”. Non è così le difficoltà sono tante, i camion girano mezzi vuoti, un autista può stare fermo giorni per trovare un carico di ritorno, ci sono le problematiche delle ore di guida. Credo che occorrerebbe sul problema treno una riflessione comune, delle istituzioni, delle ferrovie, della logistica, della produzione, per mettere in piedi una politica di sviluppo seria. Credo che le possibilità di sviluppo ci siano, basta mettere in piedi quello che

oggettivamente serve per muovere le merci. La questione centrale è crederci. È tutto da costruire, ma penso si possa fare. Noi operiamo a Pordenone, con lo sguardo rivolto all’est dell’Europa e constatiamo che le opportunità per usare il treno ci sono e sono tante. Non per nulla stiamo investendo molto su questo versante.

QUAL È L’OBIETTIVO DI QUESTO INVESTIMENTO?

■ Per prima cosa, sul fronte ferroviario, l’interporto sarà subito operativo. In prospettiva più lunga, con la costruzione del nuovo terminal avremo la possibilità di coprire il fabbisogno espresso dalle quattro province di Pordenone, Belluno, Treviso e Venezia che hanno visto chiudersi la maggior parte dei raccordi ferroviari a seguito della razionalizzazione compiuta dal gestore della rete. Ciò è avvenuto per concentrare l’attività in hub più strutturati secondo gli standar europei che prevedono fasci di binari lunghi 750 metri, che sono quelli che avremo nella nostra struttura. Secondo quanto era già stato definito nel nostro business plan, il primo step sarà quello di partire almeno con una coppia di treni al giorno indiriz-



Foto dell'interporto



un'evoluzione: fino agli anni '60-'70 era un importantissimo insediamento tessile, poi ha

zandoci verso una clientela che ha bisogno di spedire merci diffuse anche in singoli vagoni. Convogli poi che potranno essere raggruppati con quelli di altri clienti lungo la direttrice che li porta a destinazione. Per far questo stiamo intrecciando una serie di relazioni con altri porti e centri intermodali del nord Italia per migliorare il trasferimento su treno delle merci destinate alle lunghe percorrenze, come il nord e l'est dell'Europa.

CREDE REALMENTE CHE CHI SPEDISCE LA MERCE, COME, AD ESEMPIO, LE AZIENDE, DELLE QUALI MOLTE USANO IL "FRANCO FABBRICA", RISponderà IN MODO POSITIVO?

■ Come prima dicevo, siamo ancora in presenza di molti luoghi comuni. La Confindustria ci ha chiesto un progetto per la logistica. Oggi, l'attenzione per ottimizzare i trasporti è molto cresciuta. Si comincia a interpretare la logistica come "industria della consegna". Anche la nostra struttura ha avuto

cambiato pelle, diventando un centro ingrosso, sempre al servizio del settore tessile, come sede di produzione e vendita, poi negli anni '90 ha iniziato a ragionare di logistica, ha messo in piedi per l'autotrasporto un efficiente parcheggio di scambio con tutti i servizi, oggi vuole assumere sempre più tutte le caratteristiche e le funzioni di un interporto. Crediamo nell'intermodalità perché siamo in un bacino industriale ancora importante. Abbiamo vicino, ad esempio, il distretto del mobile, al quale possiamo offrire un'ampia gamma di servizi, oltre quelli del trasporto, che possiamo organizzare contemporaneamente per più produttori. Una cosa fino a poco tempo fa impensabile, ma che oggi si può fare. Oggi, si ragiona sempre più in termini di economia di scala. Il paese, la regione sono in difficoltà, per superarle bisogna trovare nuove soluzioni, non solo nell'organizzazione aziendale, ma anche sul mercato e su come raggiungerlo. ■

L'INTERPORTO DI PORDENONE

L'Interporto-Centro ingrosso di Pordenone è una società per azioni a capitale misto pubblico-privato, con la maggioranza detenuta dalla camera di commercio e una significativa presenza dell'amministrazione comunale. È collegato in maniera efficiente sia alla rete ferroviaria nazionale, tramite la linea Udine-Venezia, sia alla grande viabilità, grazie alla A28, la Portogruaro-Conegliano, che la collega a sud, a Portogruaro, con la A4 Torino-Trieste e a sud-est con la A27, la Venezia Mestre-Belluno. La struttura si estende su oltre 700 mila mq, dei quali oltre 500 mila destinati alla logistica e alla movimentazione delle merci e il resto al commercio all'ingrosso. Il complesso è suddiviso in magazzini coperti ad uso logistico (137 mila mq); nel terminal intermodale (che è al centro di un sostenuto programma di ampliamento che lo porterà ad avere 9 binari complessivi, 6 operativi di 750 metri, 2 di circolazione e uno di presa e consegna più un ampliamento dei piazzali e una piattaforma logistica); nelle attività storiche del commercio all'ingrosso (228 mila mq), un "contenitore" dove sono insediate attività imprenditoriali del terziario avanzato, dei servizi alle imprese, della consulenza e della ricerca; negli uffici doganali, che hanno competenza su tutte le attività di sdoganamento merci sia all'esportazione sia all'importazione, compreso il transito; nel verde pubblico, viabilità e parcheggi (230 mila mq); in aree ancora disponibili (111 mila mq).

L'ardua impresa di "far volare Milano"

Mobility Conference nel capoluogo lombardo: al centro i problemi infrastrutturali in vista dell'ormai prossima esposizione mondiale.

di **Stefano Pioli**

"Al centro del successo delle aree metropolitane e della capacità delle imprese di salire nella catena knowledge intensive sta il concetto di prossimità da un lato e la rete di connessioni globali dall'altro. Recenti studi mostrano che la crescita della comunicazione digitale non ha ridotto ma anzi aumentato la mobilità fisica delle persone perché è proprio nella prossimità che si alimentano le idee e le idee si avvicinano ai mercati. Ma la città metropolitana va intesa come un nodo e un processo più che come pura area territoriale. Ha bisogno di aprirsi al di fuori dei propri confini e collegarsi con il mondo intero. L'articolazione tra grandi aree metropolitane e aree regionali e macroregionali va ripensata al servizio di chiari obiettivi di sviluppo delle imprese sul territorio, dell'attrazione di imprese internazionali, della nascita e della crescita di startup", ha sottolineato il presidente dell'Assolombarda Gianfelice Rocca, aprendo a Milano l'undicesima edizione della Mobility Conference (organizzata dalla sua associazione) che aveva come tema quest'anno "Le reti europee di trasporto: connettere l'Europa per rilanciare l'Italia".

Alla base di quanto detto da Rocca c'è il "concetto base" che la competizione

globale è sempre meno tra paesi nella loro globalità e sempre più tra "grandi aree metropolitane" che si allargano in una grande area regionale, in "un mix di manifatturiero e terziario, università e centri di ricerca, cultura e servizi. Aree metropolitane che si proiettano nel mondo. Esse divengono, in maniera sempre più specialistica, collettori, depositari e abilitatori di conoscenze e idee, fornendo un ambiente e una rete di infrastrutture che ne facilitano il flusso e ne innalzano il livello". In questa ottica di "apertura al mondo", per la

grande area metropolitana di Milano tra quindici mesi c'è un appuntamento straordinario, che non può perdere o sprecare, anche nell'interesse del paese: l'Expo 2015.

"Come Assolombarda - ha aggiunto Rocca - abbiamo elaborato 50 progetti per 'Far Volare Milano' e parla nelle condizioni di poter competere nel mondo e in Europa, da Monaco di Baviera a Londra, a Parigi". Uno di questi progetti riguarda la mobilità. E qui cominciano i problemi: la velocità media urbana è di 19 km/h contro, ad esem-





Milano. Il Castello Sforzesco visto da Via Dante

pio, i 23 di Monaco, i 24 di Madrid, i 28 di Amburgo, i 29 di Londra; la rete della metropolitana si stende su 92 km, contro i 213 di Parigi, i 293 di Madrid, i 402 di Londra; il numero delle stazioni sulla rete del trasporto pubblico è dello 0,7 per mille abitanti contro lo 0,17 di Monaco; l'indice di congestione, fatto 100 il livello lombardo, è pari a 73 in Catalogna, a 58 nel Baden-Württemberg, a 25 nel Rhone-Alpes. "È su queste cifre che con il sindaco Pisapia e il presidente Maroni dobbiamo e vogliamo lavorare perché i cittadini e le imprese della 'Grande Milano' sappiano costantemente a che punto si è giunti, mese per mese, nel superamento di questi gap", ha sottolineato Rocca.

Il gap più importante, però, riguarda il trasporto aereo: fatto 100 il valore di connettività aerea intercontinentale raggiunto da Londra, Milano si attesta a 23,5 contro il 45,6 di Monaco e il 92,9 di Francoforte. Inoltre, nel 2013 i flussi sui due aeroporti milanesi, Malpensa e Linate, sono diminuiti, solo Malpensa ha

perso in un anno circa un milione di passeggeri. Sulle difficoltà del comparto aereo, non solo negli aeroporti milanesi, ma in tutto il paese, hanno inciso pesantemente sia le vicende dell'Alitalia sia la mancanza di una politica della mobilità centrata sull'intermodalità sia i ritardi infrastrutturali nelle connessioni terrestri con gli aeroporti. Malpensa paga su quest'ultimo punto un forte dazio. "Nel 2013, gli studi di fattibilità - siamo ancora a questo stadio preliminare - del raccordo diretto tra la linea alta velocità da Torino e le Ferrovie Nord Milano verso Malpensa non hanno fatto progressi. Quando è possibile immaginare che Malpensa sarà pienamente e direttamente inserita nella dorsale alta velocità, che ha mutato tanto profondamente abitudini e consumi ferroviari, tanto da rappresentare una sorta di metropolitana nazionale?", si è chiesto Rocca. Su questo quesito è intervenuto Mauro

Moretti, amministratore delegato del gruppo Fs, allargandone, e di molto, i confini e sollevando tutta una serie di altre problematiche: "Va bene l'alta velocità su Malpensa, ma occorre chiarire fino in fondo cosa s'intende per la 'Grande Milano', quale sia la sua dimensione, il suo centro e il suo network, quali siano i suoi limiti: Novara, Pavia, Piacenza, Canton Ticino? Ciò è fondamentale soprattutto per capire cosa sia suburbano, quello che è 'fuori', ma è un satellite che va collegato. Ciò serve per l'organizzazione e per le priorità del trasporto locale, per l'orientamento degli investimenti. Altra decisione che va presa è quali siano le sue 'porte': perché Milano ha due aeroporti che insistono a breve distanza sullo stesso

bacino? Bisogna scegliere, non ha senso continuare così, pena uno spreco di risorse". Quindi, Moretti ha posto l'alternativa Malpensa o Linate, lasciando intendere che mai porterà

l'alta velocità in entrambi gli aeroporti. Qui sorge la domanda di chi in questo paese prenda le decisioni in materia di politica nazionale dei trasporti, specialmente con la confusione delle competenze creata dal Titolo Quinto della Costituzione (a questo proposito, Rocca ha sottolineato che "la riforma del Titolo Quinto è più urgente della riforma elettorale per le conseguenze strutturali che a cascata ne possono venire per sbloccare i numerosi e poderosi ostaco- >

I problemi sollevati dal Titolo Quinto

li allo sviluppo in questi anni manifestati da una così confusa e conflittuale articolazione delle competenze dello Stato”).

Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi è intervenuto su questo aspetto, sottolineando un primo punto: “Fino a oggi si è ragionato sulle reti e non sulle interconnessioni. Dobbiamo iniziare a ragionare in maniera diversa: in maniera complessiva. Serve una nuova legge obiettivo che centri l’attenzione al grande tema delle

aree metropolitane. In quest’ottica dobbiamo collegare gli aeroporti”. Il ministro ha a lungo insistito nel suo intervento su un tema, quello di “fare sistema”. Tema sempre sottovalutato nel nostro paese, sempre mosso da interessi particolari. Lupi, ha fatto l’esempio dei porti: “Siamo su questo terreno in grave ritardo. Si è sempre pensato che i porti fossero importanti per il territorio. Le 24 Autorità portuali, che non dialogano e si fanno concorrenza, non hanno mai pensato in termini industriali,

ma solo, appunto, in quelli territoriali. Invece occorre mettere in piedi un sistema, scegliendo vocazioni, specializzazioni, smettendo finanziamenti a pioggia. Dobbiamo anche smettere di dire che ‘tutto è uguale’, perché non è vero. Dobbiamo fare in tempi accelerati una legge che, come dicevo, individui le vocazioni portuali e integri gli scali con gli interporti. Attenzione a non approvare una legge che è vecchia”. Se tutto ciò fosse tradotto in realtà, significherebbe aver fatto un bel passo avanti.

La situazione **infrastrutturale**

L'Assolombarda, l’Unione industriale di Torino e la Confindustria Genova hanno presentato il Rapporto 2013 dell’Osservatorio territoriale infrastrutture per quanto riguarda il nord-ovest e il nord-est del paese. Ne pubblichiamo alcuni stralci.

Il quadro del nord-ovest. A parte qualche eccezione, nel 2013 si è riscontrato un generale rallentamento sia degli iter di approvazione dei progetti sia dell’avanzamento dei cantieri in corso. Nel primo caso si è verificato un allungamento dei tempi per il perfezionamento di atti amministrativi dovuto a mancanza di copertura finanziaria e di condivisione tra gli enti coinvolti, a resistenze e difficoltà di rapporti con il territorio, a ritardi nella pubblicazione degli atti. Nel secondo, diversi cantieri in corso non hanno rispettato i cronoprogrammi previsti a causa di un’insufficiente continuità dei flussi di cassa, di contenziosi am-

ministrativi tra i soggetti coinvolti, di necessità di varianti in corso d’opera e conseguenti rinegoziazioni con le imprese appaltatrici e degli effetti della pesante crisi economica e finanziaria che si ripercuote a tutti i livelli. In generale, nel 2013 si sono conclusi i lavori relativi al potenziamento viario tra Monza e Cinisello Balsamo, di adduzione al sistema autostradale milanese. Proseguono i lavori secondo le attese sulla tratta AV/AC Treviglio-Brescia, sulla Pontremolese e sulle cantierizzazioni del Terzo Valico (per il finanziamento di quest’ultimo prima è stato detratto un miliardo di euro e poi riassegnati 802 milioni, comunque per la realizzazione di tale fondamentale opera manca il finanziamento degli ultimi quattro lotti dei sei previsti) e della Torino-Lione (galleria geognostica della Maddalena); per quanto riguarda il sistema autostradale sono in corso i cantieri sulla galleria di sicurezza del Frejus, sulla Torino-Milano, sulla tangenziale est esterna di Milano

e, sulla viabilità ordinaria, quelli delle strade provinciali Rivoltana e Cassanese. Hanno presentato invece ritardi i lavori sulla nuova direttissima autostradale Brescia-Milano (Brebemi), sulla Pedemontana Lombarda, sull’Asti-Cuneo, su alcune opere del nodo stradale milanese (Paullese) e genovese (viabilità a mare), sulle linee ferroviarie di raddoppio del Ponente Ligure, del nodo di Genova, dell’Arcisate-Stabio e della tratta Novara-Malpensa. Si riscontrano, inoltre, ritardi sull’avanzamento delle linee metropolitane già avviate a Milano e Torino. Medesime criticità si sono riscontrate nella realizzazione delle opere infrastrutturali del sistema portuale ligure. Inoltre, sono bloccati i cantieri sulla linea 1 della metropolitana torinese e sulla ferrovia Milano-Mortara. Rispetto alle progettazioni, sta proseguendo secondo le aspettative il collegamento tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa, mentre si registra uno slittamento delle tempistiche per la tratta

transfrontaliera della nuova linea ferroviaria alta capacità Torino-Lione, per il completamento della tangenziale nord di Milano (Rho-Monza) e per la Gronda di ponente sul nodo autostradale di Genova. Hanno assunto ormai un preoccupante arresto numerosi progetti ferroviari: le connessioni al tunnel del Gottardo, il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, il potenziamento Rho-Gallarate. Analogamente nessun progresso si evidenzia per la linea 2 della metropolitana torinese, così come per la Pedemontana piemontese, la strada Magenta-tangenziale ovest di Milano, la variante alla strada statale del Sempione, la tangenziale est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, l'asse di Corso Marche di Torino e, infine, per alcune opere viarie di accessibilità a Expo 2015 e a Malpensa. In particolare le opere di accessibilità a Expo hanno visto una rimodulazione degli interventi sulla base del rispetto del cronoprogramma e delle risorse effettivamente disponibili.

Il quadro del nord-est si presenta articolato rispetto a sviluppi, criticità e potenziale di crescita. I progetti viari sono quelli che scontano maggiormente le difficoltà economiche e finanziarie del paese, sia dove è decisivo il concorso del capitale pubblico sia dove sono i soggetti privati, tramite il project financing, a doversi occupare della realizzazione delle opere. Non troppo dissimile è la situazione degli interventi per adeguare la rete ferroviaria agli standard dell'Alta Velocità/Alta Capacità, che vede tuttavia aggiungersi alle difficoltà dello Stato di trovare le cospicue risorse necessarie, storici ritardi causati dall'incapacità dei territori di esprimere un punto di vista chiaro e definitivo sui tracciati. In particolare, le stime sull'ultimazione dei lavori sull'intera tratta tra il



Brennero e Verona si orientano a fine 2026. La situazione relativa al quadruplicamento della linea Verona-Fortezza è arretrata rispetto alla progettazione e al reperimento dei fondi: è particolarmente "complicato" l'ingresso al nodo di Verona. Secondo il progetto Rfi (2003) si prevedeva il quadruplicamento dei binari esistenti, soluzione che avrebbe comportato un elevato impatto ambientale per le aree abitate. La soluzione proposta nel 2012 dagli enti locali ha ipotizzato l'arretramento dei binari. Ipotesi che potrebbe portare i costi a circa un miliardo di euro dai 300 milioni previsti. Per la linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona si segnalano criticità sia tecniche sia finanziarie. Le prime sono dovute all'interferenza del tracciato ferroviario con il nuovo raccordo autostradale Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi). Le criticità finanziarie derivano dal fatto che attualmente i finanziamenti disponibili coprono la realizzazione della sola tratta Treviglio-Brescia, mentre sono ancora totalmente da reperire i 2.747 milioni di euro per la Brescia-Verona. Per la linea AV/AC Verona-Padova, accanto alla mancanza dei finanziamenti, la questione del-

l'attraversamento di Vicenza rimane ancora un nodo irrisolto, con Rfi da una parte che aveva presentato, circa dieci anni fa, un progetto preliminare che non comprendeva il passaggio dal capoluogo berico e associazioni ed enti locali dall'altra che non volevano rinunciare a un accesso diretto alla nuova infrastruttura. Per la linea AV/AC Venezia-Trieste si rileva una mancanza di condivisione delle informazioni con i territori.

Proseguono il proprio iter i piani di sviluppo dei due porti più importanti del nord-est, Venezia e Trieste, per quanto una crescita della capacità di movimentare merci e ricevere le più grandi navi portacontainer oggi in circolazione dovrà giocoforza accompagnarsi a uno sviluppo della capacità retroportuale e a un collegamento alle reti logistiche che necessita di investimenti sulla rete ferroviaria. Dove si registra un notevole fermento è negli aeroporti, dove la Save, società che gestisce gli scali di Venezia e Treviso, sta consolidando il proprio ruolo di player in ascesa grazie a trend positivi di traffico e ad ambiziosi piani di investimento che coinvolgono gli altri aeroporti regionali. ■

L'uso del car sharing, la logistica che cambia

Nel distretto calzaturiero di Fermo è stato introdotto un sistema integrato di presa e consegna tra 40 aziende del comparto.

di **Paolo Sartor**

Come possono oggi le imprese dei distretti manifatturieri italiani abbattere contemporaneamente i costi di produzione e le emissioni nocive, risparmiare tempo, personale, mezzi e carburante per la movimentazione di merci e componenti tra aziende della stessa filiera merceologica? Superando il sistema tradizionale che vede ogni azienda organizzarsi autonomamente per scambiarsi componenti e semilavorati, dando vita a sistemi logistici integrati di presa e consegna delle merci tra le imprese apparte-

nenti a un distretto produttivo. È quanto hanno fatto 40 aziende calzaturiere del maceratese e del fermano che aderendo al progetto "Micro Green Logistic", ideato e promosso dalla Cna di Macerata e da Federmoda, con la partecipazione della Manas - importante azienda calzaturiera del made in Italy - con le imprese contoterziste a essa collegate. Un modello innovativo per trasportare le merci all'interno del distretto che ha consentito nel periodo di sperimentazione, durato circa un anno e mezzo, di abbattere costi ed emissioni inquinanti aumen-

tando al contempo la competitività delle imprese.

Sulla base del progetto, è nata una piattaforma innovativa e immateriale che vede le aziende prenotare per via informatica il viaggio delle merci indicando numero dei colli, tempi e destinazione. La ditta Tws Trasporti e Logistica, con proprio personale - e utilizzando un palomare - ha provveduto al ritiro e alla consegna dei componenti e dei semilavorati sulla base delle indicazioni fornite da un software realizzato dall'università di Camerino, che elabora le prenotazioni al fine

di ottimizzare tempi e percorsi delle singole prese e consegne effettuate dagli automezzi all'interno del distretto. In sostanza è stata creata una piattaforma web per la gestione centralizzata delle prenotazioni di ritiri/consegne di semilavorati; dove un unico vettore di trasporto elabora ed esegue le richieste grazie all'ottimizzazione dei percorsi e dei carichi tramite specifici algoritmi di calcolo.

I risultati. Nei primi tre mesi di sperimentazione, le 40 aziende che

Le sei fasi del flusso operativo

1 Prenotazione / Ritiro	<i>I calzaturifici prenotano i ritiri/consegne della merce, stampano le etichette e le attaccano sui colli da consegnare</i>
2 Creazione tour di presa/consegna	<i>Il consorzio di trasporti crea il tour di presa/consegna selezionando la data e l'orario e assegnando autista e mezzo in base alla configurazione geografica</i>
3 Notificazione avviso all'autista	<i>L'autista viene avvisato della corsa tramite un'email con il percorso ottimizzato in allegato</i>
4 Ritiro colli	<i>L'autista ritira i colli e legge l'etichetta tramite una pistola ottica</i>
5 Caricamento tour	<i>L'autista appena terminato il tour di presa/consegna ritorna in sede e carica il tour effettuato nel sistema</i>
6 Riepilogo stato consegna	<i>I calzaturifici a fine corsa possono avere un riepilogo dello stato delle consegne</i>

hanno partecipato al progetto hanno percorso 9 mila chilometri, rispetto ai 20 mila dello stesso periodo del 2011, quando veniva utilizzato il tradizionale sistema di movimentazione. Nei tre mesi sono stati 1.586 i colli movimentati per un peso di quasi 60 tonnellate. I risultati positivi hanno significato una riduzione delle percorrenze all'interno del distretto di ben 11 mila chilometri. Importante anche l'abbattimento delle emissioni di CO₂, pari al 42,69% e dei consumi di carburante - dai precedenti 1.465 litri a 903,7 litri - pari a una riduzione del 38,1%. Analizzando "l'azienda tipo" del distretto, risulta che il nuovo sistema di gestione delle prese e consegne all'interno del distretto permetterebbe alle singole imprese un risparmio tra i nove e i quindicimila euro, tenendo conto dei risparmi carburante (pari al 17,36%), del personale viaggiante e su quota parte dei costi fissi. A titolo di esempio i ricercatori del progetto hanno calcolato che se il 30% delle aziende del distretto calzaturiero maceratese/fermano, costituito da 3.389 piccole e medie imprese e da 1.039 grandi, aderisse a "Micro Green Logistic", si eviterebbe di percorrere ogni anno una distanza di oltre 21 milioni di chilometri, verrebbero abbattute le emissioni di CO₂ di oltre 2.400 tonnellate, si otterrebbe un risparmio sul costo del carburante superiore ai tre milioni di euro e si toglierebbero dalla viabilità locale circa mille veicoli. Nel caso in cui il nuovo sistema di gestione delle prese e consegne di merci in ambito distrettuale venisse adottato da tutte le aziende del comparto si otterrebbe una riduzione delle emissioni pari a circa 8 mila tonnellate, un risparmio nell'acquisto di carburante di oltre 10 milioni di euro e una riduzione di 70 mila chilometri percorsi ogni anno. I dati eloquenti presentati inducono ad affermare che "Micro Green Logistic" è un vero e proprio prototipo che potrebbe essere diffuso e adattato in tutti gli altri distretti italiani del legno-arredo, della meccanica e meccatronica e del tessile,

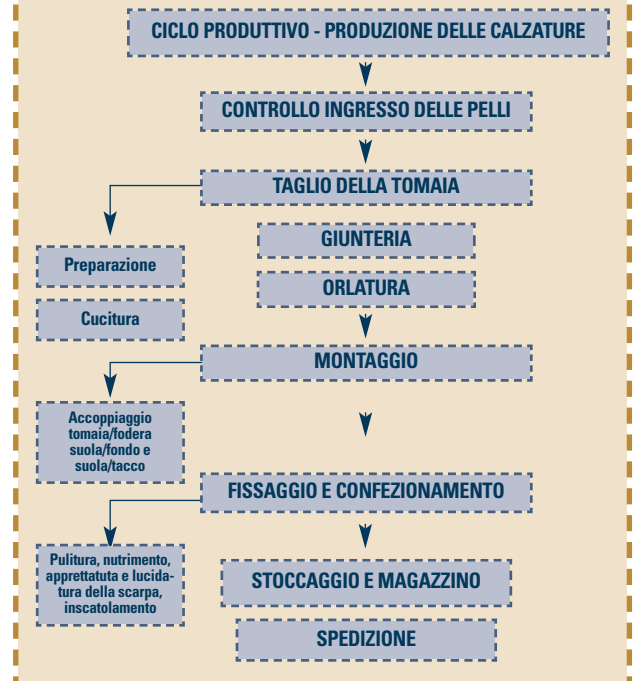
che si caratterizzano, come quelli calzaturieri, per l'intenso e consistente interscambio di componenti e semilavorati tra imprese leader e aziende fornitrici. Appare del tutto evidente che ci troviamo di fronte a un'esperienza virtuosa motore di soluzioni innovative che aiutano l'economia e l'ambiente. Certamente un'esperienza esemplare di green economy italiana, che sarebbe, appunto, auspicabile estendere a tutte le realtà distrettuali presenti nel nostro paese.

Il distretto. Il distretto delle calzature di Fermo rappresenta una delle più significative aree di concentrazione di imprese del settore nel territorio italiano. L'origine del sistema imprenditoriale risale all'antica tradizione dei ciabattini, oggi è per lo più formato da piccoli imprenditori alcuni dei quali hanno sviluppato le loro abilità professionali a seguito del lavoro operaio. Nel distretto si trovano calzaturifici con marchio proprio, senza marchio e una miriade di imprese subfornitrici che formano l'indotto. Si caratterizza per una specializzazione produttiva orientata alla fabbricazione in senso stretto della calzatura, dove si registra un'ampia propensione al lavoro autonomo, forte specializzazione nelle diverse fasi lavorative, nella produzione di componenti e accessori, elevata interazione tra i soggetti locali. Nel 2010, nelle Marche, operavano 4.650 impre-

se, specializzate nella fabbricazione di calzature e relative macchine, pari al 27% del totale delle imprese di questo settore a livello nazionale. La costruzione di una calzatura rappresenta un'operazione complessa di montaggio e assemblaggio di una serie di componenti semilavorati, preceduta da un'accurata attività di modellatura che comprende il disegno, lo sviluppo, la progettazione e l'acquisto delle materie prime. Nello schema sotto riportato vengono riassunte le principali fasi del processo produttivo di una calzatura. ■



LE PRINCIPALI FASI DEL PROCESSO PRODUTTIVO:



Trasporto: i vantaggi offerti da Transporeon

La Wienerberger, che opera su tutto il territorio nazionale nel settore dei laterizi, ha ottimizzato risorse, efficienza e costi affidandosi alle soluzioni innovative offerte dalla piattaforma.

di **Carlotta Valeri**



GÜLNAZ ATILA

Wienerberger, gruppo internazionale, leader mondiale nel settore della produzione dei laterizi (conta 215 siti produttivi in trenta paesi di tre continenti), con alle spalle quasi due secoli di storia e di esperienza, essendo nato a Vienna nel 1819, oggi opera in Italia con quattro stabilimenti situati a Villabruna di Feltre (Belluno), Gattinara (Vercelli), Mordano (Bologna), dove vi è anche la sede legale e amministrativa, e Terni. L'azienda nel nostro paese, come ci sottolinea la signora Gülnaz Atila, vicepresidente per l'Italia, che siamo andati a intervistare a Terni, si sta confrontando con la gravissima crisi che attraversa il settore costruzioni: "Dall'anno che ha

registrato un picco, ossia il 2007, a oggi, il mercato dei laterizi italiano ha registrato una flessione, o meglio sarebbe dire un crollo, stimabile intorno al 60%". Numeri terribili, con i quali deve fare i conti un'azienda che copre tutto il territorio nazionale attraverso una capillare rete commerciale. Affrontiamo il tema con la signora Atila: "Stiamo contrastando questa crisi facendo principalmente leva sul valore aggiunto delle nostre soluzioni. Mi spiego meglio. È vero che offriamo un'ampia gamma di soluzioni in laterizio, ma il nostro elemento di forza è che puntiamo molto sull'innovazione e sulla tecnologia. Possiamo dire che la linea guida della nostra produzione, del nostro modo di stare sul mercato, della nostra strategia è quella di guardare al futuro".

PROVIAMO A TRADURRE TUTTO CIÒ IN TERMINI CONCRETI ...

■ È semplice: noi investiamo molto in ricerca e innovazione. Non ci consideriamo come un'azienda che vende sempli-

cemente materiale da costruzione, ma come un'azienda che offre soprattutto soluzioni complete, ad esempio su due temi oggi di fondamentale rilievo: l'antisismico e la sostenibilità ambientale, quest'ultima in primo luogo sul fronte del risparmio energetico.

La nostra rete commerciale è affiancata da numerosi ingegneri esperti che forniscono consulenze sui temi



che prima citavo. In Italia negli ultimi decenni si è costruito tanto, ma anche male. Le nuove normative europee richiedono un altro "passo", ben altra attenzione al livello qualitativo della costruzione. Ciò sta cambiando il mercato, anche in Italia, che ha tardato ad allinearsi su standard di qualità. Oggi, l'utente finale è molto più attento rispetto al passato e sta sempre più apprezzando le nostre soluzioni che sono fondate, come noi sintetizziamo, sul "sistema e4", ossia su quattro caratteristiche qualitative: Energia (nel senso del

risparmio di questa risorsa), Economia (anche a livello costruttivo per le caratteristiche dei prodotti che sono pensati per agevolare e semplificare sia l'edificabilità sia la logistica di cantiere), Ecologia (tutti i nostri stabilimenti sono certificati LEED), Emozione (Wienerberger tiene sempre presente che la qualità della vita è molto spesso determinata dalle condizioni di comfort che la casa è in grado di assicurare a chi la abita).

AFFRONTIAMO UN ALTRO ARGOMENTO, APRENDO IL CAPITOLO DELLA LOGISTICA. LA VOSTRA AZIENDA OPERA IN TUTTO IL TERRITORIO ITALIANO E VENDE UN PRODOTTO CHE È PESANTE. IL TRASPORTO, QUINDI, INCIDE MOLTO SUL COSTO FINALE. COME VI SIETE ORGANIZZATI?

■ Questa per noi è sempre una questione importante, anche sul fronte della nostra organizzazione interna: molte risorse umane erano destinate a organizzare, a “dirimere” i temi connessi al trasporto. Un paio di anni fa abbiamo deciso di riorganizzare il tutto e abbiamo preso contatto con Transporeon, sulla scia di quanto era stato fatto già in altri paesi europei, come la Francia e la Germania. Abbiamo fatto diverse riunioni, ci siamo scambiati idee ed esigenze. Alla fine di questo percorso preparatorio, abbiamo dedotto e capito che utilizzando la piattaforma Transporeon avremmo aumentato l'efficienza e ottimizzato

le tempistiche, cosa per noi rilevante data la diversificazione delle consegne, e avremmo inoltre ridotto i nostri costi logistici. Così siamo partiti, con a oggi ottimi risultati.

IN SINTESI, QUALI SONO STATI I MAGGIORI BENEFICI?

■ Guardi, le dico come procedevamo prima di utilizzare la piattaforma Transporeon: quando avevamo un trasporto da organizzare, ovviamente situazione quotidiana, consultavamo i listini prezzi che ogni trasportatore da noi utilizzato ci aveva in precedenza fornito e poi iniziava una laboriosa ricerca delle disponibilità, tutto ciò usando cellulari, fax, email. Adesso, con la funzionalità Best Carrier, è sufficiente un clic per proporre quello stesso trasporto a tutti i nostri autotrasportatori certificati che abbiamo attivato nella piattaforma Transporeon. Infatti, per accedervi, i trasportatori devono essere presentati, avere le carte in regola ed essere “solidi”. Una volta pubblicato il trasporto, attendiamo le risposte, confrontiamo le offerte e quindi affidiamo il trasporto. Questa procedura, oltre a essere molto più rapida, offre vantaggi anche ai trasportatori, perché, specie se il trasporto viene posto sulla piattaforma con due, tre giorni di anticipo hanno il tempo di organizzarsi per ottenere un carico di ritorno.

IN QUALI AMBITI, TRANSPOREON VI HA ARRECATO VANTAGGI?

■ Le faccio un semplice esempio: prima, spesso, i listini prezzi presentati dai trasportatori che generalmente usavamo non coprivano tratte che invece noi, in certe occasioni, dovevamo percorrere. Un tema superato con Transporeon gra-



zie alla possibilità di verificare in tempo reale disponibilità e prezzi anche per viaggi fuori listino. Inoltre, in passato, ogni nostro stabilimento in Italia usava, anche per la sua collocazione geografica, trasportatori diversi, perdendo possibili sinergie. Oggi, sono tutti sulla piattaforma ...

È STATO FACILE CONVINCERLI?

■ Nulla più di qualche perplessità iniziale: la maggior parte ha accettato questa nuova soluzione anche perché offre maggiori possibilità di lavoro. In conclusione, nella nostra logistica, come nel settore dei laterizi, abbiamo voluto puntare sulla tecnologia. Del resto siamo convinti che il futuro, anche prossimo, dell'autotrasporto starà sempre più in soluzioni innovative come quelle che offre la piattaforma Transporeon. Le stavo parlando dei vantaggi che abbiamo avuto, aggiungo che abbiamo semplificato molto anche la fatturazione perché tutto risulta sulla piattaforma e perciò il controllo è molto più fluido. Abbiamo inoltre costantemente presente il livello dei nostri costi riguardo al trasporto, ciò vuol dire che operiamo in un contesto molto più strutturato ed efficiente. Un contesto che ci ha permesso di spostare risorse umane dalla gestione dei trasporti ad altre mansioni. Un vantaggio non di poco conto: all'efficienza, come dicevo, abbiamo aggiunto una riduzione dei costi. Un dato certamente molto positivo. ■



Come si confronta con la crisi GLS Italy

“Nel lavoro, puntiamo su qualità, affidabilità e sostenibilità. Un altro punto di forza è che possiamo contare su una presenza capillare sia in Italia sia in Europa”, sottolinea il ceo Klaus Schädle.



KLAUS SCHÄDLE

La GLS Italy fa parte della holding internazionale General Logistics System che fornisce servizi di corriere espresso in trentasette paesi europei. Abbiamo intervistato l'amministratore delegato Klaus Schädle.

LA CRISI ECONOMICA DEL PAESE NON È ANCORA SUPERATA. COME SI PRESENTA LA SITUAZIONE PER I CORRIERI ESPRESSI, E PER GLS ITALY IN PARTICOLARE?

■ La situazione dei mercati si ripercuote anche sul settore dei corrieri espressi: la disoccupazione è elevata, i consumi si riducono e il numero delle insolvenze è in aumento. Naturalmente ciò ha conseguenze anche sul volume delle spedizioni: il peso e la quantità di colli per spedizione diminuiscono. Nonostante ciò, GLS Italy continua a registrare una

buona crescita, perché la nostra clientela è soddisfatta del nostro lavoro e soprattutto della nostra qualità, e perché grazie a questi fattori siamo stati in grado di acquisire tanti clienti nuovi. Nel nostro lavoro quotidiano mettiamo in pratica i nostri principi di sostenibilità, affidabilità, qualità e impegno. La nostra affidabilità è testimoniata anche dal nostro status di “Operatore economico autorizzato”, che ci è stato conferito dalle autorità doganali italiane nel 2013. Tutto ciò convince i nostri clienti e il Gruppo si è fatto un buon nome grazie alla soddisfazione della clientela. Possiamo perciò guardare al futuro con ottimismo nonostante la criticità della situazione economica.

COM'È ORGANIZZATA GLS IN ITALIA? DOVE VEDE I SUOI PUNTI DI FORZA?

■ Siamo il secondo corriere espresso in Italia. Con una fitta rete di filiali costituita da 136 sedi e dieci centri di smistamento abbiamo una presenza capillare su tutto il territorio italiano: questo è sicuramente uno dei nostri punti forti, motivo per cui i nostri circa 120 mila clienti possono contare su interlocutori che si trovano nell'immediata vicinanza, e sulla disponibilità e conoscenze locali di collaboratori e licenziatari nelle sedi vicini alle realtà locali. Abbiamo inoltre alle spalle un solido network europeo. Questa combinazione di presen-

za locale ed europea ci rende un corriere espresso particolarmente forte. Un'altra importante carta vincente è costituita dai nostri servizi di qualità in costante perfezionamento. Nell'ultimo anno abbiamo introdotto l'IdentPinService: il destinatario riceve la sua spedizione solo dopo aver digitato sul palmare il codice corretto, stabilito in precedenza dal mittente. Inoltre, GLS Italy offre ai suoi clienti un servizio comodo e soluzioni complete: possono affidarci spedizioni di piccole o di grandi dimensioni, dalla busta al pallet.

GLS È PRESENTE IN TRENTASETTE PAESI EUROPEI. COSA SIGNIFICA PER GLS ITALY ESSERE PARTE DI QUESTA RETE EUROPEA?

■ Da tempo le esportazioni in Italia sono importanti per molti settori, ad esempio per l'industria tessile. Come conseguenza della crisi economica acquistano importanza i mercati stranieri, soprattutto in Europa. Con la nostra fitta rete GLS europea, che vanta 667 sedi e 37 centri di smistamento centrali in altrettanti paesi, facilitiamo le aziende di tutti i settori nel rifornimento di questi mercati. Inoltre lavoriamo con un sistema IT uniforme in tutti i paesi, che rende possibile al cliente un tracciamento delle spedizioni continuo. Questa rete capillare europea, insieme alla nostra presenza locale, convince i nostri clienti.

IL COMMERCIO ON-LINE STA RISCOU- TENDO SEMPRE PIÙ SUCCESSO. QUALI CONSEGUENZE VEDE DAL PUNTO DI VI- STA DEL CORRIERE ESPRESSO?

■ Una delle più grandi sfide per i corrieri espressi sono sicuramente le spedizioni in aumento a privati, che raramente sono a casa durante il giorno. Spesso il primo tentativo di recapito avviene quindi senza successo: il destinatario deve aspettare più a lungo la sua spedizione, mentre per noi un passaggio a vuoto comporta costi aggiuntivi. Perciò è importante offrire nuove soluzioni e servizi per il commercio on-line e per le relative spedizioni B2C.

QUALI SOLUZIONI OFFRE GLS ITALY IN QUE- STO SETTORE?

■ Si richiede flessibilità e comunicazione con il destinatario. Offriamo a tal proposito una serie di servizi; molto richiesto è l'eComService: ancora prima di tentare il recapito, GLS informa il destinatario via sms o e-mail sulla data prevista per la consegna. Se l'addetto al recapito non trova il destinatario, GLS lo contatta di nuovo per e-mail, inviando un link mediante il quale il destinatario può scegliere una data a lui gradita, la fascia oraria e l'indirizzo di consegna per un secondo tentativo di recapito. Un'altra soluzione è il DepotPickupService: il destinatario può ritirare le sue spedizioni direttamente nella sede GLS a lui più vicina fino al terzo giorno lavorativo successivo all'arrivo presso la sede, anche di sabato mattina. Inoltre, gli investimenti correnti in nuove soluzioni IT, come la nostra app per smartphone, consentono sia ai mittenti che ai destinatari di seguire le loro spedizioni anche durante il tragitto. Attraverso il nostro sito web è possibile già da tempo tracciare le spedizioni pressoché in tempo reale.



DA TEMPO GLS HA INTENSIFICATO LE SUE MISURE NELL'OTTICA DELLA TUTELA AM- BIENTALE...

■ Quale corriere espresso ci assumiamo seriamente le nostre responsabilità nel campo della sostenibilità. Dal 2008 riassumiamo sotto il progetto ThinkGreen tutte le misure concrete adottate a livello europeo a tutela dell'ambiente. Ci battiamo per obiettivi importanti quali la riduzione delle emissioni, la gestione responsabile delle risorse e l'ottimizzazione dello smaltimento. Per recapitare e ritirare le spedizioni, GLS Italy utilizza veicoli a metano ed elettrici, nonché biciclette a pedalata assistita. Il numero dei veicoli ecologici è in continuo aumento presso GLS Italy. Molte sedi sfruttano l'energia solare per produrre corrente "verde" e anche i nostri edifici nuovi sono progettati secondo gli obiettivi ThinkGreen. Il progresso della digitalizzazione e la conseguente rinuncia all'uso della carta costituisce un ulteriore passo avanti. Dal 2010 i destinatari firmano prove di consegna in formato digitale sui nostri palmari, risparmiando così 33 tonnellate di carta ogni anno.

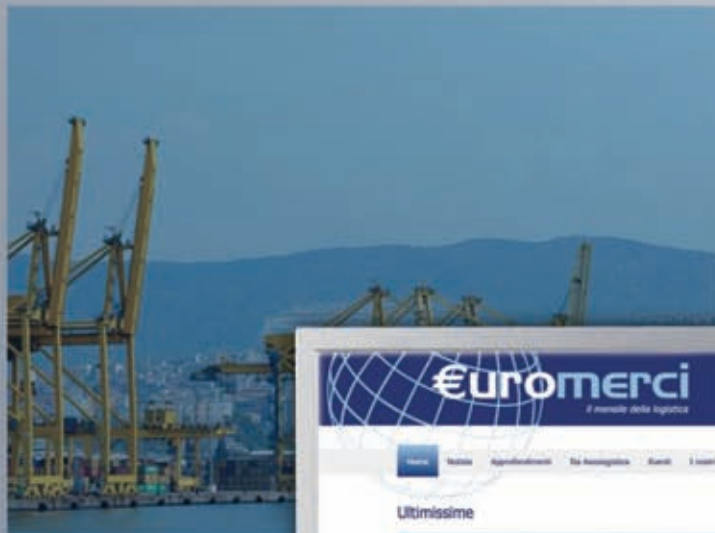
COME VALUTA - ANCHE A PARAGONE CON IL RESTO D'EUROPA - L'INFRASTRUTTURA STRADALE IN ITALIA? COME SI ADATTA GLS A QUESTE CIRCOSTANZE?

■ L'Italia ha un'altissima densità di traffico e spesso si verificano congestioni



stradali, soprattutto nei grandi agglomerati urbani. Per questo è importante una buona pianificazione del percorso, che sia comunque flessibile e che si adatti all'infrastruttura dei trasporti. Noi siamo favoriti dalla nostra fitta rete di filiali, che ci evita di percorrere lunghi tragitti per il ritiro e il recapito delle spedizioni. Sia a Milano che a Roma, due dei maggiori agglomerati urbani, abbiamo quattro sedi, che servono le varie zone delle metropoli. In questo modo evitiamo di percorrere lunghe distanze e di incappare in molti ingorghi. Un'ulteriore difficoltà è costituita dalle zone a traffico limitato e dalle zone ambientali protette presenti in molti centri storici per cui abbiamo soluzioni specifiche: sia le biciclette cargo sia i veicoli a metano ed elettrici hanno sempre libero accesso e tutelano nello stesso tempo i cittadini e l'ambiente. La situazione del traffico e il conseguente inquinamento atmosferico nei centri storici italiani restano comunque sfide che l'intero settore dovrà affrontare anche nei prossimi anni. ■

Ultimissime



Porto di Trieste: tante opportunità per il mercato indiano

22/01/2012

La presidente Monatti scommette sulla doganabilità dello scalo da lei capitano

[read more...](#)

Nuove nomine in Ceva Logistics

24/02/2012

Chiellino sostituisce Rosa nel ruolo di amministratore delegato di Ceva Logistics Italia, mentre Galbusera è il nuovo AD per le attività di Ceva.

[read more..](#)

Il primo camion Euro VI nella flotta Norbert Dentressangle



La rivista



N°1

GENNAIO-FEBBRAIO 2012

Assologistica



Cultura e Formazione
Assologistica

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

La “biga” ... il futuro della logistica

Nei paesi avanzati dell'Europa occidentale è sempre più usato per maggiore sicurezza il transpallet con “pedana e spondine fisse”.



SERGIO VIRMILLI

I transpallet con pedana sono i principali mezzi utilizzati nelle logistiche distributive nel carico e scarico dei camion su ribalta. Sono mezzi dall'utilizzo molto intensivo e quindi devono garantire un'affidabilità e una resistenza molto ampie. Fino a oggi in Italia il mezzo di riferimento è sempre stato il cosiddetto “transpallet con pedana ripiegabile”, ovvero un transpallet la cui pedana e le cui spondine di sicurezza si possono aprire o richiudere. Ma in Europa, soprattutto nei mercati più evoluti come Germania e Francia, la tendenza è ormai cambiata. Sempre più spesso le grandi logistiche distributive scelgono di affidarsi ai mezzi “a pedana e spondine fisse”, le cosiddette

“bighe”, chiamate in questo modo per la somiglianza con le bighe utilizzate dai romani. Quali sono le differenze tra le due tipologie di mezzo? Quali i vantaggi di una e dell'altra? Perché i mercati più evoluti si stanno spostando dalla soluzione “a pedana mobile” alla soluzione “a pedana fissa”? Lo chiediamo a un esperto, Sergio Virmilli, Product Manager OM Still per le macchine da magazzino

TRANSPALLET CON PEDANA, DI CHE VOLUMI STIAMO PARLANDO ?

Il transpallet con pedana è uno dei carrelli da magazzino più venduto. Se guardiamo ai numeri, facendo riferimento all'Europa occidentale, che comprende anche il mercato italiano, si contano circa 20 mila unità l'anno. Germania, Francia e Italia sono i tre paesi con i più alti volumi in Europa e contano circa 3.500 pezzi l'anno.

PEDANA FISSA O PEDANA MOBILE ?

Nei paesi più industrializzati dell'Europa occidentale le preferenze dei clienti stanno cambiando radicalmente. Il trend che registriamo è di un progressivo e costante aumento delle vendite di transpallet con pedana e spondine fisse. A oggi, in quest'area, il 60% dei transpallet a pedana venduti monta una pedana reclinabile, il restante

40% è invece a pedana e spondine fisse. Questo rapporto, però, sta rapidamente mutando. In Francia, per esempio, da anni ormai “domina” la pedana fissa, che rappresenta oltre il 75% delle vendite, mentre in Germania il “sorpasso” sta avvenendo quest'anno. In Italia invece il mercato è ancora principalmente orientato ai transpallet con pedana ripiegabile, ma la quota di bighe vendute raddoppia ormai di anno in anno.

PERCHÉ I CLIENTI SI TANNO SPOSTANDO VERSO I TRANSPALLET CON PEDANA E SPONDINE FESSE A SCAPITO DEI TRADIZIONALI ?

La “biga” può essere considerato a “sicurezza totale”, in quanto l'operatore è totalmente all'interno del posto di guida protetto da pannelli laterali chiusi. Se consideriamo che per i tran- >





spallet con pedana reclinabile una delle principali cause di incidente sul lavoro è lo schiacciamento degli arti inferiori causato da scontri tra carrelli o con ostacoli presenti in magazzino, con le bighe questi rischi si riducono a zero. E vista l'attenzione sempre crescente per la sicurezza, questo è un fattore determinante.

È SOLO UN PROBLEMA DI SICUREZZA O CI SONO ALTRE CARATTERISTICHE CHE RENDONO VINCENTE IL TRANSPALLET CON PEDANA "A BIGA" RISPETTO AL TRADIZIONALE ?

■ Se faccio specificatamente riferimento al modello OM Still denominato EXU-S, i vantaggi di sicurezza si uniscono a vantaggi di ergonomia e prestazioni, che significano maggiore produttività. Questa "biga", infatti, ha una guida tramite cockpit e non tramite timone proporzionale. Ciò permette una maggiore ergonomia di guida soprattutto nel lungo periodo. Inoltre, le prestazioni della macchina sono al top, con telaio e sistema ruote rinforzato per un utilizzo veramente "heavy duty", velocità fino a 12 km/h, sistema ammortizzato per la massima ergono-

mia dell'operatore e batteria disponibile fino a 620 Ah, che permette di lavorare fino a due turni consecutivi. Dal punto di vista della concezione tecnica, in OM Still definiamo EXU-S il nostro "aeroplano": veloce, performante, comodo e super-affidabile.

QUALCHE CONSIGLIO AI CLIENTI?

■ Ogni cliente ha le proprie esigenze: è impossibile dare un suggerimento univoco a tutti, anche perché ogni magazzino ha le proprie specifiche caratteristiche. Quello che mi sento di consigliare è di uscire dallo standard abituale nell'utilizzo dei transpallet con pedana reclinabile e di provare i transpallet con pedana fissa. Gli operatori potranno avere un po' di disagio i primi giorni, ma sul medio-lungo periodo i benefici di questo passaggio saranno apprezzati sia in termini di produttività sia di sicurezza. I grandi paesi europei si stanno spostando verso l'utilizzo delle pedane fisse rispetto alle reclinabili, un'opportunità che in Italia è ancora poco diffusa ma che può avere sicuramente una diffusione molto maggiore. ■

**LA SCHEDA:
OM STILL EXU-S**



Ergonomia e comfort

Protezione totale dell'operatore. Possibilità di ingresso posteriore o laterale. Guida Cockpit con terzo elettrico "fly by wire". Piattaforma ammortizzata anti-vibrazioni. Ampia gamma di optional e personalizzazioni.

Massima robustezza

Versioni da 2.2 ton e 2.4 ton Telaio monoblocco e ideale per lavoro in rampa. Trazione potente da 3 kW e gruppo trazione ammortizzato. Ruote pivotanti tandem di grandi dimensioni.

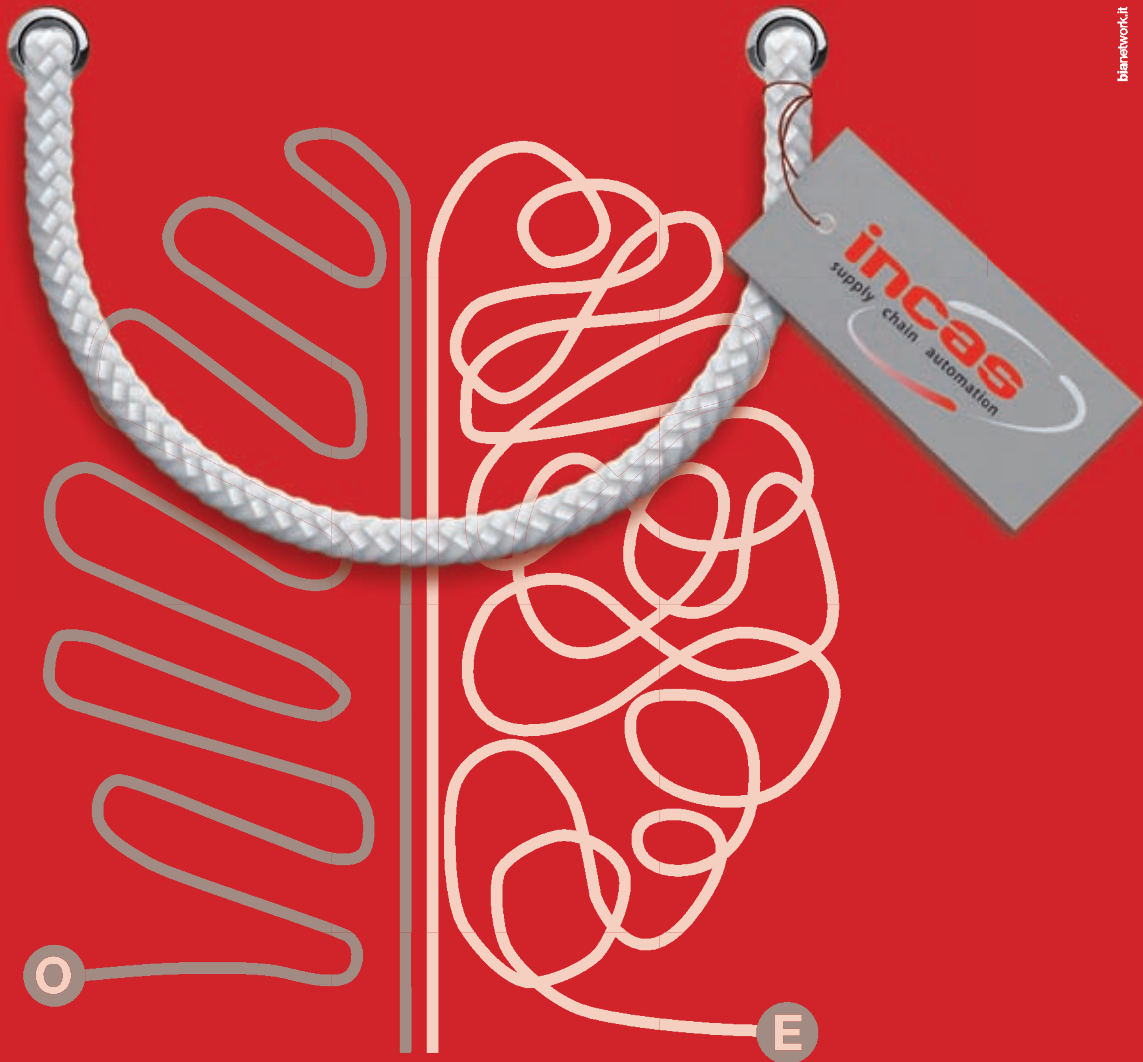
Autonomia e prestazioni

Alta velocità di trazione, fino a 12 km/h. Grande autonomia della batteria: fino a 620 Ah. Tempi di service e tempi di fermo macchina ridotti. Larghezza compatta, solo 720 mm. Doppio profilo di guida Eco/Boost selezionabile dall'operatore. Riduzione automatica velocità in curva .



logisticaeventi.it

bianetwork.it



Osservare | Elaborare | Agire

Presentazione ricerca
Retail logistic 2.0

Prof. Gino MARCHET
POLITECNICO DI MILANO

Prof. Marco MELACINI
POLITECNICO DI MILANO

W O R K S H O P

**logistica
mente
retail20**

27 marzo 2014

Antico Borgo
Certosa di Pavia (PV)
dalle 9:30 alle 14:30

contatti.it@incasgroup.com
incasgroup.com

Per iscrizioni: www.logisticaeventi.it | Per informazioni: info@concordiasrl.com | Telefono: 011-0745674

OM STILL

La generazione del futuro



Risparmiare energia non è mai stato così facile – l'RX70 Hybrid

L'RX70 OM STILL Hybrid è il carrello più economico della sua categoria. Combina in un modo unico un'alta capacità di movimentazione con un basso consumo. È il primo carrello elevatore a tecnologia ibrida prodotto in serie ed è in grado di immagazzinare l'energia prodotta in frenata dalla trasmissione elettrica di cui è dotato per poi rimetterla subito a disposizione del motore di trazione. In questo modo l'RX70 Hybrid riduce il consumo di energia e le emissioni di CO₂ dando un importante contributo al futuro delle generazioni che verranno.

www.om-still.it/hybrid

first in intralogistics



STILL