

# €uromerci

## IL MENSILE DELLA LOGISTICA

**DAVIDE SANTI**

**After Sales Service Manager di Toyota MH Italia**

**“Il Road show Think Safety Think Toyota presenta soluzioni passive e attive per la sicurezza e la produttività nella movimentazione delle merci”**



## AUMENTA IL FATTURATO DELLA CONTRACT LOGISTICS

### EDITORIALE

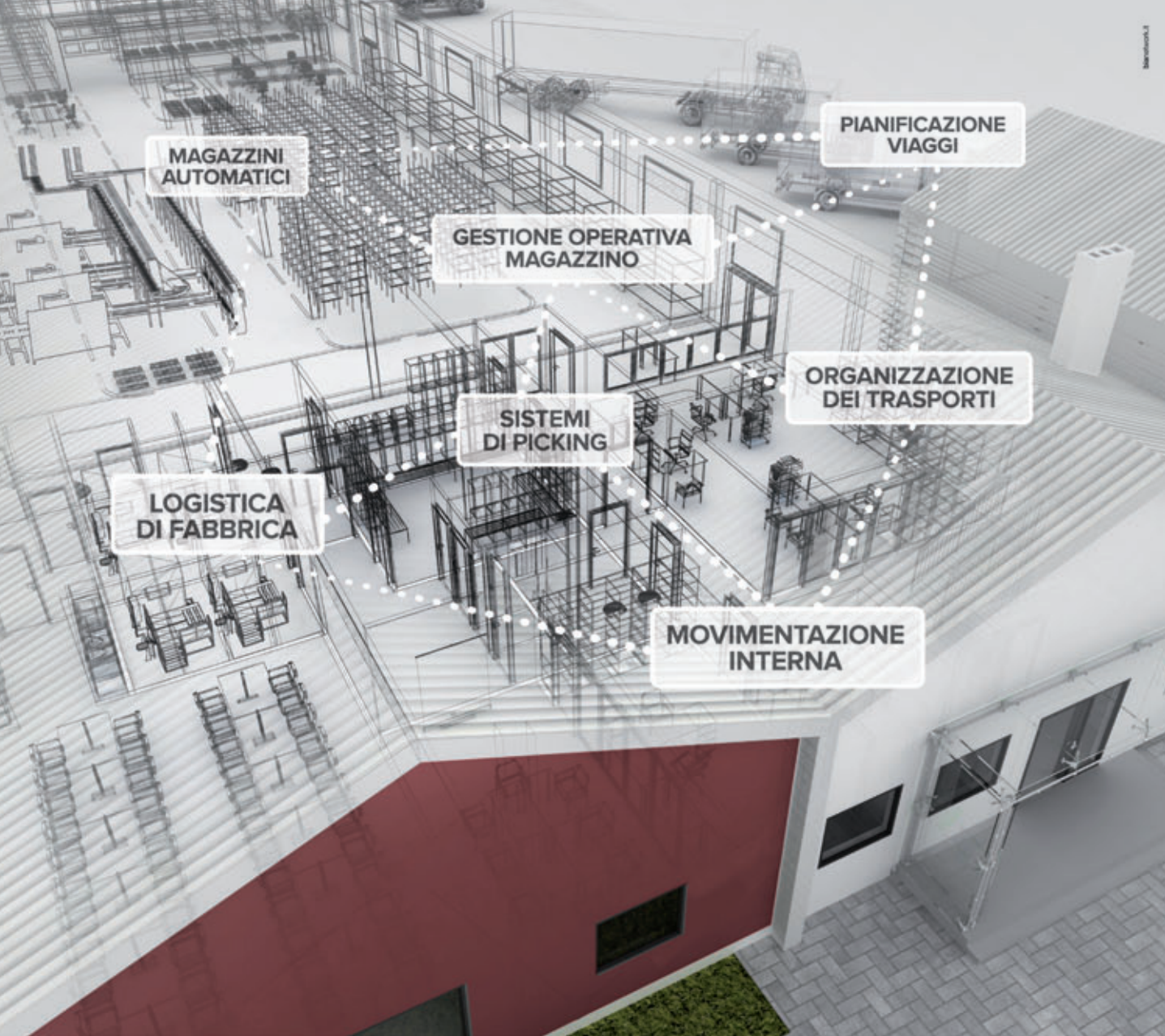
La locomotiva corre ...  
ma se perde i vagoni?

### ECONOMIA

3° trimestre, salgono  
Pil e produzione

### GRUPPO LOGISTICO LDI

Passaggio generazionale,  
servono "valori" forti



SE È LOGISTICA È **incas**  
supply chain automation



SOFTWARE E AUTOMAZIONE PER LA LOGISTICA  
INCAS S.P.A. | VIA MILANO, 16 | VIGLIANO BIELLESE (BI) | TEL. 015 8130311 | INFO@INCASGROUP.COM | WWW.INCASGROUP.COM

## LA LOCOMOTIVA VA A TUTTA VELOCITÀ ... ma se perde i vagoni?

NEGLI ULTIMI TEMPI, IN ITALIA, NON C'È EVENTO, UN DIBATTITO, UN CONVEGNO, TAVOLE ROTONDE, DEDICATO ALL'INDUSTRIA (O ALLA LOGISTICA) CHE NON PONGA AL CENTRO DELLA DISCUSSIONE IL TEMA "FABBRICA 4.0" O "LOGISTICA 4.0", OSSIA NON SIA FOCALIZZATO SULL'INNOVAZIONE E SULLA TECNOLOGIA POSSIBILE O FUTURIBILE. DATA L'EPOCA "VIRTUALE" CHE STIAMO VIVENDO TUTTO CIÒ È COMPRESIBILE. SI GUARDA AVANTI ... SPESSO "MOLTO" AVANTI, CON IL RISCHIO DI PERDERE IL CONTATTO CON LA REALTÀ, QUELLA VERA. L'ISTAT HA APPENA PUBBLICATO L'ANALISI SULL'INNOVAZIONE IN ITALIA NEL TRIENNIO 2012-2014. PRIMO DATO CHE EMERGE: NEL PERIODO, SOLO IL 44% DELLE IMPRESE CON PIÙ DI DIECI ADDETTI HA FATTO "INNOVAZIONE", UN NUMERO DEL 7,3% INFERIORE A QUELLO DEL TRIENNIO PRECEDENTE. ANCORA PEGGIO VA PER LE PICCOLE IMPRESE CHE PERDONO L'8%, MENTRE LE MEDIE SI FERMANO A MENO 4% (STABILI, CON UN PIÙ 0,8% LE GRANDI AZIENDE). MA IL "CORPO" DELLA NOSTRA INDUSTRIA È FATTO, COME SAPPIAMO, DALLE PMI. INOLTRE, SOLTANTO IL 31,9% DELLE IMPRESE (CONTRO IL 35,5% DEL PERIODO 2010-2012, QUANDO LA "CRISI" ERA PIÙ GRAVE) È STATO IMPEGNATO IN ATTIVITÀ DIRETTE ALL'INTRODUZIONE DI INNOVAZIONI DI PROCESSO O DI PRODOTTO. ANCHE GLI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ INNOVATIVE SONO DIMINUITI NEL TRIENNIO: IL 4,3% IN MENO RISPETTO AL 2010-2012. TUTTI, COME ABBIAMO DETTO PARLANO DI INNOVAZIONE E DI TECNOLOGIA, MOLTI IMPRENDITORI ADOTTANO QUESTE NUOVE SOLUZIONI. IL RISCHIO, PERÒ, È QUELLO CHE SI CREINO SEMPRE PIÙ "PUNTE" DI ECCELLENZA CHE SI "DISTACCANO" DAL CONTESTO GENERALE DEL PAESE. E' COME SE UNA LOCOMOTIVA ANDASSE A TUTTA VELOCITÀ, DISINTERESSANDOSI DEL FATTO CHE OGNI TANTO PERDE UN VAGONE TRA QUELLI CHE DOVREBBE TRAINARE. E' UN PROBLEMA CHE IL GOVERNO DOVREBBE AFFRONTARE CON LA MASSIMA ATTENZIONE, ALTRIMENTI IL RISCHIO "DESERTIFICAZIONE" DI INTERE AREE E TERRITORI DEL PAESE (SPECIALMENTE NEL MEZZOGIORNO, MA NON SOLO) DIVENTA SEMPRE PIÙ ALTO. NON DIMENTICHIAMO, A TALE PROPOSITO, CHE L'INNOVAZIONE È FORTEMENTE CONCENTRATA SUL TERRITORIO: DUE TERZI DELLE IMPRESE INNOVATRICI SONO PRESENTI IN SOLE CINQUE REGIONI, LOMBARDIA, PIEMONTE, VENETO, EMILIA ROMAGNA E LAZIO, CHE, INOLTRE, CONTRIBUISCONO AI TRE QUARTI DELLA SPESA NAZIONALE PER L'INNOVAZIONE.

# VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile  
Jean Francois Daher

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

Stampa  
Mediaprint Milano

Pubblicità  
Cristian Guidotti  
cell.338 93.90.218  
cristian.guidotti@euomeri.it

Cover

LA SICUREZZA IN MAGAZZINO  
SECONDO TOYOTA MH ITALIA

8

Economia

IL MEZZOGIORNO  
TRA LUCI E OMBRE

11

Primo Piano

CRESCE IN ITALIA  
L'OUTSOURCING LOGISTICO

36

Primo Piano

PROLOGIS CONTINUA A INVESTIRE  
NELL'INTERPORTO DI BOLOGNA

39

Gruppo Logistico LDI

PASSAGGIO GENERAZIONALE,  
SERVONO "VALORI" FORTI

44

Documenti: Confitarma

IL SETTORE MARITTIMO HA "RETTO",  
MA MOLTI PROBLEMI RESTANO APERTI

46

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

17

- Migliora la produttività **fino al 25%**
- Diminuisce il numero di passi degli operatori **fino al 50%**
- Riduci il saliscendi **fino al 70%**
- Taglia la spesa energetica **fino al 20%**



Chiama il numero **02 99199715**  
o visita [crown.com/it](http://crown.com/it) per saperne di più.

**SOLUZIONE INNOVATIVA.  
RISULTATI VINCENTI.**



GPC 3000 con QuickPick® Remote

Foto scattata presso la sede di un cliente Crown europeo.

**CROWN**

IDEE PER MIGLIORARE



**XPO**Logistics

Leader della  
logistica dell'e-  
commerce  
in Europa.



Sia che la vostra piattaforma spedisca 100 o 100.000 articoli al giorno, la nostra gamma di servizi dedicati all'e-commerce è sempre in grado di garantire il monitoraggio e la condivisione delle informazioni, la gestione e le fasi della preparazione degli ordini e la personalizzazione, la gestione impeccabile degli stock, la gestione delle spedizioni e dei resi, con una tracciabilità affidabile in ogni momento. Il nostro obiettivo: la soddisfazione dei vostri clienti e la loro fidelizzazione.

CONTATTATECI:

+39 02 92 00 3346  
commerciale@xpo.com

VIENI A TROVARCI SU:

  [it.xpo.com](http://it.xpo.com)



> 10  
ANNI DI  
ESPERIENZA

68  
MILIONI di colli  
preparati e 200  
milioni di articoli  
spediti ogni  
anno

SOLUZIONE SU MISURA:  
CO-PACKING, REVERSE  
LOGISTICS, PROCESSI  
MANUALI, MECCANIZZATI  
OD AUTOMATIZZATI

**XPO**Logistics

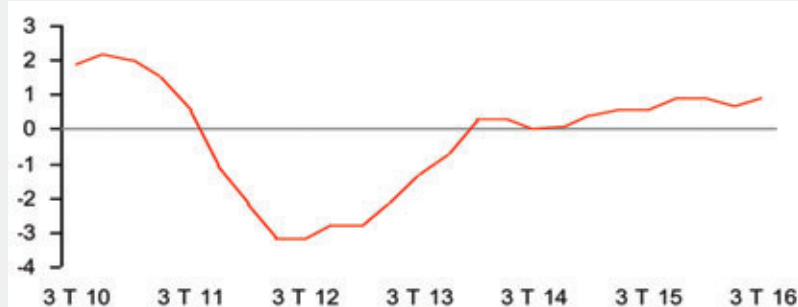
## Migliorano Pil e industria

Nel terzo trimestre, secondo la stima dell'Istat, il Pil è aumentato dello 0,3% rispetto al trimestre precedente e dello 0,9% nei confronti del terzo trimestre del 2015. L'istituto ha anche corretto il dato del primo trimestre dell'anno, portandolo da più 0,3% a più 0,4%. Grazie a questo dato del terzo trimestre, la variazione acquisita per l'anno in corso (anche se il risultato del quarto trimestre fosse 0) sale al più 0,8%, ossia la cifra che aveva previsto il governo. La crescita rappresenta la sintesi tra un aumento del valore aggiunto nell'industria e nei servizi e un calo nel settore agricolo.

### Stima preliminare del Pil

Fonte: ISTAT

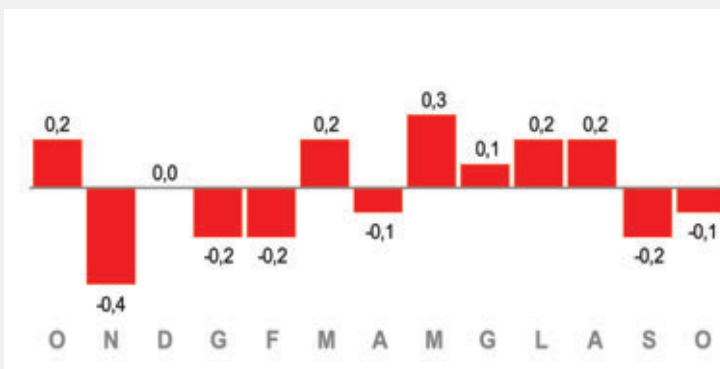
(variazioni tendenziali su dati concatenati, destagionalizzati e corretti per il calendario, anno di riferimento '10)



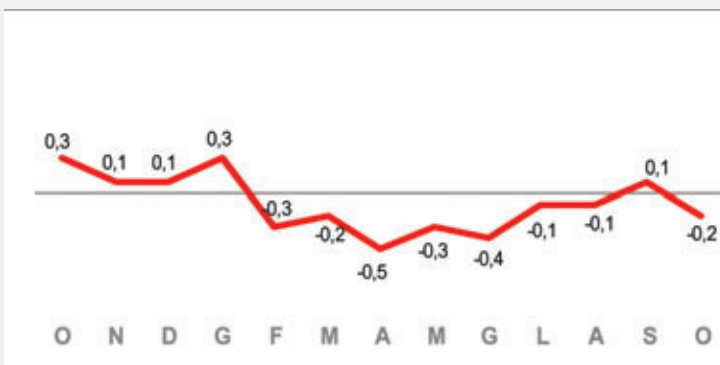
### Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

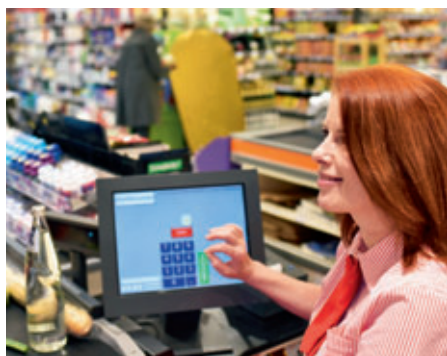
(indice Nic\*, ott. '15-ott. '16, variazioni % sul mese precedente)



(indice Nic\*, ott. '15-ott. '16, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



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



Sul piano della domanda vi è stata una crescita di quella interna, limitata da una flessione della componente estera. Nel terzo trimestre, l'Italia ha fatto meglio della Germania e della Francia (che hanno segnato entrambe un più 0,2%). Una "boccata di ossigeno", per la nostra economia? Alcuni segnali positivi ci sono, come ad esempio l'aumento dei trasporti merci, il forte incremento delle immatricolazioni di veicoli pesanti (quasi al 40%, anche se aiutato dalle misure fiscali previste per l'anno in corso) e quello delle automobili, e, soprattutto, dal "risveglio" delle richieste di

Associazione nazionale delle imprese logistiche, dai magazzini generali e frigoriferi, dai terminali portuali, interportuali e aeroportuali

LA REALE RISPOSTA  
A TUTTE LE VOSTRE  
ESIGENZE DI LOGISTICA

T. 02 6691567  
www.assologistica.it

CULTURA FORMAZIONE  
Assologistica

LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA  
CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"  
con corsi, seminari, workshop e convegni

T. 02 66989866  
www.assologisticaculturaeformazione.com

## I nostri partner

Dal 1975 nella logistica  
e nei trasporti

Con 150.000 mq  
di strutture  
logistiche.



SCOPRI LA  
LOGISTICA 4.0  
DI TRANSPOREON

www.transporeon.com



Making business flow



## Ultimissime



## La rivista

N°87  
LUGLIO-AGOSTO

Focus a Bologna su supply chain digitale e logistica  
collaborativa con Interporto Bologna e Assologistica

Hub ampliato a Lipsia  
(Germania) per DHL Express

Per informazioni  
clicca qui

## VISITATE IL SITO EUROMERCI

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

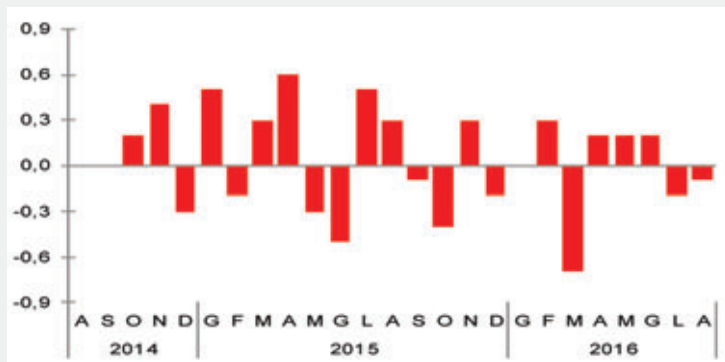
# www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

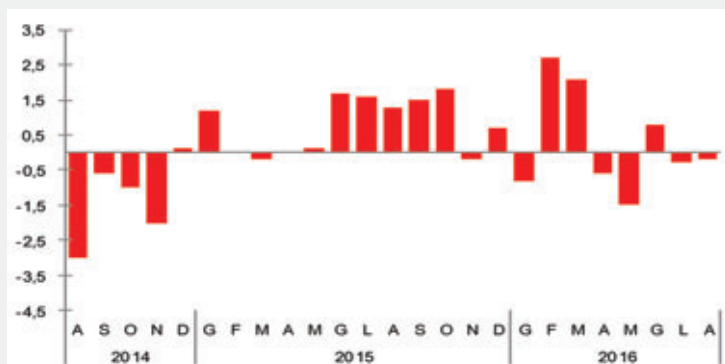
## Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

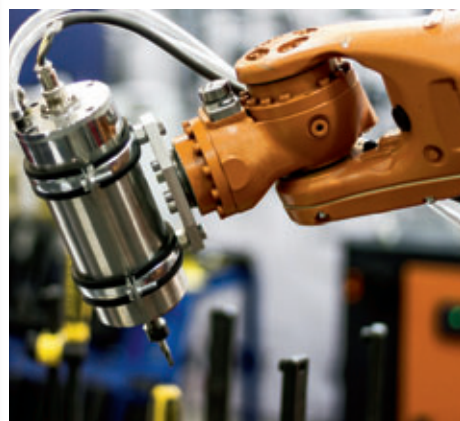
(ag. '14-ag. '16, variazioni % sul mese precedente)



(ag. '14-ag. '16, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



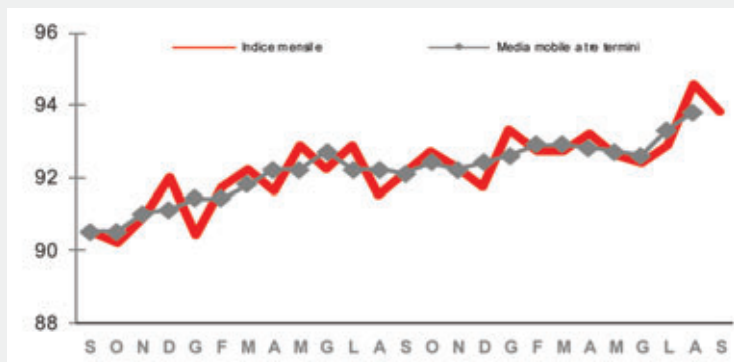
mutui per acquisto di immobili (anche qui siamo al più 37%). Non migliorano però le tendenze deflazionistiche: in ottobre l'indice nazionale dei prezzi al consumo è diminuito dello 0,1% rispetto al mese precedente e dello 0,2% su base annua. Un dato che ha "neutralizzato" la ripresa dei prezzi che si era registrata in settembre (più 0,1%). I beni energetici, sia regolamentati sia non, continuano a flettere, così come a ottobre sono calati gli alimentari non lavorati. In particolare, i prezzi dei beni alimentari, per la cura della casa e della persona aumentano dello 0,1% su base mensile e registrano una diminuzione dello 0,2% su base annua.



## Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(sett. '14-sett. '16, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



L'inflazione, al netto dei beni energetici, rallenta, attestandosi a più 0,2%. Anche il dato sulla produzione industriale è da considerare in termini positivi, nonostante a settembre abbia registrato un meno 0,8% sul mese precedente, ma è da considerare che spesso i risultati del mese di agosto, per ovvi motivi legati alle chiusure degli stabilimenti, sono da prendere con le molle. Resta il fatto, dicevamo positivo, che nel trimestre luglio/agosto/settembre si è avuto un aumento della produzione dell'1,2% rispetto al trimestre precedente.



THE ECONOMIST

## Il Cremlino festeggia la vittoria di Donald Trump

L'establishment russo e il Cremlino hanno fatto festa all'annuncio della vittoria di Donald Trump nelle elezioni presidenziali americane. "Vorrei andare in giro per Mosca con una bandiera americana issata sulla mia macchina",



Veduta del Cremlino, Mosca

ha detto Margarita Simonyan, capo di RT, canale satellitare russo, finanziato dallo Stato, diffuso in inglese a livello mondiale. Il premier Putin ha sottolineato con enfasi che l'elezione di Trump è un'opportunità

“per ristabilire sotto tutti i punti di vista buone relazioni con gli Usa”. Gli osservatori occidentali considerano che probabilmente un’America più isolazionista, più distaccata dalle problematiche politico-economiche del mondo, più attenta agli eventi di casa propria che a quelli del globo, così come pare voglia fare Trump, possa rappresentare una minore minaccia per le strategie di Putin. Di certo, si nota in Occidente, la politica del partito democratico, che ha sempre incoraggiato un’apertura economica a livello globale, si è sempre scontrata con il “sistema” russo, “chiuso e dominato dai servizi di sicurezza”. L’obiettivo del governo di Mosca è quello di concordare con Trump una specie di Yalta 2 nella quale la Russia si possa ritagliare una propria sfera di influenza a livello mondiale. Un elemento singolare è rappresentato dal fatto che anche molti tra i maggiori oppositori di Putin hanno visto di buon occhio la vittoria di Trump, come Mikheil Saakashvili, l’ex presidente della Georgia, e Alexei Navalny, leader dell’opposizione e blogger anti-corruzione che ha galvanizzato le proteste a Mosca contro Putin nel 2011-2012. Entrambi hanno sostenuto di avere “più cose in comune con Trump di quante ne abbia Putin”. Cauti sulla vittoria di Trump invece si è dimostrato Dmitri Trenin, autorevole direttore del Moscow Carnegie Center, che ha definite “incerte” le posizioni di politica estera di Trump e ha sottolineato che “se l’America è il diavolo, meglio avere contro un diavolo conosciuto come la Clinton”. Trump è davvero un’incognita, per tutti. ■



## ENGEL & VÖLKERS COMMERCIAL

Progettiamo il futuro  
insieme:  
soluzioni logistiche  
su misura.

Engel & Völkers Commercial è una realtà fondata su solide basi: un team di professionisti con una profonda esperienza nel settore logistico, una capillare presenza sul territorio ed un network costituito da 70 uffici commerciali su scala mondiale.

Con la nostra assistenza sarete in grado di affrontare al meglio le più importanti scelte strategiche.

Contattateci, insieme faremo grandi cose.

Engel & Völkers Commercial Milano  
Via dei Bossi 7 · 20121 · Tel. +39 02 944 393  
[www.engelvoelkers.com/milanocommercial](http://www.engelvoelkers.com/milanocommercial)  
[milano.logistics@engelvoelkers.com](mailto:milano.logistics@engelvoelkers.com)

# La sicurezza in magazzino secondo Toyota MH Italia

Ecco la gamma di soluzioni "safe" che Toyota ha presentato al mercato in un road-show che ha toccato sei città italiane.

di **Ornella Giola**



DAVIDE SANTI

“Think Safety Think Toyota - Soluzioni per la sicurezza nei magazzini” è il tema dei road-show itineranti che da luglio (e fino a novembre) hanno toccato sei città italiane, offrendo ai partecipanti l’opportunità di conoscere le soluzioni sviluppate da Toyota Material Handling in fatto di sicurezza, fattore da considerare non solo ai fini di un serio contenimento dei rischi, ma capace di garantire maggiore competitività alle aziende. “Ciò che presentiamo in questi incontri - esordisce Davide Santi, after sales service manager di Toyota Material Handling Italia - rappresenta un ulteriore passo rispetto all’implementazione di quanto richiesto dalla normativa in materia di sicurezza sul posto di lavoro. La norma è alla base di tutto, ma in Toyota stiamo facendo di più, grazie anche alla nostra esperienza in fatto di assistenza e manutenzione dei carrelli elevatori. La nostra azienda può contare su 300 mila

carrelli sotto contratto in tutta Europa, 3,5 milioni di interventi service e di manutenzione da parte di circa 5 mila tecnici di assistenza”.

Chissà quante casistiche avete potuto osservare, chiedo? “Tantissime - replica Santi - tutte ci hanno reso consapevoli dell’importanza di favorire la sicurezza in magazzino. Grazie al Sistema di stabilità attivo Toyota SAS, i nostri carrelli sono intrinsecamente sicuri, ma questo non può bastare, perché non vanno sottovalutati i rischi ambientali e costruttivi, come angoli ciechi, promiscuità pedone carrello, e così via. Di qui la nostra decisione di realizzare una gamma di soluzioni che dia una risposta al problema: quando c’è un incidente è doverosa un’analisi sulle cause. Abbiamo possibilità e capacità di sviluppare tecnologia, pertanto abbiamo deciso di applicare soluzioni che diano risposte concrete al fine di favorire al massimo la sicurezza in magazzino”.

Assieme a Santi analizziamo alcuni di questi avanzati sistemi e dispositivi pro-sicurezza realizzati da Toyota MH.

**Blue Light/Red Light, la soluzione più “basica”.** “Partiamo dalla soluzione diciamo così più ‘basica’ e semplice da implementare - afferma Santi - Si tratta di Blue Light, sistema installato sul carrello stesso che segnala in anticipo ai pedoni possibili interazioni con i carrelli elevatori, proiettando a terra un fascio di luce blu (o rossa) che avverte del sovrappiungere di un carrello elevatore

e il suo transito nell’area”. Blue Light non prevede un’applicazione univoca, ma può essere applicato in base alle esigenze dell’azienda, valutando ambiente di lavoro, tipologia dei carichi movimentati, densità dei carrelli elevatori e del personale pedone presente nell’area. Lo si può applicare sia nella



*Grazie alla funzione Pre-Operational Check del sistema I\_Site di Toyota, i Fleet Managers possono creare una lista di condizioni che il veicolo deve presentare e che gli operatori devono confermare prima di poter procedere con l'utilizzo*

sola parte posteriore del carrello sia su ambedue i lati per segnalare in entrambe le direzioni di marcia.

**Spot-me, lampeggiatore a sensori infrarossi.** Un semaforo è lo strumento più semplice e di immediata comprensione per regolare il traffico. Seguendo questa logica Toyota Material Handling ha sviluppato Spot-Me, un sistema che comprende un kit composto da sensori



infrarossi mono-direzionali, associati a unità di luci a led. I dispositivi del sistema, installati all'interno del magazzino, comunicano tra loro in maniera wireless. Quando un sensore rileva mezzi oppure pedoni in avvicinamento, tutti gli apparati attivano la propria segnalazione luminosa di allerta. "Lo Spot-me - spiega Santi - è una soluzione più sofisticata e selettiva rispetto a Blue Light e sta ottenendo una certa attenzione da parte del mercato".

**Zoning delimita aree che richiedono il rispetto di specifiche norme di sicurezza.**

"Se con Blue Light e Spot-me siamo in presenza di soluzioni per la sicurezza 'passive' - dice Santi - con Zoning si creano aree sicure in cui possono attivarsi certe condizioni, tipo far rallentare automaticamente la velocità di carrelli, oppure bloccare le forche o aprire cancelli e così via; il tutto in modo automatico". Come nelle grandi città ci sono zone a traffico limitato (ztl), all'interno di depositi e piattaforme logistiche ci sono aree entro cui è indispensabile che i carrelli elevatori rispettino specifiche norme di sicurezza. "Applicato a mezzi di movimentazione e varchi, il sistema di sicurezza attivo Toyota Zoning consente di operare in sicurezza all'interno di queste aree,

ottimizzando l'operatività del carrello elevatore", spiega Santi. Grazie all'allestimento di gate elettronici e all'applicazione di tag Rfid sui mezzi, il sistema può gestire in tempo reale le prestazioni del carrello. "Non appena entra nelle cosiddette aree sicure - chiarisce Santi - il veicolo viene interrogato da Zoning attraverso le antenne poste sul varco e riceve immediatamente tutte le informazioni per attivare le funzioni di sicurezza predefinite, come ad esempio un rallentamento automatico della

velocità del mezzo". Utilizzando l'identificazione a radio frequenza (Rfid), quando il mezzo attraversa il gate, oltre all'interazione con il mezzo, il sistema interagisce anche con l'ambiente circostante, in base alle esigenze specifiche del cliente (apertura porte, accensione luci e avvisatori acustici e via dicendo).

**Con Zoning+ aumenta il livello di controllo.**

Il controllo degli accessi, oppure quello di personale e mezzi in specifiche aree operative, è un ulteriore strumento di sicurezza. Il sistema Toyota Zoning+, applicato a carrelli e varchi, garantisce un costante aggiornamento della presenza di veicoli e operatori all'interno di ogni specifica area. Carrellista e mezzo sono registrati non appena entrano nell'area controllata e da quel momento viene monitorato il tempo di permanenza all'interno della stessa. La registrazione del passaggio attraverso il gate di controllo avviene in maniera completamente automatica, senza intervento da parte dell'operatore. L'utilizzo di due distinti tag (carrellista e veicolo) consente di controllare la corretta associazione carrello-operatore per l'autorizzazione all'ingresso e all'uscita. "Abbiamo implementato Zoning+ in un impianto in Romagna, dove >



*Le indicazioni precise fornite dal sistema I\_Site di Toyota sulla operatività di ogni singolo mezzo possono essere monitorate anche tramite tablet o smartphone, grazie alla specifica App Mobile*

in precedenza un carrellista era rimasto intrappolato 40 minuti in una cella frigorifera, con seri rischi per la salute - afferma Santi - In questo caso Zoning+ innesca un timer, che - superato un certo lasso di tempo entro il quale il carrellista col mezzo può stazionare - attiva automaticamente un allarme”.

**Anticollision per evitare collisioni, senza creare aree di sicurezza ad hoc.**

Il traffico di un magazzino è paragonabile a quello di una città: uomini e mezzi si spostano contemporaneamente in diverse direzioni, spesso molto rapidamente e talvolta talmente concentrati su quanto stanno facendo da prestare scarsa attenzione gli uni agli altri. I rischi di collisione sono di conseguenza elevati. Per risolvere il problema, Toyota Material Handling ha sviluppato il sistema ausiliare di sicurezza Anticollision: rileva in modo selettivo la presenza di uomini e mezzi e all'occorrenza attiva allarmi in tempo reale in corrispondenza di potenziali pericoli di collisione. Anticollision consente di creare la condizione ottimale per qualsiasi tipologia di applicazione, grazie alla possibilità di regolare la potenza trasmessa e quindi la dimensione dell'area controllata, arrivando a coprire fino a 360 gradi attorno al veicolo e intervenendo automaticamente anche in caso di distrazioni e stanchezza del carrellista. “Anche in questo caso il sistema si basa sull'identificazione a radio frequenza RFID ed è in grado di monitorare mezzi e persone all'interno dell'azienda mediante l'azione di trasponder attivi su tag, il cui raggio di copertura può essere proporzionale alla velocità del veicolo e allo spazio necessario per l'arresto”, spiega infine Santi.

**I\_Site per una gestione ottimale della flotta.** Come sanno i fleet manager, buona parte delle prestazioni opera-



*I\_Site è un strumento completo ed avanzato che consente la gestione ed il monitoraggio, anche in remoto, dell'intero parco carrelli*

tive di una flotta si devono a un'accurata gestione. Per questa ragione Toyota Material Handling ha sviluppato I\_Site, uno strumento che consente gestione e monitoraggio, anche in remoto, dell'intero parco carrelli. Il sistema offre indicazioni precise e sempre aggiornate circa stato e operatività di ogni singolo veicolo, prestazioni dei

l'utilizzo di un carrello non in perfette condizioni di sicurezza. La funzione Smart Access limita l'utilizzo di ogni veicolo solo agli operatori autorizzati e formati, che si identificano passando il proprio badge nel lettore smart card installato sul carrello. “Da segnalare anche la funzione Pre-Operational Check - precisa Santi - grazie alla quale i fleet

*La funzione Smart Access limita l'utilizzo di ogni veicolo solo agli operatori autorizzati e formati, che si identificano passando il proprio badge nel lettore smart card installato sul carrello*



manager possono creare, in base ai requisiti di sicurezza dell'azienda, una lista di condizioni che il veicolo deve presentare e che gli operatori devono confermare prima di poter procedere con l'utilizzo”. Toyota I\_Site permette inoltre di avere sempre sotto controllo lo stato delle batterie e, in caso di carrelli Toyota, le necessità manutentive del veicolo, le ore effettive

carrellisti e produttività delle attività di movimentazione. L'immediata visibilità di eventuali urti consente interventi rapidi che minimizzano i tempi di fermo macchina e soprattutto impediscono

lavorate e persino lo stato dei patentini dei carrellisti. Il tutto può infine essere monitorato anche tramite tablet o smartphone, grazie a una specifica app mobile. ■

# Il Mezzogiorno tra luci e ombre

Nel rapporto Obi 2016, sottolineati aspetti positivi e negativi dell'andamento dell'economia meridionale. L'esigenza di un piano di politica industriale che dia consistenza alle possibilità di sviluppo.

L' Osservatorio Banche Imprese-Obi ha pubblicato il rapporto 2016 sull'andamento del Pil nel Mezzogiorno. Un rapporto che mette in luce in termini macroeconomici alcune tendenze contrastanti. In primo luogo, nel 2015 il Sud ha registrato una performance superiore alla media nazionale per la prima volta da molti anni a questa parte. Tale risultato non sarà in grado di ridurre il divario rispetto al resto del paese se, come appare chiaramente dalle analisi dell'Obi, dovesse rimanere isolato nel tempo. Nel corso dell'ultimo biennio, anche l'occupazione del Mezzogiorno ha dato segni di ripresa, anche grazie ai generosi incentivi messi in campo dal governo, ma nei prossimi anni la minore crescita del Mezzogiorno si rifletterà inevitabilmente in una dinamica dell'occupazione molto modesta e comunque insufficiente ad assorbire la disoccupazione dell'area. Nel contempo, la lieve ripresa occupazionale degli ultimi anni ha determinato un'ulteriore flessione della produttività dell'economia meridionale che sconta un modello di specializzazione e una struttura produttiva inadeguata.

“Pur all'interno di un quadro poco positivo, emergono alcuni segnali favorevoli per il Sud - sottolinea il direttore generale dell'Obi Antonio Corvino -, molti di essi sono riconducibili ai progressi nei comparti dell'agricoltura e del turismo. Anche l'economia della cultura esprime un dinamismo che fa ben sperare. Sul versante del manifatturiero si registra finalmente il ritorno dell'automotive e un significativo sviluppo



Un settore che sta dando impulso al Mezzogiorno è quello agricolo

dell'aerospazio e della meccatronica. Novità interessanti vengono anche dal miglioramento della capacità di spesa relativa ai programmi europei, POR e PON. Su questo fronte l'Obi ha accolto con grande favore la riforma della governance delle politiche territoriali, che ha visto la nascita dall'agenzia per la coesione che dovrebbe affiancare, con risorse aggiuntive, l'azione dei fondi strutturali europei in un quadro di coordinamento con gli stessi”.

E' prematuro e comunque problematico stabilire se i segnali positivi indicati in questo rapporto potranno portare a una vera rinascita del Mezzogiorno. In realtà, da qui al 2020, le proiezioni dell'Obi indicano il persistere di significative difficoltà.

In particolare, la contrazione della spesa pubblica certamente non aiuterà il Mezzogiorno, dove gli investimenti infrastrutturali e sociali si sono già notevolmente ridimensionati negli anni più

recenti e continueranno a contrarsi, con ogni probabilità, anche nel futuro. Gli investimenti privati, dal canto loro, continueranno a presentare una dinamica piuttosto fiacca così come i consumi in un'epoca ormai caratterizzata da perduranti tendenze deflattive. Vi sono, tuttavia, elementi positivi che potranno affiancarsi all'azione dell'agenzia per la coesione e produrre interessanti risultati. “Per prima cosa - afferma Corvino - il governo ha annunciato un Masterplan per il Mezzogiorno, che prevede 16 patti per lo sviluppo (otto con le regioni meridionali, sette con le città metropolitane e uno con Taranto). Il piano potrà contare su risorse ingenti di derivazione europea da spendere entro il 2023 a cui dovrebbero aggiungersene altre di derivazione nazionale affidati all'agenzia per la coesione”. Sul fronte della logistica, un settore che è fondamentale per l'economia del Mezzogiorno, speranze si nutrono per >

il nuovo piano della logistica che il governo sta varando. Sottolinea Corvino a tale proposito: “Questo piano potrebbe colmare finalmente un vuoto disastroso per l’economia nazionale e dare senso e direzione anche al Mezzogiorno, ai suoi porti, aeroporti e ferrovie e con esse al rilancio delle aree produttive nella prospettiva di costruire una forte integrazione sui territori”.

E’ tuttavia sempre più urgente, proprio alla luce di tali elementi di novità, un piano strutturato di politica industriale che dia consistenza e orientamento a tutto quanto.

In attesa che l’Europa risolva i suoi problemi di equilibrio monetario e di bilancio, in attesa che la globalizzazione trovi percorsi virtuosi di cooperazione e sviluppo, l’Italia e a maggior ragione il Mezzogiorno, ha bisogno di tornare a ragionare sul suo futuro che certo non può contare sulle svalutazioni competitive né può pensare di risolvere tutto sul piano dei costi comprimendo l’occupa-



*Sul versante della manifattura, un comparto in crescita è la mecatronica*

zione e i salari. Torna di fondamentale attualità quindi una politica industriale che detti temi e tempi, interventi e risorse per riprendere un percorso virtuoso di sviluppo e dia attuazione ai programmi con meccanismi efficaci di governance che coniughino le strategie di programmazione nazionale con le specificità territoriali. Il Piano Industria 4.0, messo a punto dal governo con la legge finanziaria del 2017, con l’obiettivo di stimolare investimenti privati tesi a diffondere la digitalizzazione del processo produttivo va sicuramente nella direzione giusta. Esso tuttavia dovrà presentare una particolare attenzione alle specificità del Mezzogiorno (piccola dimensione, sottocapitalizzazione delle imprese, scarsa presenza di risorse qualificate nella struttura aziendale, ecc.) al fine di consentire al sistema produttivo meridionale di poterne beneficiare adeguatamente. ■

## I PUNTI SALIENTI

Gli aspetti fondamentali del rapporto Obi possono essere riassunti nei seguenti elementi:

- Da qui al 2020 continuerà ad allargarsi il divario economico tra il Mezzogiorno e il resto del paese: nel Sud il Pil crescerà a ritmi dell’1% l’anno, contro una media nazionale di 1,5%, e l’occupazione solo dello 0,5%. Segnali di ripresa provengono soprattutto dai settori del turismo, dalla filiera agro-alimentare e da quella della cultura.
- In Italia, le regioni complessivamente più dinamiche dovrebbero risultare il Lazio e le Marche (con una crescita media del Pil che sfiorerà il 2% annuo) e l’Emilia Romagna (più 1,7% l’anno). Nel Sud la regione più dinamica sarà probabilmente la Sardegna (più 1,2% in media), mentre Basilicata e Molise viaggeranno a tassi di crescita inferiori all’1%.
- Le zone a maggiore sviluppo nei prossimi anni saranno concentrate sul Tirreno centrale (con una appendice nel nord della Sardegna) e nel Piemonte meridionale. Altri nuclei di crescita, ma piuttosto isolati, potrebbero svilupparsi nel nord-est e nella Sicilia meridionale.
- Probabilmente non recupereranno i ritmi di crescita pre-crisi alcune zone interne dell’Abruzzo e della Campania; la costa centro occidentale della Sardegna; la Sicilia centrale; alcune aree della Toscana e del Lazio meridionale; varie province del nord-ovest.
- Tra i maggiori comuni del Sud, nei prossimi anni, dovrebbero registrare una crescita tra il 3% e il 5% l’anno: Avellino, Caserta, Ragusa, Palermo e Catania. Dovrebbero crescere oltre il 2% l’anno: Catanzaro, Crotone, Aversa, Taranto, Olbia, Sassari, Pescara. Il Pil potrebbe invece contrarsi (a ritmi compresi tra il meno 1,5% e lo 0,6% l’anno) in alcuni grandi centri della Sicilia (Bagheria, Trapani, Agrigento, Vittoria, Marsala).
- Si nutrono grandi speranze sulla nuova governance delle politiche territoriali.

# K.F.I. celebra 25 anni di attività

Dal 1992 scelte audaci e innovative hanno portato l'azienda a raggiungere traguardi importanti ponendo le basi per un futuro all'insegna di nuovi successi.

kfi.it

marketing@kfitr.it - Ph. +39 0290573.1 - Fax +39 0290092245  
K.F.I. S.r.l. Viale delle Scienze, 21 - 20082 Binasco (MI) Italy



Nel 2016 K.F.I., leader nell'implementazione di soluzioni integrate per la tracciabilità per la gestione di tutte le



Il presidente, Carlo Caserini

fasi della Supply Chain ha festeggiato il 25° anniversario della sua fondazione. L'azienda con sede a Binasco, Milano, ha vissuto con grande intensità e passione il suo primo quarto di secolo caratterizzato da un significativo sviluppo tecnologico, da un cambiamento culturale e da situazioni congiunturali alterne alle quali si sono intrecciate storie di dipendenti e collaboratori che hanno reso possibile il raggiungimento di questo importante traguardo. L'anniversario è l'occasione per guardare avanti con fiducia e progettare il futuro con entusiasmo e determinazione. "Consideriamo questo anniversario come una tappa del viaggio intrapreso" dichiara Carlo Caserini, presidente di K.F.I. "Abbiamo la tenacia, la passione e la volontà di proseguire il processo di cambiamento iniziato perché ancora tanti sono i progetti e le idee ai quali intendiamo dare luce negli anni a venire".

L'azienda, che nei suoi 25 anni di storia ha visto aumentare il proprio giro d'affari di circa il 10% ogni anno, vanta oggi clienti in diversi settori (logistica, Gdo, manufacturing, healthcare, retail e hospitality) ed è strutturata per poter offrire alle aziende clienti tecnologie, ma anche consulenza e servizi in grado di migliorare l'efficienza delle operazioni legate alla tracciabilità di prodotti, beni e persone.

K.F.I. opera attraverso quattro unità strategiche, ciascuna con il compito di presidiare e sviluppare diverse attività. La divisione **Advanced Solutions** progetta e implementa soluzioni integrate che comprendono sistemi di tracciabi-

lità (barcode, RFID, print&apply) soluzioni per il picking e sistemi per il pagamento elettronico (POS & Kiosk). **K.F.I.-Services** invece si occupa di assistenza, manutenzione e riparazione, mentre la divisione **K.F.I.-Store** gestisce la fornitura di hardware e materiali di consumo. Infine la divisione **K.F.I.-OEM** progetta e produce nel proprio laboratorio di Binasco stampanti termiche OEM per il mercato nazionale ed estero.

Per festeggiare una storia caratterizzata da grandi successi e cambiamenti K.F.I. ha recentemente adottato una nuova strategia che ha visto l'azienda trasformarsi da fornitore di prodotti a vero e proprio solution provider in grado di supportare le aziende nel processo di ottimizzazione ed efficientamento a 360°. Forte di un'esperienza pluriennale nel settore, l'azienda ha creato la divisione **Project Services**, dedicata allo sviluppo di progetti per ottimizzare i processi produttivi e logistici delle imprese. Un team di specialisti è in grado di intercettare le esigenze del cliente, analizzare il contesto operativo esistente, individuare eventuali criticità e di conseguenza sviluppare progetti su misura "chiavi in mano". Il team affianca il cliente dall'implementazione della soluzione scelta fino al roll-out del progetto e all'assistenza post vendita. "Oggi, più di 25 anni fa, è davvero molto importante ascoltare il mercato e soprattutto i clienti", spiega Caserini. "Le aziende sono alla costante ricerca di interlocutori preparati in grado di risolvere e a volte anche anticipare criticità di cui magari non sono neanche a conoscenza". ■

Particolare del laboratorio a Binasco, Milano

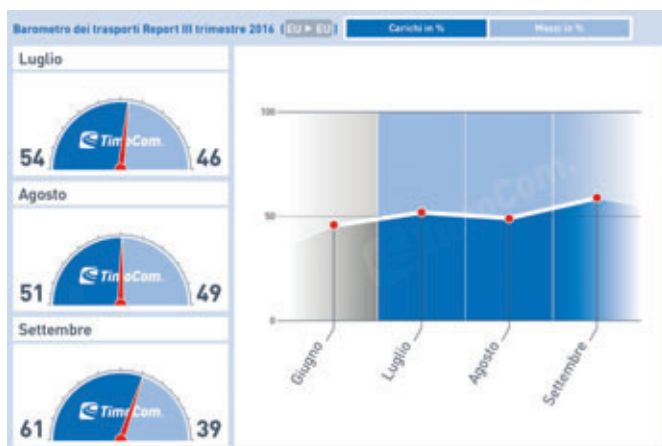


K.F.I. S.r.l.

[www.kfi.it](http://www.kfi.it) - Via delle Scienze 21 - Binasco (MI) - [info@kfitr.it](mailto:info@kfitr.it)

## Autotrasporto in Europa: ottimi risultati

Nel 3° trimestre di quest'anno, il Barometro dei trasporti TimoCom, la piattaforma di trasporto merci tedesca più grande d'Europa, ha segnato un rapporto finale carichi/mezzi di 55:45. Con questo risultato, ha registrato un surplus di carichi sul mercato dei trasporti europeo. Il 3° trimestre è stato, sino a qui, il periodo più ricco di carichi nel 2016. Ma non è tutto: rispetto allo stesso trimestre dei due anni precedenti, quest'anno tutti e tre i mesi hanno registrato un valore superiore a quello definito ottimale di 50:50. Si tratta, quindi, di una curva in crescita ben identificabile, che non deriva esclusivamente da un'analisi del rapporto con gli anni precedenti. "Per la prima volta nel 2016, in ogni singolo mese del trimestre si è registrato un surplus di carichi", sottolinea Timocom. Osservando i dati dei singoli mesi, luglio ha registrato una quota di carichi del 54%. Un valore che ha superato nettamente la quantità di mezzi di trasporto disponibili. Inoltre, considerati i valori più bassi dell'anno precedente in rappor-



re del 2% al dato di maggio, che finora dominava il 2016. Il mese, inoltre, ha registrato una quantità di carichi nettamente superiore rispetto agli anni precedenti: nel 2015, infatti, era di soli 52 e nel 2014 di 53 punti percentuali. Dopo un 3° trimestre così forte, la tendenza di crescita si confermerà? Marcel Frings, Company Spokesman di TimoCom, prevede di sì: "L'economia tedesca, con il suo mercato del lavoro stabile e l'ottimo livello di consumi, potrebbe fungere da motore trainante per tutta l'Europa. L'andamento di settembre lascia intendere che anche l'ultimo trimestre dell'anno sarà ricco di carichi. Sembra proprio che tutto prometta una continuità di questi valori elevati".



to a quelli di quest'anno, è possibile riscontrare un fenomeno interessante: la quota di carichi nel mese di luglio è cresciuta costantemente di anno in anno. In agosto i carichi sono diminuiti al 51%, un valore che si è mantenuto, comunque, superiore alla quantità di mezzi di trasporto disponibili. Queste cifre, inoltre, denotano un'attività notevolmente superiore del mercato dei trasporti in Europa durante i mesi estivi in rapporto agli ultimi anni. Settembre ha poi aperto le porte a un autunno d'oro per i carichi: una quota del 61% contro il 39% di mezzi disponibili, ossia il valore record dell'anno, superio-

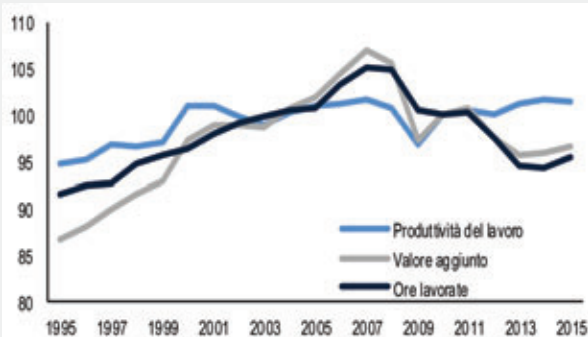
## La produttività in Italia cresce meno che nella Ue

L'Istat ha diffuso le stime sulle misure di produttività per il periodo 1995-2015. L'istituto di statistica definisce la "pro-

### La produttività in Italia

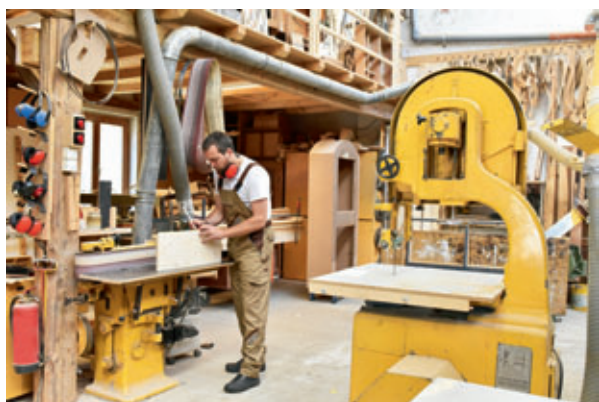
Fonte: ISTAT

(1995-2015, indice base 2010=100)





produttività” come il rapporto tra il valore aggiunto in volume e uno o più fattori produttivi impiegati per realizzarlo. In base a tale definizione è possibile calcolare diverse misure, tra cui quelle riferite alla produttività del lavoro e del capitale, nonché alla produttività totale, calcolata come rapporto tra il valore aggiunto e l’impiego complessivo dei servizi del capitale e del lavoro. Nel 2015 il valore aggiunto dell’intera economia ha registrato una crescita dello 0,9% rispetto al 2014. La produttività del lavoro, calcolata come valore aggiunto per ora lavorata, è diminuita dello 0,3%, quella del capitale, misurata dal rapporto tra valore aggiunto e input di capitale, è aumentata dell’1,9%. Nello stesso anno, la produttività totale dei fat-



*Nel 2015, in Italia, la produttività del lavoro, calcolata come valore aggiunto per ora lavorata, è diminuita dello 0,3% sull’anno precedente*

tori, che misura la crescita del valore aggiunto attribuibile al progresso tecnico e ai miglioramenti nella conoscenza e nell’efficienza dei processi produttivi, è aumentata dello 0,4%. Complessivamente, nel periodo 1995-2015, la produttività del lavoro è aumentata a un tasso medio annuo dello 0,3%, sintesi di una crescita media dello 0,5% del valore aggiunto e dello 0,2% delle ore lavorate. La produttività totale dei fattori è diminuita a un tasso medio annuo dello 0,1%. Sempre tra il 1995 e il 2015, la crescita della produttività del lavoro in Italia è risultata decisamente inferiore alla media dell’Unione europea (più 1,6%). Tassi di crescita in linea con la media europea sono stati registrati per Germania (più 1,5%), Francia (più 1,6%) e Regno Unito (più 1,5%). Per la Spagna, il tasso di crescita è stato più basso (più 0,6%) della media europea ma più alto di quello dell’Italia.

# Dedicato a chi ha fatto molta strada



**TRANSPOTEC**  
**LOGITEC**  
 SALONE DEI TRASPORTI  
 E DELLA LOGISTICA

**Verona, 22-25 febbraio 2017**

[www.transpotec.com](http://www.transpotec.com) | [f](#) [t](#) [in](#)

REGISTRATI SU  
**WWW.TRANSPOTEC.COM**  
 E RISPARMI SUL PREZZO  
 DEL BIGLIETTO!

Located in



Co-located with



In partnership with



Organized by



## Tecnologia e autotrasporto: una ricerca di Wtransnet

Wtransnet, la piattaforma per il networking del settore dei trasporti, ha svolto una ricerca in Italia e in Spagna per analizzare il rapporto degli autotrasportatori con le nuove tecnologie e le situazioni stressanti che si verificano nel lavoro quotidiano, con lo scopo di conoscere meglio il mercato e le abitudini dei clienti. Qual è la principale fonte di stress per i camionisti? La ricerca ha svelato che non è legata alla



guida: infatti, risultano al primo posto tra i momenti peggiori nella giornata di un autotrasportatore le situazioni di attesa forzata, come quando si “perde tempo” nel carico/scarico merce, oppure quando si deve attendere in un parcheggio l’apertura della sede o si è in coda al centro di smistamento. Al secondo posto troviamo la guida imprudente da parte degli automobilisti, che spesso non tengono conto delle possibilità di manovra di un camion. Al terzo posto per le situazioni stressanti c’è l’obbligo di compilazione, per ogni trasporto, di tutte le documentazioni burocratiche. Altra domanda della ricerca: come viene utilizzata la tecnologia a bordo di un mezzo di trasporto? Ben il 61% degli autotrasportatori si connette a internet dal proprio camion e il 70% dei camionisti intervistati dichiara di utilizzare la borsa carichi per ricercare offerte merci e non viaggiare con il camion vuoto, quindi per lavoro. Attualmente la tecnologia più presente sui camion italiani è, come immaginabile, rappresentata dal “Navigatore GPS” - utilizzato dall’82% dei rispondenti - a pari merito con il tachigrafo digitale, che ha praticamente sostituito quello analogico. Secondo Wtransnet, la tecnologia può aiutare i camionisti a ridurre il livello di stress generato da queste situazioni: anche il 97% dichiara che una maggiore tecnologia a bordo facilita il lavoro (molto o abbastanza), mentre solo

una minoranza (38%) ritiene che l’utilizzo della tecnologia sia esso stesso fonte di stress. “Abbiamo svolto questa ricerca per comprendere più a fondo il nostro mercato e i nostri clienti, per mantenere con loro un filo diretto”, ha dichiarato Nicolò Calabrese, Sales Manager di Wtransnet Italia.

## Non migliora la “salute” delle città italiane

Una diffusa staticità: è questa la diagnosi dello stato di salute delle città italiane fotografato da Ecosistema Urbano 2016, il rapporto realizzato da Legambiente in collaborazione con l’istituto di ricerca Ambiente Italia e la collaborazione editoriale del Sole 24 ore, giunto alla sua XXIII edizione. Un sostanziale immobilismo che non si registra solo paragonando i dati attuali con quelli dell’anno precedente, ma che si conferma anche valutando un periodo più lungo, i cinque anni della durata del mandato di un sindaco. La graduatoria delle città migliori: tra le prime dieci troviamo capoluoghi al di sotto degli 80 mila abitanti (Macerata, Verbania, Mantova, Belluno, Oristano, Cuneo, Savona), tre centri di medie dimensioni (Trento, Bolzano e Parma) e nessuna grande città. In testa ancora prevalentemente il nord del paese assieme con due città del centro Italia, la marchigiana Macerata quest’anno prima su tutte e la sarda Oristano (ottava). Le

*Veduta di Intra, frazione di Verbania, sul Lago Maggiore*



ultime cinque sono invece Frosinone e quattro città meridionali: Palermo, Siracusa, Caserta, Vibo Valentia, fanalino di coda della classifica. Gli indicatori selezionati hanno tenuto conto dei cinque principali componenti ambientali presenti in una città: aria, acque, rifiuti, mobilità ed energia. ■

## Fercam ha portato in Algeria un forno alto 60 metri

Il servizio dell'export italiano Fercam, l'azienda di trasporti e logistica altoatesina, negli scorsi 11 mesi, ha trasportato settimanalmente in combinato strada/mare ad Algeri tutta la componentistica italiana necessaria per la realizzazione

del più alto forno verticale per la produzione di calce del continente africano. Sorge nei pressi di Algeri il nuovo forno per calce, della società algerina BMSD, alto 60 metri e realizzato per l'80% con know how e componentistica italiana. Le 15 azien-

de fornitrici italiane, specializzate nella realizzazione di questi forni e site in Veneto, Emilia, Lombardia e Piemonte, negli scorsi mesi hanno prodotto materiale per complessivamente 80 container, che Fercam ha prelevato presso i loro siti produttivi e trasferito al porto di Genova, da dove via mare, sono partiti con destinazione Algeri. Contemporaneamente, sempre via mare, Fercam ha trasportato dalla Malesia 11 container contenenti la restante componentistica necessaria per la realizzazione del forno, che dopo 28 giorni di navigazione via Barcellona è giunta ad Algeri. La realizzazione e il montaggio della struttura in acciaio sono stati eseguiti in loco per 6 mesi da una squadra operativa totalmente composta da personale italiano, così come la parte ingegneristica e di supervisione è stata curata da tecnici italiani. Oltre a essere il più alto forno verticale sul continente africano è anche uno dei più alti al mondo e a pieno regime avrà una capacità produttiva di 600 tonnellate di calce al giorno, destinata principalmente al mercato edilizio algerino. Il gruppo industriale algerino BMSD opera nella produzione e commercializzazione di materiale da costruzione, quali mattoni e calce; è attivo anche nel campo dell'hospitality, distribuzione

di acque minerali e nel settore immobiliare e da diversi anni si serve dei servizi di trasporto della Fercam. "Settimanalmente, oltre alla componentistica per questo forno, trasportiamo per questo cliente via mare materie prime e spesso anche ricambistica per i loro impianti di imbottigliamento dell'acqua", afferma Farid Selmourne, Air&Ocean Network Director di Fercam, "e ciò che più ci ha dato soddisfazione è che negli 11 mesi, nonostante varie difficoltà burocratiche, siamo sempre riusciti a rispettare le esigenze tempistiche dei nostri clienti".

## Number 1 sostiene il Banco Alimentare Onlus

Anche quest'anno, Number 1 sostiene il Banco Alimentare Onlus per il trasporto delle eccedenze donate dalle aziende agroalimentari, della grande distribuzione e della ristorazione organizzata alla Rete Banco Alimentare, diffusa capillarmente su tutto il territorio nazionale. L'obiettivo della collaborazione, ormai giunta al suo terzo anno, è abbattere i costi del trasporto e incrementare la distribuzione degli alimenti offerti alle oltre 8.000 strutture caritative convenzionate dal Banco Alimentare, che assistono oltre 1,9 milioni di indigenti e grazie alle quali sono state distribuite 88.159 tonnellate di cibo. "Le statistiche confermano la sensazione di accresciuta povertà - afferma Gianpaolo Calanchi, amministratore delegato di Number 1 - segnalandoci che sono milioni le per-



sone che in Italia non possono pranzare e cenare regolarmente. Parliamo di immigrati, di pensionati, di intere famiglie rimaste senza reddito per svariati motivi. Il Banco Alimentare da anni aggrega persone e realtà di estrazioni diversissime tra loro, per recuperare cibo da donare a chi non ne ha, ed è

Impianto logistico P3 a Praga

di fondo una società basata sul trasporto e il facchinaggio. E' stato quindi per noi immediato cercare di collaborare con loro". Il Banco è una realtà nazionale che aggrega tante realtà regionali. Per esempio: in Emilia Romagna, la Fondazione Banco Alimentare sostiene 789 strutture caritative convenzionate, assiste quasi 140 mila persone in difficoltà, e solo nello scorso anno ha movimentato oltre sette milioni e mezzo di alimenti. Questo grazie a un centinaio di volontari e poche persone che seguono a tempo pieno l'attività della Fondazione che ha una sede a Imola e un magazzino per lo stoccaggio all'interporto di Parma. "Chi lavora a tempo pieno nel Banco - prosegue Calanchi - ogni anno deve inventarsi il modo di recuperare i soldi per il proprio stipendio, e per i costi di gestione, attraverso attività di fund rising. Infatti il Banco ha costi certi, per il recupero dei pallet dalle imprese, per lo stoccaggio e per la distribuzione alle realtà che ne hanno bisogno, ma nessun ricavo certo, perché le imprese che donano il cibo non pagano per il trasporto, e le opere di carità che lo ricevono non pagano per la consegna". Per dare un aiuto concreto Number 1 ha sostenuto la colletta alimentare, che si è tenuta il 26 novembre, in 11 mila supermercati su tutto il territorio nazionale, e in particolare a Parma dove Number 1 ha la propria sede.



manda di spazi logistici di alta qualità. "P3 ha recentemente ottenuto un rifinanziamento a lungo termine di 1,4 miliardi di euro da un gruppo di istituti finanziari internazionali che gli consentirà di operare con notevole flessibilità per sostenere la propria strategia di crescita. Con il supporto dei suoi nuovi azionisti, P3 è pronta per entrare nella prossima fase della sua crescita con un'area complessiva di terreni edificabili pari a 1,4 milioni di mq di potenziale sviluppo. Attualmente, 11 nuovi siti sono in fase di costruzione, ossia 300 mila mq di sviluppi autorizzati entro la fine dell'anno", sottolinea un comunicato dell'azienda.

## GIC acquista P3 per 2,4 miliardi di euro

P3 Logistic Parks, società leader nell'acquisizione, sviluppo e gestione di immobili logistici a livello paneuropeo, ha annunciato che GIC, fondo sovrano d'investimento di Singapore, ha firmato un accordo definitivo per acquisire P3 da TPG Real Estate e il suo partner Ivanhoé Cambridge. La trattativa, del valore di 2,4 miliardi di euro, è l'operazione più importante di quest'anno in Europa nell'ambito immobiliare. La transazione è soggetta all'approvazione delle autorità antitrust europee ed è attesa entro la fine del 2016. TPG Real Estate e Ivanhoé Cambridge hanno acquisito P3 nel 2013. Da allora, il Gruppo è cresciuto fino a diventare una delle più grandi piattaforme logistiche europee totalmente integrate con un portfolio di 3,3 milioni di mq. Negli ultimi tre anni P3 ha portato a termine una serie di acquisizioni nei mercati chiave europei, più che raddoppiando le dimensioni del proprio portfolio, che a oggi include 163 magazzini di alta qualità in 62 location, in 9 paesi. Allo stesso tempo, il Gruppo ha triplicato la sua base clienti a dimostrazione della forte e crescente do-

## Nuovo accordo tra Gefco e il Gruppo Psa

Gefco ha ottenuto un contratto di 8 miliardi di euro per ottimizzare la catena di distribuzione mondiale del Gruppo Psa. Infatti, le due aziende hanno firmato un nuovo accordo in esclusiva, in forza del quale Gefco gestirà e ottimizzerà l'intera supply chain a livello mondiale del gruppo automobilistico. L'accordo conferma Gefco quale principale fornitore in Europa del Gruppo Psa

**PSA**  
MANAGEMENT AND OPTIMISATION OF THE PSA GROUP'S ENTIRE GLOBAL SUPPLY CHAIN

**1** SPARE PARTS MANAGEMENT  
Optimising the spare parts supply chain to reduce costs and improve customer satisfaction.

**2** POST-PRODUCTION OPERATIONS  
Managing the production process to ensure quality and efficiency.

**3** FINISHED VEHICLE DELIVERY  
Ensuring the timely and accurate delivery of finished vehicles to customers.

**4** SPARE PARTS MANAGEMENT  
Optimising the spare parts supply chain to reduce costs and improve customer satisfaction.

**GEFCO**  
AS A STRATEGIC PARTNER, GEFCO DESIGNS, HANDLES AND OPTIMIZES THE ENTIRE SUPPLY CHAIN OF THE PSA GROUP: FROM COMPONENTS SUPPLY AND PRE-ASSEMBLY TO VEHICLES AND SPARE PARTS DISTRIBUTION

www.gefco.net @GEFCO\_Group in

e secondo a livello mondiale. L'accordo entrerà in vigore il 1° gennaio 2017 per un periodo di cinque anni. In linea con gli obiettivi di crescita delineati nel piano Push to Pass, attraverso questo accordo il Gruppo Psa sarà in grado di migliorare ulteriormente le proprie performance operative: si tratta di una nuova dimostrazione di fiducia nei team Gefco e nell'affidabilità dei servizi offerti dal provider logistico. In base al contratto, Gefco progetterà e svilupperà soluzioni di trasporto e logistica su scala mondiale per i tre marchi del gruppo Psa: Peugeot, Citroën e DS. Gestirà e ottimizzerà l'intera catena di distribuzione, dall'approvvigionamento di componenti per gli stabilimenti di produzione e assemblaggio fino alla distribuzione dei veicoli finiti. Oltre a questi servizi logistici inbound e outbound, sarà responsabile della distribuzione dei pezzi di ricambio. Inoltre, sarà partner esclusivo per l'implementazione di soluzioni multimodali che combinino il trasporto ferroviario a quello stradale, marittimo, aereo e fluviale per creare soluzioni end-to-end. Sarà inoltre responsabile del

coordinamento dei fornitori scelti per partecipare ai tender logistici. Una parte fondamentale del ruolo integrato di Gefco consisterà nell'applicazione delle sue elevate competenze di ingegneria logistica, in combinazione con sistemi di gestione dati e sistemi informatici in grado di fornire tracciabilità in tempo reale e garantire un interscambio di informazioni senza interruzioni fra le catene logistiche, di stoccaggio e di distribuzione.

## I carrelli Baoli protagonisti a Ediltek

Non potevano mancare i carrelli Baoli a Ediltek, storica fiera dell'edilizia che si è recentemente svolta negli spazi di MalpensaFiere e che quest'anno ha voluto presentarsi con una rinnovata veste "smart", concentrandosi su tecnologie innovative e attrezzature all'avanguardia. A garantire la presenza >



 **TimoCom.**

## Mai vista una roba del genere!

È così che Luca, responsabile logistico, raggiunge un network logistico di 36.000 aziende verificate. In tutta semplicità, grazie a TC eBid®. Provi ora la piattaforma europea per tender di trasporto fino a 4 settimane. Gratis

Ora anche in versione mobile!



[www.timocom.it](http://www.timocom.it)

del marchio ci ha pensato Logiser, azienda specializzata nella progettazione e nella realizzazione di impianti di logistica nonché attiva nella vendita, noleggio e assistenza di carrelli nuovi e usati. Nel grande spazio riservato in fiera - sia all'interno del padiglione che nella piazzola esterna - Logiser ha esposto cinque diversi carrelli, dall'ES 12 N03 al KB 25 Diesel, dal KBE 20 elettrico all'ES 10, fino al carrello elettrico a tre ruote KBET da 15 quintali. "Logiser, concessionaria Baoli da circa un anno, ha quindi colto una grande occasione per



far conoscere l'emergente marchio presso esperti e professionisti del settore dell'edilizia. Ediltek ha rappresentato un vero e proprio banco di prova per i prodotti Baoli, ospitando nei suoi 8.000 metri quadrati di spazio espositivo circa 120 espositori specializzati e attraendo circa 16 mila visitatori. Un test superato in pieno: particolarmente apprezzato è stato l'ottimo rapporto tra un prezzo competitivo e l'affidabilità delle macchine, garantita da progettazione e componenti tedesche. Molti sono gli operatori dell'industria edile che sono rimasti positivamente impressionati dai carrelli Baoli, giudicandoli in grado di rispondere pienamente alle molteplici esigenze di un settore che, negli ultimi anni, ha subito un importante processo di cambiamento, e che richiede continua innovazione oltre che estrema solidità dei macchinari", sottolinea un comunicato dell'azienda. "Siamo estremamente soddisfatti della nostra presenza in fiera - ha affermato Vittorio Albè, titolare di Logiser - Sono stati tre giorni intensi, in cui Baoli ha saputo mostrarsi per ciò che è: un marchio nuovo e in crescita, supportato da un ottimo progetto e con la volontà di migliorarsi in continuazione. Non a caso, in Italia i suoi prodotti sono distribuiti da una realtà importante come OM Carrelli Elevatori, che ha appositamente selezionato una capillare rete di dealer e garantisce l'affidabilità dei macchinari".

## Il network DKV sempre più ampio in Italia

I clienti di DKV Euro Service possono utilizzare la propria DKV Card in Italia su 450 stazioni convenzionate aggiuntive. DKV ha, infatti, rafforzato la cooperazione con tutti i maggiori brand presenti sul territorio, in particolare con Totalerg, Esso, IP, Eni, Q8 e Tamoil con lo scopo di estendere maggiormente la rete delle stazioni di rifornimento anche nei futuri anni e raggiungere un'ulteriore capillarità territoriale. Attualmente la fotografia delle convenzioni corrisponde a circa 6.324 stazioni di rifornimento in Italia, mentre in Europa il network può contare su oltre 44.500 stazioni e oltre 60 mila punti di accettazione (incluso, ad esempio, stazioni di rifornimento, di servizio e per il pagamento dei pedaggi, officine di riparazioni). "Ci concentriamo fortemente sulla creazione di un network capillare e a basso costo al fine di consentire ai nostri clienti di godere di termini e condizioni particolarmente favorevoli nelle stazioni convenzionate", ha dichiarato Marco Berardelli, Country Manager DKV Italia. "Con la nostra offerta, presentiamo una valida alternativa ai rifornimenti in cisterna che, general-



mente, o meglio culturalmente, appaiono più economiche a prima vista, ma in realtà sostengono diversi costi nascosti di gestione. Un recente studio del C-LOG, Centro di ricerca sulle tematiche inerenti il mondo della logistica e dei trasporti, del Supply Chain&Operations Management della Liuc-Università Cattaneo ha dato vita al progetto 'Oscar' con l'obiettivo di approfondire il livello di conoscenza sulle strategie di rifornimento del carburante da parte delle società di autotrasporto

e sulle ragioni di scelte della logica di rifornimento adottata. La ricerca si è focalizzata sul modello di rifornimento in house (extra-rete), ossia quello attraverso cisterne di carburante installate presso le aziende, assai diffuso nel nostro paese e ne è conseguito che le aziende che hanno scelto di avvalersi di cisterna interna, hanno un aggravio di costi per motivazioni amministrative e burocratiche e risulterebbe più conveniente un sistema di rifornimento in rete, come, ad esempio mediante l'uso di una carta carburante, soluzione che noi, come DKV promuoviamo da diversi anni in tutta Europa”.

## CLS: nuova filiale a Torino

CLS, azienda di servizi dedicata alla vendita, al noleggio e all'assistenza di carrelli elevatori, macchine e attrezzature per ogni settore della logistica italiana, ha da poco inaugurato la nuova sede di Torino, in Strada del Portone 61. Con un team di oltre 25 persone dedicate al servizio, alla vendita

e all'assistenza, la filiale torinese propone tutta la gamma dell'offerta CLS, che consta di nuovo, noleggio e usato ricondizionato in pronta consegna oltre a un servizio ricambi tempestivo con consegne in-night in 24h. L'inaugurazione, che ha visto il connubio di un momento istituzionale con la presentazione dei servizi CLS e un momento di intrattenimento, è stato dedicato ai clienti dell'area piemontese, confermando l'attenzione dell'azienda alle relazioni dirette col territorio. “La vicinanza al cliente è per noi un elemento di competitività su cui riteniamo strategico effettuare investimenti”, ha dichiarato l'amministratore delegato Paolo Vivani. “L'assistenza tecnica richiede capillarità e un approccio territoriale, per questo abbiamo scelto di collocare questa nuova filiale in un punto molto visibile che agevoli i nostri clienti e i nostri dipendenti”. La struttura, presso la quale rimarrà allestito uno showroom permanente, avrà tra i suoi punti di forza l'offerta di carrelli elevatori Hyster e della flotta My Usato CLS.



### METTERE INSIEME IL MEGLIO DI DUE MONDI. QUESTA È L'IDEA DI BAOLI.

Un'opportunità unica e innovativa nel mondo dei carrelli elevatori. Per la prima volta insieme l'economicità e la massima garanzia di affidabilità, la semplicità e l'efficienza delle tecnologie più avanzate.

Questo è Baoli: l'energia di una nuova realtà industriale e la forza di un grande gruppo multinazionale.

[www.baoli-mh.it](http://www.baoli-mh.it)



**Baoli**

La forza. Del pensiero.

# Magris ha scelto i carrelli elevatori Mitsubishi

L'azienda, che commercializza in tutto il paese prodotti per l'igiene e la cucina, si è basata nella scelta sull'efficienza dei mezzi e non solo ...



**D**ei carrelli elevatori Mitsubishi, grazie a Degrocar, che ne è importatore ufficiale per l'Italia, si serve anche Magris Spa, importante cliente Transtar 92 (fondato da Romeo Pulimanti), acquirente dei mezzi. Perché tra frontali, retrattili e commissionatori, rispecchiano le loro aspettative, non solo in termini di efficacia del mezzo, ma anche di "relazione commerciale - spiega Ugo Capisani, il coordinatore logistico, durante un sopralluogo in Magris di Degrocar - Per noi è un aspetto quanto mai fondamentale, che attiene alla fiducia. In una azienda a tradizione familiare come la nostra, sono valori che fanno la differenza". Magris, con sede a Seriate, Bergamo, commercializza su tutto il territorio nazionale prodotti professionali per l'igiene e la cucina (dai guanti di lattice alle stoviglie di carta, passando per detersivi e attrezzature). Tra i suoi fornitori

ha i maggiori brand italiani ed europei. Le sue aree di intervento sono eclettiche e comprendono impianti sportivi, imprese di servizio, ristorazione, case di riposo. Ha una ventina di sedi in tutta Italia. Gli anni di crisi, anche in Transtar, hanno colpito duro, ma non piegato. "Abbiamo puntato sull'ottimizzazione dei costi - conferma Capisani - dandoci obiettivi mirati. Abbiamo diversificato l'offerta, creando servizi su misura per le diverse tipologie di clienti, senza mai trascurare la qualità, che abbiamo tenuto alta. I nostri prezzi sono espressione di professionalità. Noi reinvestiamo tutto e infatti, in controtendenza, siamo in continua espansione". Un aspetto che Giuliano De Grossoli, amministratore delegato Degrocar, rimarca, "perché anche per noi, per Degrocar, lavorare con realtà all'avanguardia, fa la differenza. E gratifica". Da rilevare che in Transtar, azienda certificata, sono attuati ferrei regolamenti interni. "Non si possono avere da tutti i dipendenti le medesime aspettative - l'opinione di Capisani - ma devono essere chiare le mansioni, anche per la percezione esterna che si dà. Un rigore che non è

vissuto come un limite, perché sviluppa anzi un grande senso di appartenenza. Noi poi cerchiamo di valorizzare ogni competenza. Per questo, ripeto, cresciamo". La stessa franchezza c'è coi clienti. "Noi oggi facciamo programmazioni triennali, non più quinquennali come un tempo. Siamo sul mercato perché abbiamo fatto politiche ad hoc. Ma non cediamo sui prezzi, che sono il risultato di un processo. E se al cliente lo spieghi, capisce". Un discorso Made in Italy quello di Capisani, perché - conclude - nel tempo "molti hanno scelto la strada facile della delocalizzazione, della produzione all'estero, dove il lavoro costa meno. Ma noi siamo rimasti qui, senza depauperare il territorio e il paese, dando dignità a chi lavora per noi. Importante è anche quanto si sta



Giuliano De Grossoli, amministratore delegato Degrocar

discutendo nei tavoli a livello ministeriale. C'è un 'taglio' nuovo e speriamo che vada avanti e soprattutto che si concretizzi". ■



# LO SVILUPPO NEL PROPRIO DNA

Quando pensi a logistica e distribuzione, quali sono le prime cose da tenere a mente: la posizione? La viabilità? L'efficienza energetica? La flessibilità?

Nella nostra posizione di leader del mercato immobiliare logistico, disponiamo di terreni posizionati strategicamente per soddisfare nel più breve tempo possibile le esigenze di efficienza e flessibilità dei nostri clienti.

**Quindi, quando pensi ad un nuovo sviluppo, perché non pensare a Prologis?**



Local partner to global trade™

Prologis è il principale proprietario, gestore e sviluppatore di immobili industriali focalizzato sui mercati globali e regionali in tutta l'America, Europa e Asia.

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



**PROLOGIS.**

# Modello organizzativo 231

di Franco De Renzo\*

Sembra che il D. Lgs. 231/2001 non sia ancora considerato a sufficienza da parte degli imprenditori, soprattutto piccoli e medi, va molto meglio nelle aziende grandi e in quelle multinazionali. Si pensi, invece, che negli Usa 9 aziende su 10 utilizzano il modello organizzativo ove, però, è applicato già dalla fine dell'ottocento (Taylor, Ford, organizzazione e produttività del lavoro).

E' innanzitutto da rimarcare che gli articoli 6 e 7 del decreto 231 dell'8 giugno 2001, per quanto riguarda i modelli di organizzazione, gestione e controllo, delinano soltanto le caratteristiche generali che devono avere: adozione ed efficace attuazione, idoneità a prevenire i reati di specie, esigenze cui devono rispondere. Non è previsto nulla per quanto riguarda i modi per predisporli e questo ha indotto molti operatori a ritenere lacunosa la norma, senza considerare, invece, che già nella stessa sia scritto "modello di organizzazione, gestione e controllo", rimandando espressamente all'organizzazione aziendale, di cui si fa carico l'economia aziendale.

**La predisposizione** del "modello organizzativo 231" non è tecnicamente possibile se non dopo aver conosciuto bene l'azienda, i meccanismi operativi, il relativo funzionamento e la sua organizzazione. Non si deve partire dai concetti legali della norma e non considerare adeguatamente le peculiarità e le specificità che la riguardano. E' importante che l'imprenditore valuti correttamente che l'adozione di principi etici rilevanti ai fini della prevenzione dei reati costituisce un elemento essenziale del sistema di controllo preventivo.

Il Codice Etico è un documento ufficiale dell'ente che deve contenere l'insieme dei diritti, dei doveri e delle responsabilità dell'ente nei confronti dei "portatori d'interessi" (in inglese "stakeholder"), che sono dipendenti, fornitori, clienti, soci, banche, comunità, ecc. Il codice ha, come principio imprescindibile, il rispetto di leggi e regolamenti vigenti in tutti i paesi in cui l'azienda opera e dovrebbe raccomandare, promuovere o vietare comportamenti, indipendentemente da quanto previsto a livello normativo.

Ogni operazione e transazione deve essere correttamente registrata, autorizzata, verificabile, legittima, coerente e congrua e si deve soffermare su principi base relativamente ai rapporti con gli interlocutori dell'impresa (pubblica amministrazione, pubblici dipendenti...). La pubblica amministrazione non inizierà o proseguirà nessun rapporto con chi non intenda allinearsi a questo principio.



I dipendenti devono essere a conoscenza delle leggi e dei comportamenti conseguenti; pertanto, l'impresa è tenuta a informarli nel caso di incertezze sul tema. Nel caso, sottoponendo a ciascun dipendente copia del codice di comportamento interno al rapporto di lavoro che, peraltro, salva l'imprenditore dalla contestazione tipica in fase di licenziamento del dipendente inadempiente. L'impresa dovrà assicurare un adeguato programma di formazione e sensibilizzazione continua sulle problematiche attinenti al codice etico. Tutte le azioni e le operazioni dell'ente devono avere una registrazione adeguata e deve essere possibile la verifica del processo di decisione, autorizzazione e di svolgimento. Per ogni operazione ci deve essere un supporto documentale idoneo a consentire, in ogni momento, l'effettuazione di controlli che attestino le caratteristiche e le motivazioni dell'operazione.

Il contenuto minimo del Codice Etico, in relazione ai reati colposi:

- eliminare i rischi e, ove ciò non sia possibile, ridurli al minimo in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnologico;
- valutare tutti i rischi che non possono essere eliminati;
- ridurre i rischi alla fonte;
- rispettare i principi ergonomici e di salubrità nei luoghi di lavoro, nell'organizzazione del lavoro, nella concezione dei posti di lavoro e di scelta delle attrezzature di lavoro, nella definizione dei metodi di lavoro e di produzione, in particolare al fine di ridurre gli effetti sulla salute del lavoro monotono e di quello ripetitivo;
- programmare le misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza, anche attraverso l'adozione di codici di condotta e buone prassi;
- dare la priorità alle misure di protezione collettiva rispetto

- alle misure di protezione individuale;
- impartire adeguate istruzioni ai lavoratori.

**Un punto qualificante** nella costruzione del modello è costituito dalla previsione di un adeguato sistema sanzionatorio per la violazione delle norme del Codice Etico, nonché delle procedure previste dal modello. Infatti, per valersi dell'efficacia esimente del modello, l'impresa deve assicurarsi che questo sia adottato ma anche efficacemente attuato, mediante consegna di copia dello stesso a ogni dipendente, dopo averne sottoscritto una copia che sarà conservata dal datore di lavoro e che ha la funzione, per quest'ultimo, di aver assolto a ogni obbligo di informazione. E' raccomandabile che il "modello organizzativo 231" sia preparato da un consulente indipendente che non abbia alcun rapporto professionale con l'ente, magari in collaborazione con i professionisti che aiutano l'azienda. Una volta preparato il modello, lo stesso deve essere

sistematicamente aggiornato e deve essere controllato da un organismo di vigilanza. Alcune volte, tale attività è demandata al collegio sindacale, anche se può esistere senza di esso. L'imprenditore deve considerare che le innegabili maggiori spese e il tempo dedicato sono ben ripagati per ridurre i notevoli rischi che, sistematicamente, si corrono in azienda. E' opportuno istituire un libro vidimato e che vi si pongano le necessarie attenzioni per le verbalizzazioni perché, è bene ricordarlo, è il pubblico ministero, in caso di bisogno, a esaminarlo. E' bene ricordare che l'azienda non è responsabile solo per i casi eclatanti, come, purtroppo, la morte o la corruzione, e risponde dell'operato degli apicali e dei sottoposti (esempio eclatante è quello della sentenza di condanna all'impresa, per corruzione, del portinaio dello stabile della sede legale, il quale era stato pagato per non consegnare la posta), senza tralasciare, per esempio, che l'utilizzo di fatture false (in caso di aziende di grandi dimensioni) potrebbe essere imputabile a >



**Supply Chain Innovation**

[www.number1.it](http://www.number1.it)

## L'innovazione nella logistica è nel nostro DNA

Con le linee di riconfezionamento robotizzate assicuriamo i migliori standard di mercato in termini di velocità ed accuratezza nell'allestimento degli espositori.

sottoposti o a soggetti terzi (Cass. 38717/2016).

**E' da rimarcare** che le nomina di un organismo di vigilanza e il suo regolare funzionamento esime da responsabilità l'impresa. Questo è lo spirito, infatti, sia dell'intero provvedimento sia della giurisprudenza sin qui formatasi. I metodi empirici non si addicono neanche alle aziende. Fidarsi è bene. Occorre, però, essere sicuri che chi si occupa dell'azienda possa aiutare a risolvere i problemi e non ad aumentarli. Non è sufficiente che l'impresa adotti un modello ma deve necessariamente garantire anche la sua concreta attuazione, pianificando l'attività di formazione rivolta al personale impiegato nell'impresa che dovrà essere personalizzata e differenziata a seconda dei diversi ruoli assunti dai soggetti destinatari e ciò al fine di



assicurare una completa diffusione e conoscenza dei prodotti stabiliti nel modello.

**Enti interessati:** società di capitali e di persone; associazioni anche prive di personalità giuridica; enti pubblici economici (enti a soggettività pubblica ma privi di poteri pubblici) nonché le agenzie pubbliche (ASL) e le aziende pubbliche per la gestione di servizi pubblici (aziende speciali, enti pubblici autarchici, come Inps, Inail, Istat, ecc...). Se il reato è commesso all'estero, purché in Italia vi sia la sede principale dell'impresa e lo Stato estero in cui è commesso il fatto non proceda, la normativa si applica anche alle sedi secondarie italiane di società straniere. Si deve ricordare e tenere ben presente l'orientamento della Cassazione penale, Sez. III, 20 aprile 2011, n. 15657 - presid. G. Ferrua - est. R. Grillo che ha così deliberato: "Le norme sulla responsabilità da reato degli enti si applicano anche alle imprese individuali che devono ritenersi incluse

nella nozione di ente fornito di personalità giuridica utilizzata dall'art. 1, comma 2, D. Lgs. n. 231/2001 per identificare i destinatari delle suddette disposizioni".

**Enti esclusi:** per espressa normativa: lo Stato, gli enti pubblici territoriali, gli enti pubblici non economici, gli enti che svolgono funzioni di rilievo costituzionale: per esempio, i sindacati e partiti politici.

**Le sanzioni:** pecuniarie, interdittive (pubblicità prodotti, partecipazione bandi, autorizzazioni, commissariamento, finanziamenti), confisca, pubblicazione sentenza.

**Codici di comportamento:** il decreto 26 giugno 2003 n. 201, art. 5, ricorda che i modelli devono recepire le caratteristiche sostanziali previste dalle associazioni di categoria nei così detti codici di comportamento (per esempio Confindustria, Ania, Abi, Assonime).

**Criteri di imputazione** (da leggere insieme): art. 6: reato commesso da soggetto apicale: l'ente risponde quando non riesce a dimostrare l'efficacia del modello; art. 7: reato commesso da soggetto sottoposto: l'ente risponde quando il giudice prova l'inefficacia del modello organizzativo;

**I reati:** commessi nei rapporti con la pubblica amministrazione; societari e di abuso dei mercati; con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico; contro la personalità individuale; collegati alla sicurezza sul lavoro; di ricettazione,

riciclaggio e impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita; informatici; riguardanti i delitti di criminalità organizzata; riguardanti i delitti contro l'industria e il commercio; in materia di violazione del diritto di autore; in materia ambientale; permessi di soggiorno

**Paradigma esimente:** dotarsi di modelli di organizzazione e controllo idonei a prevenire i reati; applicare i modelli efficacemente; disporre di un organismo deputato a vigilare e monitorare; disporre di un sistema di verifica periodica; disporre di un sistema sanzionatorio; dimostrare una fraudolenta elusione delle disposizioni; dimostrare di aver esercitato un controllo diligente e continuo; aver fatto formazione e informazione. ■

\* **Franco De Renzo**, tel. 0245101071  
email: [segreteria@studioderenzo.it](mailto:segreteria@studioderenzo.it)

quando  
l'affidabilità  
è tutto...

# È l'ora della svolta?

**Nuovo retrattile  
SENSIA:** la crisi  
si batte con la produttività  
e l'efficienza!

Un magazzino, per essere efficiente, deve impiegare carrellisti professionali e deve disporre di carrelli di altissima qualità. Mitsubishi presenta il nuovo retrattile SENSIA: il carrello che contribuirà a migliorare le Vostre prestazioni nel magazzino.

Ben 12 nuovi modelli e una scelta di tre modalità di performance: c'è un SENSIA per tutti i lavori. Dispone di ampio spazio e comfort per l'operatore, grazie anche al sistema di controllo futuristico.

La rete di concessionari Mitsubishi è formata da persone esperte e preparate, che mettono il cliente al centro delle proprie attività. Finanziamenti, leasing, noleggio a breve o lungo termine, programmi di manutenzione, garanzie a 24 mesi, ricambi entro 24 ore, carrelli nuovi o usati: sono solo alcune delle nostre proposte per aiutarVi a raggiungere i Vostri obiettivi.



## SENSIA

Per ulteriori informazioni:  
[mitsubishicarrelli.com](http://mitsubishicarrelli.com)



Qualità | Affidabilità | Value for Money

 **MITSUBISHI  
FORKLIFT TRUCKS**

# Assicurazione e indennizzi

di **Marco Lenti\***

In caso di perdita o avaria del carico trasportato, accade di frequente che l'assicuratore delle merci risarcisca il mittente della spedizione (che di regola ha stipulato il contratto di assicurazione per conto di chi spetta) e, surrogatosi nei suoi diritti attraverso la quietanza, agisca verso il vettore, quale responsabile del danno. Spesso gli assicuratori sono restii a esibire le polizze di assicurazione e fondano l'azione di rivalsa sulla base della sola quietanza con surroga sottoscritta dal mittente che ha ricevuto l'indennizzo. Così accade che, nel corso del giudizio, da un lato l'assicuratore giustifichi



la propria legittimazione ad agire in rivalsa verso il vettore attraverso la quietanza, riportante il numero di polizza di assicurazione (quale prova della stipula del relativo contratto) e l'individuazione del danno risarcito, e dall'altro il vettore convenuto sollevi eccezioni circa la nullità della polizza di assicurazione, ovvero l'avvenuto pagamento dell'indennizzo a un soggetto diverso dal titolare del relativo diritto (come nel caso in cui il rischio della merce viaggiante - e la relativa titolarità del diritto all'indennizzo in caso di perdita o avaria - sia passato dal venditore/mittente al compratore/destinatario per effetto dei patti contenuti nel contratto di vendita delle merci). In tali casi ci si è posti il problema se la sola esibizione della quietanza sia sufficiente a provare la legittimazione

ad agire dell'assicuratore verso il vettore responsabile. In proposito la giurisprudenza sia della Suprema Corte che dei giudici di merito è orientata nel senso che, qualora il terzo responsabile contesti la legittimazione dell'assicuratore, sollevando eccezioni circa la validità della polizza, ovvero circa la copertura del rischio per il quale l'assicuratore ha eseguito il pagamento dell'indennizzo, ovvero ancora circa l'avvenuto pagamento a persona diversa dal titolare, è necessario che l'assicuratore esibisca la polizza di assicurazione ovvero provi in altra forma documentale il contenuto del contratto, non

essendo sufficiente il solo richiamo al numero di polizza contenuto nella quietanza a favore del danneggiato. In questo senso si è espressa più volte la Corte di Cassazione con le sentenze n. 20901/2013 e 919/1999, e a tale orientamento si è conformata una recente sentenza della Corte d'appello di Venezia (Sent. N. 2177/2016), riformando sul punto la sentenza di primo grado resa dal tribunale di Venezia. Il caso trattato riguardava proprio l'ipotesi in cui da un lato l'assicuratore aveva preteso di provare la propria legittimazione solo attraverso l'esibizione della quietanza riportante il numero della polizza di assicurazione, mentre lo spedizioniere convenuto in giudizio (oltre a contestare la propria qualità di vettore, e dunque l'imputabilità del danno al carico) aveva contestato i presupposti della surrogazione, sostenendo che il pagamento effettuato dall'assicuratore a favore del danneggiato non fosse dovuto sulla base delle condizioni di polizza, non essendo coperto il relativo rischio. Sulla base di quanto sancito dalla giurisprudenza citata, ogniqualevolta l'assicuratore che ha indennizzato il terzo danneggiato per le perdite o le avarie occorse alle merci trasportate agisca in rivalsa verso il vettore responsabile, questi avrà facoltà di richiedere l'esibizione, oltre che della quietanza, anche della polizza di assicurazione onde verificare che questa sia valida e che il pagamento sia stato effettuato a fronte di un rischio assicurato a favore del soggetto che ne abbia effettivo diritto. In mancanza di tali prove potrà sospendere e/o rifiutare il pagamento a favore dell'assicuratore. ■

**\* Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

Consorzio ZAI



Interporto  
Quadrante  
Europa

# Nuovi Lotti CENTRO GIOVANE IMPRESA Via della Meccanica

Il Centro Giovane Impresa è ubicato all'incrocio tra  
via della Chimica e via della Meccanica,  
a 3 Km circa dal casello di Verona Nord  
e a 1 Km circa dall'incrocio di SS12 - SR62 - SR 11

superficie disponibile

2.147 mq divisi in 4 moduli di varia metratura

altezza utile interna

da 8,70 a 9,30 m

bocche di carico

2 portoni per modulo



[www.quadranteeuropa.it](http://www.quadranteeuropa.it)  
consorzio.zai@qevr.it • Tel. +39 045 8622060

# Un decreto fiscale assurdo

di **Stefano Morelli**

Presidente commissione Dogane di Assologistica

La legge di Bilancio 2017 con l'annesso decreto legge fiscale, approvata dalle camere e pubblicata sulla gazzetta ufficiale, è intervenuta in maniera assolutamente sconsiderata e incomprensibilmente inibitoria nei confronti del flusso merceologico commerciale che passa per il nostro paese. Si prevede che a partire dal 1° aprile del 2017 scompare del tutto anche quello spiraglio di flessibilità che è stato concesso dalle normative di settore, in materia di depositi Iva: gli operatori non potranno più neppure beneficiare del pagamento dilazionato dell'Iva rispetto al versamento dei dazi doganali nei confronti delle merci che transi-

tano in depositi Iva. È noto che gli operatori si aggrappavano a tale ultimo scoglio per dare un senso alla propria competitività nei confronti dei ben meno mortificati competitor nordeuropei: si ricorda peraltro che in Europa l'Iva è versata successivamente e distintamente dal pagamento dei dazi doganali, mentre in Italia, in specie dopo l'approvazione

della legge e del decreto sopra citati, i due pagamenti saranno esclusivamente contestuali, senza più deroga alcuna. A fronte di una situazione imbarazzante **si auspica non una modifica nei soli confronti di questa normativa, ma un radicale mutamento di approccio della classe politica alle criticità del nostro settore.**

Nella relazione tecnica del provvedimento si stima che questo intervento produrrebbe un aumento del gettito per l'Erario di 200 milioni di euro relativamente alle frodi che verrebbero contestate; la stima economica di cui sopra è priva di fondamento in quanto non tiene conto del dirottamento dei traffici in altri paesi e con la conseguente perdita

della quota parte di dazi doganali di pertinenza dello Stato (la Ue ritorna allo Stato che riscuote il dazio doganale il 25% dell'importo riscosso), inoltre il provvedimento in questione è prodromico di perdite di posti di lavoro in considerazione che gran parte dei depositi Iva cesserebbero l'attività, con una ulteriore penalizzazione dell'indotto logistico nazionale... il danno è stimato in ben oltre i 200 milioni di euro!

In sintesi, dal 1°/4/2017, l'estrazione dal deposito comporterà il **versamento dell'Iva mediante F24** (senza possibilità di compensazione). Sarà così fortemente ridotto il vantaggio finanziario che il deposito Iva assicurava nel caso

di immissione in libera pratica di beni extra-Ue mediante introduzione nel deposito, consistente nell'evitare, salvo casi particolari, l'esborso materiale dell'imposta così come invece avviene nelle importazioni, in virtù dell'estrazione sulla base di autofattura che è registrata contemporaneamente sui registri Iva acquisti e Iva vendite.

L'unico vantag-

gio sarà costituito dal diverso momento in cui l'imposta sarà corrisposta, vale a dire, solamente all'estrazione dal deposito (e non già da subito come avviene nelle importazioni). È importante sottolineare che l'imposta, sebbene dovuta dal soggetto che estrae i beni dal deposito Iva, **dovrà essere versata in suo nome e per suo conto dal gestore del deposito**, che diviene altresì responsabile in solido.

Il decreto dovrà essere convertito in legge dalle camere entro 60 giorni: vedremo se le novità saranno confermate in toto, ovvero come auspicabile, se saranno oggetto di modifiche sostanziali, come tutto il comparto logistico si aspetta.







Assologistica

EUROMERCI



Cultura e Formazione  
Assologistica

organizzano

# 12<sup>a</sup> Edizione del Premio Il Logistico dell'Anno

Venerdì 25 novembre 2016, Palazzo Turati, Via Meravigli 9/B a Milano

**CONVEGNO**  
URBAN LOGISTICS, "CONFLITTO" O "COLLABORAZIONE"  
PER GLI OPERATORI DEL COMPARTO?

#### Programma

Ore 9,00: Registrazione dei partecipanti

Ore 9,30: Inizio lavori

Saluto di benvenuto del Presidente di Assologistica, **Carlo Mearelli**  
Saluto di benvenuto del Presidente di SOS LOGistica, **Daniele Testi**

Introduzione a cura del moderatore **Massimo Marciani**  
Presidente di FIT Consulting e Membro della Commissione tecnica  
"City Logistics" di Assologistica

#### Intervengono

**Riccardo Mangiaracina**  
Direttore Osservatorio eCommerce B2c, School of Management  
del Politecnico di Milano

**Giuseppe Estivo**  
Responsabile Progettazione Europea Divisione Infrastrutture e Mobilità  
città di Torino

**Dario Biggi**  
Project Manager per il progetto "Modulushca" di Poste Italiane e Presidente  
dell'Urban Logistics Working Group di ALICE (Alliance for Logistics  
Innovation through Collaboration in Europe)

**Simona Sisca**  
Head of Operations of Amazon Prime Now Italy

**Antonio Ottaviani**  
Business area Manager della Divisione Trasporti di Geodis Logistics

**Giovanni Cazzorla**  
Operational Engineer della Divisione Trasporti di Geodis Logistics

**Fabrizio Gatti**  
Responsabile del Coordinamento Tecnico/Scientifico del Progetto  
MIUR "Urbellog" di Telecom Italia

**Alberto Birolini**  
Board Member and Business Development Manager di Fiege Logistics Italia

**Paolo Carri**  
Business Support & Development Director di Scania Italia

**Gianni Fiacadori**  
Funziionario, Attrazione Investimenti Esteri-Offerita Italiana di ICE Agenzia

**Roberto Piterà**  
National Director Head of Logistics & Industrial Group di JLL

Ore 12,30: Consegna dei premi "Il Logistico dell'Anno 2016"  
e della borsa di studio "Alvaro Spizzica"

Ore 13,00: Lunch

PER LA VISIONE DELLE MOTIVAZIONI DEI PREMI SI VISITI  
<http://www.euomerici.it/premio-logistico-dellanno-2016.html>

# Un nuovo bando "blu"

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La Regione Liguria ha recentemente pubblicato un nuovo bando per la realizzazione di attività formative nell'ambito dell'economia del mare, per creare nuova e qualificata occupazione nei diversi settori che la compongono: cantieristica navale e navalmeccanica; nautica da diporto; porti e logistica; pesca e itticoltura; turismo marittimo e costiero. La proposta di un nuovo bando nasce dalla consapevolezza che la crescita blu rappresenta un punto di forza dell'economia italiana contribuendo al Pil nazionale per 32,6 miliardi di euro e dando occupazione all'1,7% (considerando oltre agli occupati diretti le unità di lavoro a monte e a valle e l'indotto turistico) della forza lavoro del paese. Il settore ha dimostrato, nonostante la crisi, di mantenere buone performance di

competitività anche grazie all'integrazione tra le diverse attività economiche sia al suo interno sia con il resto dell'economia, e di avere una forte capacità di traino su altri ambiti produttivi. Nella dimensione territoriale specifica della Liguria, l'economia del mare assume un'importanza cardine. Conseguentemente, si genera un importante fabbisogno in termini di occupazione e nuove figure professionali. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica sta lavorando alla predisposizione di un nuovo progetto da presentare dunque alla Regione Liguria a valere sul nuovo bando 'blu', e prevede di realizzare percorsi formativi di qualificazione di diverso livello (manageriale, tecnico, operativo) finalizzati a creare professionalità specifiche per la logistica e i trasporti. "La nostra Scuola svolge un lavoro continuo di analisi dei fabbisogni presso le imprese dell'economia blu, che ci ha portato a individuare figure professionali-chiave di prioritario interesse e con un'elevata possibilità di essere spendibili in termini di occupazione", dice Genziana Giacomelli, direttore della Scuola. "I risultati ottenuti nell'ambito dei progetti già realizzati ci portano a considerare che stiamo lavorando nella giusta direzione. La Regione stessa non solo ha contribuito finanziariamente, attraverso i fondi FSE,

alla realizzazione di importanti piani di sviluppo risorse umane da noi promossi, ma ha capitalizzato anche alcuni risultati raggiunti, per implementare i propri strumenti di gestione. Abbiamo contribuito, ad esempio, a implementare il Repertorio ligure delle figure professionali, che è oggi alla base delle politiche regionali in materia di formazione e di sistema delle com-

petenze". A oggi la Scuola ha realizzato oltre 65 mila ore di formazione, per un totale di oltre 1.600 giovani formati che oggi, a diverso titolo, continuano ad avere un legame e ad appartenere alla "rete" della Scuola.

"I giovani non vengono solo formati in funzione della reale richiesta del mercato - aggiunge Giacomelli - ma, anche in un'ottica che esula dai nostri compiti spe-

cifici, sono costantemente 'orientati' e affiancati nella ricerca del lavoro. La nostra Scuola opera su due filoni principali, la formazione giovani e la formazione aziendale, che non è però possibile distinguere nettamente. Nel formare i giovani e nell'offrire al mercato figure altamente qualificate, riteniamo di offrire un servizio di alto livello non solo alle persone in cerca di lavoro, ma anche alle imprese che si preparano ad accoglierli, in quanto alla ricerca di competenze e figure che possano essere inserite già efficacemente e operativamente nel proprio contesto. In più, molto spesso l'inserimento vero e proprio avviene a seguito di un periodo di 'osservazione' delle nuove possibili risorse che cerchiamo costantemente di garantire alle imprese nell'ambito dei nostri programmi formativi, nella forma di esperienze di stage, tirocinio o project work". La Scuola ha creato un network domanda/offerta piuttosto significativo per l'attivazione di stage e tirocini, assolutamente aperto a nuove adesioni. Le imprese interessate possono in qualunque momento rivolgersi alla Scuola per sottoporre le proprie esigenze e beneficiare di questa opportunità. ■

Per informazioni: [catani@scuolatrasporti.com](mailto:catani@scuolatrasporti.com)



# CELTIC AFFITTA

## BAGNI DI TIVOLI LOGISTICS CENTER



3.650 mq

Altezza utile sotto trave: 7,70 m  
Doppio fronte di carico  
Tettoia: 1.170 mq  
Strade e piazzali: 28.000 mq  
Verde: 11.330 mq

I magazzini sono stati realizzati con struttura portante in c.a. precompresso e con murature perimetrali in pannelli di cemento prefabbricati.



5.660 mq



Magazzini non soggetti ad obbligo di certificazione energetica

**Area di manovra e viabilità interna** lungo tutto il perimetro del complesso e percorribile con mezzi pesanti e con un'ottima **accessibilità e accosto ai fabbricati.**

A 50 km dall'aeroporto Fiumicino e in prossimità dei collegamenti stradali GRA, Autostrada A1 e via Tiburtina



 Celtic  
www.celticity.it

# Il “nuovo” canale di Panama:

di **Alessandro Panaro\***

**S**RM, in una recente ricerca, ha fatto il punto su questa nuova opera analizzandone le caratteristiche, gli impatti economici e il traffico. In questo articolo sono contenute alcune delle principali evidenze dello studio ricco di dati e statistiche, nonché di spunti e riflessioni che giocoforza interesseranno anche aspetti connessi all'ambiente e a un trasporto sempre più sostenibile.

Nel “vecchio” canale di Panama ha “viaggiato” tra il 3 e il 4% del commercio mondiale annuo; a livello settoriale parliamo del 14,3% del commercio di grano, il 5,6% del chimico e il 3,7% dei container; sono state coinvolte nei passaggi del canale 144 rotte navali, 1.700 porti e 160 paesi del globo. Le navi in transito annuo sono state quasi 14 mila; le merci trasportate sono state circa 230 milioni di tonnellate di cui



sito: [www.sos-logistica.org](http://www.sos-logistica.org) email: [segreteria@sos-logistica.org](mailto:segreteria@sos-logistica.org)

al 6% e se si aggiunge il contributo indiretto la percentuale diventa del 25%. Il tempo di navigazione medio attraverso il canale è stato di poco più di 12 ore in un'unica direzione. Il tempo totale medio (transito più attesa) è stato di quasi 31 ore. Panama dispone anche di un'importante free-zone nei pressi del canale: la Colon Free Zone che conta circa 2.600 imprese.



138 milioni (il 60%) nella direzione Atlantico-Pacifico e 92 milioni (il 40%) nella direzione Pacifico-Atlantico. I paesi che hanno sinora utilizzato maggiormente il canale sono stati: gli Stati Uniti, la Cina e il Cile. Tra i primi 20 paesi compaiono anche: Spagna (13° posto), Olanda (14°), Regno Unito (17°), Belgio (19°) e Italia (20°). Le quattro rotte navali più battute sono state: costa est degli Stati Uniti-Asia con un transito complessivo di merci pari al 35,8% del totale; costa est degli Stati Uniti-costa ovest del Sud America con il 16%; costa est degli Stati Uniti-costa ovest del centro America con il 7% e la rotta Europa-costa ovest del Sud America con il 5,9%.

Il canale ha generato ricavi annui per il paese centroamericano per 2,7 miliardi di dollari e ha avuto costi di gestione per 1,25 miliardi. Il contributo diretto al Pil del paese è stato pari

**La nuova opera.** Il nuovo canale, che si aggiunge a quello preesistente, ha previsto la realizzazione di due chiuse, una sull'oceano Atlantico e l'altra sul Pacifico. Ciascuna è composta da tre camere larghe 55 metri, lunghe 427 metri, profonde 18,3 metri. Sono dotate di sistemi di paratie scorrevoli, in senso orizzontale, che consentono di superare il dislivello esistente tra gli oceani e il lago Gatun. I costi di espansione nella fase iniziale ammontavano a 5,2 miliardi di dollari. Si stima che abbiano raggiunto nella fase di realizzazione i 6,2 miliardi. Il canale occupa 9.925 addetti e sono stati creati oltre 30 mila posti di lavoro sin da quando sono iniziati i lavori. I ricavi provenienti dalla gestione annua del canale a seguito dell'espansione saliranno potenzialmente fino a quattro miliardi di dollari.

**I principali effetti.** La realizzazione dell'opera ha queste importanti conseguenze a livello dell'economia marittima:

- consente il passaggio di navi più grandi. Le nuove chiuse rendono possibile il passaggio di navi container fino a 13.000/14.000 teu; il limite del canale preesistente è di 4.500-5.000 teu. Il transito consente il passaggio di una maggiore capacità di carico (le megaship); nel 2019, oltre il 95% della flotta container sarà in grado di attraversarlo. Da considerare che le navi più grandi sono, in molti casi, di ultima generazione e costruite quindi con approcci innovativi e sempre più rispettose per l'ambiente;
- può passare una nuova tipologia di navi. Il nuovo seg-

# spazio ai numeri

## IL PROFILO SRM

Centro Studi con sede a Napoli, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, nato come presidio intellettuale e scientifico, ha come obiettivo il miglioramento della conoscenza del territorio sotto il profilo infrastrutturale, produttivo e sociale in una visione europea e mediterranea. Specializzato nell'analisi delle dinamiche regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno, è inoltre rivolto al monitoraggio permanente delle relazioni tra l'Italia e il Mediterraneo e dei fenomeni economici che interessano il comparto marittimo e logistico.

[www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)

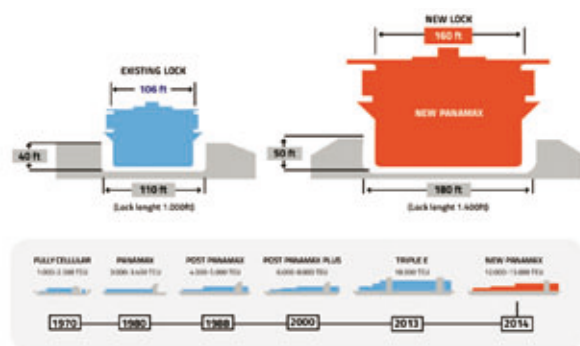
mento di mercato amplierà l'offerta di Panama: si tratta dell'LNG (Liquified Natural Gas) e dell'LPG (Liquified Petroleum Gas) con conseguente sviluppo di questi nuovi settori nel panorama centroamericano e, più in generale, mondiale;

- aumenterà il numero dei transiti nel medio/lungo termine. Il passaggio consente potenzialmente il transito contemporaneo di tre navi: due di dimensioni più piccole nelle vecchie chiuse e una attraverso le nuove; sempre in via potenziale, sarà possibile il passaggio di ulteriori dodici navi giornaliere che andranno ad aggiungersi alle preesistenti 38 per un totale potenziale massimo di 50 transiti al giorno.

L'allargamento avrà un impatto diretto sulle economie di scala dei vettori navali. Si stima un aumento globale dei volumi di merce trasportata del 15% al 2020 pari al 3% l'anno; a crescere maggiormente a seguito dell'espansione



ma e Trinidad&Tobago) con il 3,7%; il nord America (Usa e Canada) con il 3,5%; anche l'Europa (rappresentata da Belgio, Olanda, Italia, Spagna e Regno Unito) e l'Italia potranno trarre vantaggio dall'ampliamento. In particolare si valuta un incremento medio annuo delle tonnellate scambiate del 2,2%. I porti americani, infatti, hanno in corso interessanti progetti logistici e di ampliamento delle proprie infrastrutture per accogliere le grandi navi e "lavorarle" con efficienza ed efficacia e per prepararsi sempre più a cogliere le opportunità che deriveranno dai nuovi tipi di traffico quali LNG e LPG, fonti di energia sempre più ambite e sostenibili dalle famiglie e dalle imprese. L'allargamento del canale di Panama, pur scontando la concorrenza di Suez su alcune tratte (approfondita nello studio SRM) costituisce quindi un'opera di grande rilevanza ingegneristica che avrà forti impatti nel breve e nel lungo periodo sulle rotte e sulla portualità globale. ■



sione del canale sarà il traffico proveniente e diretto verso quattro macro aree: l'Asia (principalmente Cina, Taiwan, Giappone) con un incremento potenziale del 4,3% all'anno; il Sud America (Cile, Colombia, Ecuador, Venezuela e Perù) con il 4%; l'America centrale (Guatemala, Messico, Pana-

\*Responsabile ufficio Maritime and Mediterranean Economy e ufficio comunicazione di SRM, consigliere di SOS-Log

# Cresce l'outsourcing logistico

Presentata a Milano la ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics: in costante aumento il fatturato del settore. In particolare, aumentano le performance dei top player logistici e crescono le vendite online.

**N**el 2016, in Italia, si sta confermando la crescita del settore della Contract Logistics, che raggiunge 79,8 miliardi di euro di fatturato, più 1,2% in termini reali, dopo due anni di segno positivo (più 2,6% nel 2015 e più 1,4% nel 2014). Tale risultato è stato possibile grazie all'aumento del traffico merci, al trend di crescita delle vendite all'estero e alla ripresa del Pil, seppur tiepida. Ciò è emerso dalla ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics della School of Management del Politecnico di Milano presentata, nel capoluogo lombardo, in occasione del convegno "L'innovazione tecnologica e digitale per una logistica sempre più smart".

**La ricerca ha posto** in luce altri dati. Il calo del numero di aziende nella lo-

gistica conto terzi del periodo di crisi (meno 14% dal 2009 al 2013) si è arrestato: nel 2014 le aziende sono poco più di 97 mila tra autotrasportatori, corrieri, gestori di magazzino, operatori logistici, spedizionieri, gestori di interporti/terminal intermodali e operatori del trasporto ferroviario/combinato strada-rotaia. Migliorano le prestazioni economiche e finanziarie dei top player che nel 2014 presentano un Ebitda/fatturato medio in crescita dal 3,5% al 4,3%. Dopo il rallentamento del 2013, ricomincia a crescere la terziarizzazione che

rappresenta il 40% delle attività logistiche del 2014: su un valore complessivo della logistica pari a 109 miliardi di euro in Italia, il mercato della Contract Logistics (il fatturato degli operatori al netto del valore del subappalto) è pari a 43,5 miliardi. In questo contesto, si

*Secondo la ricerca del Politecnico sta rallentando il calo del numero delle imprese dell'autotrasporto*



## UN RICHIAMO ALLA LEGALITÀ

Carlo Mearelli, presidente di Assologistica, intervenendo alla presentazione dei risultati della ricerca del Politecnico di Milano sulla Contract Logistics, ha sottolineato che se è reale "un aumento del fatturato per quanto riguarda l'outsourcing logistico è altrettanto vero e reale il fenomeno dell'abbassamento dei margini delle aziende logistiche. Una riduzione molto preoccupante che non corrisponde ai rischi imprenditoriali e agli investimenti che le aziende logistiche si devono assumere per essere competitive". Un fenomeno che, ha aggiunto Mearelli, è reso ancor più grave se si guarda dal punto di vista del "rispetto della legalità". "Siamo spesso di fronte - ha proseguito il presidente di Assologistica - a contrattazioni tra committenza e logistica che non rispettano le regole e i contratti di lavoro. Troppe le situazioni in cui si registra una manipolazione del sistema di applicazione dei costi del personale, cui si ricorre adottando stratagemmi di varia natura, che vanno dalla stipula di contratti non attinenti la reale attività fino al mascheramento sistematico di tributi previdenziali e fiscali. Queste prassi distorcono di fatto il mercato e danneggiano le imprese che invece operano correttamente, assumendosi i reali costi di personale e di gestione. È necessaria l'introduzione di un rating per le imprese che prestano servizi logistici e che la committenza deve rispettare, venendo coinvolta in solido in caso di inosservanza". "Come Assologistica, chiederemo al legislatore di introdurre tale rating di legalità nei contratti tra le parti, quale clausola di responsabilità primaria per una corretta e sana competitività", ha concluso Mearelli.



*Su un valore complessivo della logistica italiana di 109 miliardi di euro, il mercato della Contract Logistics è pari a 43,5 miliardi*

evidenziano alcuni importati cambiamenti: nella distribuzione dell'ultimo miglio in città si affermano nuove iniziative green, come la consegna in bicicletta o con veicoli elettrici, abbinata a

estesa e capillare. Soprattutto continua la rivoluzione digitale del settore: su soluzioni come Smart glass, Workflow scheduling, Load building, RFID, sensoristica, dematerializzazio-

servizi aggiuntivi che rispondono a esigenze specifiche dei consumatori, mentre si espandono i network di distribuzione di fronte a ordini sempre più piccoli e alla necessità di una rete

ne e digitalizzazione documentale per il trasporto, piattaforme collaborative e Logistics App si concentra l'interesse delle aziende, impegnate anche nel cogliere la sfida dell'omnicanalità che comporta importanti trasformazioni sui modelli logistici.

“Dalla ricerca emerge il quadro di una logistica sempre più complessa per l'aumento della gamma, la frammentazione degli ordini, la disomogeneità delle richieste dei consumatori e dei punti vendita, ma che grazie alle nuove tecnologie diventa sempre più smart”, ha sottolineato Gino Marchet, direttore scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics. “Il digitale, nell'epoca della,

# RISPETTATE L'AMBIENTE E CREDETE NELLA CONVENIENZA? CHE COINCIDENZA,

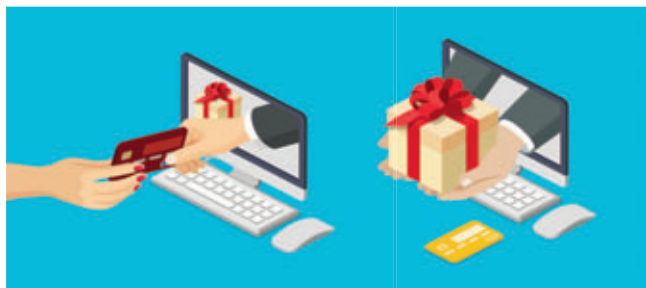


Il sistema pooling pallet e contenitori CHEP riduce notevolmente i costi totali di distribuzione e migliora l'efficienza della catena logistica della vostra azienda. Grazie alle attrezzature di qualità e ai sistemi di controllo sofisticati, CHEP rispetta l'ambiente e ottimizza i costi. **Se vi riconoscete in questa filosofia, adottatela.**

**CHEP**  
A Brambles Company

GESTIAMO I PRODOTTI PIÙ IMPORTANTI DEL MONDO  
ogni giorno.

CHEP ITALIA  
Viale Fulvio Testi, 280 - 3° piano  
20126 Milano - Italy  
Tel. +39 02 66 15 4811  
Fax +39 02 66 15 4825  
[www.chep.com](http://www.chep.com)



*L'eCommerce sta prendendo sempre più piede nel nostro paese e sta aumentando ogni anno in doppia cifra*

quarta rivoluzione industriale, è un elemento quasi imprescindibile per migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi, in particolare grazie a un utilizzo sempre più intelligente e tempestivo delle informazioni. L'interesse espresso da aziende committenti e fornitori di servizi logistici per le nuove tecnologie testimonia la voglia del settore di innovare e di avere un atteggiamento positivo rispetto a queste opportunità", ha aggiunto Marchet.

**Tra i principali trend** del settore messi in luce dalla ricerca, si denota in particolare, come già sottolineato, lo sviluppo di iniziative green nella distribuzione dell'ultimo miglio in ambito urbano, spesso abbinate a servizi aggiuntivi. Ad esempio, la distribuzione dei prodotti in una rete di negozi e l'accesso in aree urbane a traffico limitato con mezzi a basso impatto ambientale come biciclette o veicoli elettrici. In questa "rivoluzione green" sono coinvolti Pony Express, operatori del settore con soluzioni ad hoc, ma anche installatori che evolvono in provider logistici, fino a startup tecnologiche nate per aggredire nuove nicchie di mercato. Emerge poi un'espansione complessiva dei network distributivi. Per i corrieri si tratta di un allargamento della rete interna, attraverso l'apertura di nuove filiali di proprietà (i principali corrieri del mercato stimano una crescita media

crescita del numero di transit point per azienda (aumenteranno da 15 a 17 nei prossimi quattro anni) principalmente tramite il ricorso a punti di terzi.

"Gli operatori logistici segnalano un calo dei volumi distribuiti negli ultimi anni, dovuto anche a un maggiore ricorso alle consegne dirette", ha osservato Marco Melacini, direttore dell'Osservatorio. "Una situazione che li ha portati a concentrare i transit point di proprietà nelle aree con maggiori volumi di distribuzione come Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Lazio e a integrarli spesso in piattaforme di stoccaggio. Laddove non esista una massa critica, si richiedono però economie di scala con l'accorpamento dei volumi di più operatori: questa situazione sta favorendo l'affermarsi di player molto forti a livello locale e partnership per la creazione di reti nazionali".

**L'omnicanalità.** In un contesto di forte cambiamento in cui le vendite online mostrano una crescita in doppia cifra, lo sviluppo di una strategia omnicanales porta le aziende tradizionali a riconfigurare i modelli logistici spesso anche attraverso sinergie con i canali di vendita tradizionali, diventate sempre più necessarie perché le iniziative siano sostenibili economicamente. "Dalla nostra indagine - ha detto Damiano Frosi, ricercatore senior dell'Osservatorio - emerge un mondo ancora in

del 5% di  
di all'interno  
del proprio  
network nei  
p r o s s i m i  
quattro ani-  
ni). Per gli  
o p e r a t o r i  
logistici si  
osserva una  
leggera

costruzione sul fronte omnicanales, in cui gli operatori sono alla ricerca di sinergie in tutte le fasi del processo: dalla gestione delle scorte alla gestione del magazzino, fino alla distribuzione. In questa evoluzione il compito della logistica è rendere coerenti le scelte strategiche e operative affinché il processo sia davvero smart, utilizzando tutte le leve a disposizione, sia la tecnologia che i processi e le persone".

La configurazione del modello logistico risente delle peculiarità degli specifici settori. La ricerca ne ha studiati tre: produttori alimentari, Gdo e retailer no food. I produttori del settore alimentare spesso percepiscono il canale eCommerce B2c come uno strumento per rafforzare il proprio brand, integrare la gamma e aumentare le vendite del canale tradizionale, ma dal punto di vista logistico il canale tradizionale e l'eCommerce B2c risultano ancora separati. Nella Gdo diverse grandi insegne hanno attivato il canale eCommerce B2c in risposta all'ingresso di nuovi competitor, con conseguenze sul sistema logistico nel coinvolgimento del punto vendita per l'attività di picking e in alcuni casi nella ricerca di sinergie tra canali in fase di distribuzione. Tra i retailer no food invece l'eCommerce B2c è ormai ampiamente diffuso con volumi di vendita in crescita costante e nella logistica si osserva una forte ricerca di sinergie tra i diversi canali. I volumi di vendita online spesso non sono ancora sufficienti a strutturare un network di distribuzione dedicato. Per questo, alcuni fornitori stanno sviluppando network ad hoc per sostenere la crescita dell'eCommerce B2c, a partire dalle aree geografiche con maggior assorbimento di domanda (Milano, Roma e Torino rappresentano oggi il cuore delle consegne eCommerce).



# Prologis continua a investire nell'interporto di Bologna

Posta la prima pietra per la realizzazione di un edificio di 13.700 metri quadri destinato alle attività logistiche della DB Schenker.

L'interporto di Bologna continua la sua espansione: tra breve anche il terzo piano particolareggiato, varato poco più di un anno fa, verrà completato con nuovi edifici e magazzini. In quest'area, Prologis, leader mondiale nel settore immobiliare logistico, ha acquisito 100 mila

metri quadrati, sui quali costruirà immobili su espressa richiesta dei conduttori. Per uno è stata appena posta la prima pietra. Il progetto prevede la costruzione di un edificio, caratterizzato da un'area coperta di circa 13.700 metri quadri, destinato alle attività logistiche di DB Schenker Italia, uno dei più importanti operatori internazionali nel settore dei trasporti. L'evento della posa della "prima pietra" è stato presentato presso la sede dell'interporto.



Veduta aerea dell'interporto di Bologna

“L'avvio dei lavori deve essere accolto con grande soddisfazione: la qualità tecnologica dell'intervento, che ga-

rantirà al fabbricato minori consumi energetici e di acqua, dimostra la maturità del settore della logistica che trova nei minori costi di conduzione, nel minore impatto ambientale e nella gradevolezza dei magazzini, insieme alla loro funzionalità, fattori competitivi su cui investire. La scelta di Prologis di proseguire la sua attività nell'interporto e di DB Schenker di insediarsi sono altrettanti fatti positivi, come contributi all'economia e al mercato del lavoro, come ulteriore rafforzamento della posizione dell'infrastruttura bolognese all'interno della rete logistica nazionale e internazionale”, ha commentato Erika Ferranti, sindaca di Bentivoglio, uno dei due comuni, l'altro è San Giorgio in Piano, nei quali ricade l'area dell'interporto. “Investimenti importanti come quelli messi in campo da Prologis e DB Schenker - ha affermato l'assessore con delega alle Partecipazioni societarie del comune di Bologna Davide

## I NUMERI DI PROLOGIS

Prologis Inc. è il leader mondiale nel settore immobiliare logistico, con un focus sui mercati a elevata crescita. Al 30 settembre 2016, deteneva investimenti consolidati o in joint venture e progetti di sviluppo per un volume stimato di circa 62 milioni di metri quadri in 20 paesi. La società offre in locazione strutture di distribuzione a oltre 5.200 clienti, operanti nei settori del b2b e retail/online fulfillment. Alla stessa data, in Italia, era proprietaria e gestiva circa 1,04 milioni di metri quadri di strutture di distribuzione per clienti operanti nei settori retail, food, farmacosmesi, e-Commerce, componentistica meccanica, elettrica, HW e fashion. I parchi logistici si trovano nell'area di Milano (Paullo, Lodi, Novara, Piacenza, Castel San Giovanni, Cornaredo, Area Po Cortemaggiore), di Pavia (Siziano), di Torino (Trofarello, Settimo Torinese), di Bologna (Interporto, Castel San Pietro), di Padova e di Roma.

Conte - confermano il ruolo sempre più centrale di Bologna come polo logistico nazionale e internazionale. Siamo inoltre molto contenti che la struttura che sta per sorgere sia costruita con una particolare attenzione alle tecnologie sostenibili, in linea con le politiche di salvaguardia ambientale perseguite dall'amministrazione”.

Marco Spinedi, presidente dell'interporto, ha ripreso i concetti espressi dalla sindaca Ferranti: “Stiamo vivendo una stagione importante, sia per l'atti->

vità che sta costantemente crescendo nella nostra infrastruttura sia per l'attenzione, anche a livello internazionale, che stiamo raccogliendo. La prossima settimana, ad esempio, giungerà da noi una delegazione dal Sudafrica che viene per apprendere come funziona l'interporto, per capire il nostro modello che ha messo insieme il pubblico e il privato. Una delegazione che si aggiunge alle tante che sono venute negli ultimi tempi, dalla Russia, dalla Polonia, dall'Egitto, addirittura dal Congo. Ciò vuol dire che la scelta, che nel nostro paese risale a diversi decenni fa, di realizzare gli 'interporti', ossia delle infrastrutture al servizio della logistica e dell'intermodalità gomma-ferro, è stata corretta. Il nostro impegno è oggi quello di mettere in 'rete' questi centri, per aumentare l'efficienza del trasporto e della logistica, leva centrale per accrescere la competitività della nostra industria e agevolare il nostro export. La crescita dell'interporto è importante anche ai fini dell'occupazione: puntiamo ad arrivare a 4.000 addetti, buona parte dei quali sono e saranno 'colletti bianchi', ossia tecnici e specializzati in diversi settori, con una crescita della qualità dell'occupazione. Essenziale nel nostro lavoro è l'ottimo rapporto con le istituzioni e con le amministrazioni comunali: abbiamo sempre risposte veloci, cosa rara nel nostro paese, ma essenziale per accelerare il processo di sviluppo".

Tornando alla realizzazione di questo primo edificio della nuova area acquisita da Prologis (che è già da tempo presente nell'interporto con 13 edifici, per una superficie totale di oltre 178 mila metri quadri), il progetto prevede l'impiego di tecnologie sostenibili quali pannelli fotovoltaici, illuminazione a LED, travi in legno lamellare e riciclo delle acque piovane. Il nuovo edificio



Da sinistra: Federico Girgenti, amministratore delegato, Schenker Italiana; Sandro Innocenti, Senior Vice President, Country Manager, Prologis Italia; Erika Ferranti, sindaco di Bentivoglio; Davide Conte, assessore con delega alle Partecipazioni societarie del comune di Bologna; Marco Spinedi, presidente Interporto Bologna

sarà realizzato chiavi in mano dalla società di ingegneria Engineering 2K e dovrebbe essere completato entro il terzo trimestre 2017. Come detto sarà destinato alla DB Schenker. "Questo investimento evidenzia quanto seriamente prendiamo la crescente domanda di strutture e di servizi di alta qualità nel settore della logistica e delle spedizioni. Il nuovo edificio migliorerà ulteriormente la nostra produttività e la nostra efficienza, nel contempo sarà in linea con il nostro impegno per la protezione dell'ambiente e per la si-

curezza, che costituisce una parte centrale della strategia DB 2020 del nostro Gruppo", ha commentato Federico Girgenti, amministratore delegato di Schenker Italiana. "Siamo particolarmente lieti di poter sviluppare un nuovo moderno edificio build-to-suite per un cliente prestigioso come DB Schenker", ha affermato Sandro Innocenti, Senior Vice President, Country Manager di Prologis Italia: "Si tratta di un importante accordo che conferma le nostre capacità di rispondere puntualmente alle esigenze dei clienti". ■

## L'INTERPORTO DI BOLOGNA

La società interporto di Bologna è stata costituita nel 1971 e si fonda su un partenariato pubblico-privato nell'ambito del quale la componente pubblica (comune di Bologna e Città metropolitana di Bologna) detiene la maggioranza (52,66%). L'interporto, ottimamente collegato con la rete autostradale italiana (ha un casello dedicato sulla Bologna-Padova) e con la rete ferroviaria nazionale, si estende, a pochi chilometri dal capoluogo emiliano, su 4,2 milioni di metri quadri (con 1,2 milioni di sviluppo futuri), è dotato di tre terminal ferroviari (due dei quali sono situati lungo la rete ferroviaria nazionale) che occupano complessivamente 600 mila metri quadri, ha 500 mila metri quadri di magazzini coperti. Oggi la società è fortemente impegnata sul fronte dei servizi logistici. In questa ottica ha creato al suo interno un'unità (denominata Consorzio IB Innovation) attivamente coinvolta in progetti di ricerca e sviluppo a livello nazionale e internazionale con l'obiettivo di individuare nuove soluzioni di trasporto e di logistica ad alto valore aggiunto.

# Siete pronti per la più innovativa tecnologia di sempre?



## OM STILL Li-ion: la tecnologia agli ioni di Litio pronta all'azione!

I benefici della tecnologia agli ioni di Litio sono molteplici. La batteria agli ioni di Litio impressiona per le elevate performance, in particolare come alternativa alle batterie tradizionali piombo-acido presso clienti operanti su più turni di lavoro.

Le batterie agli ioni di Litio non necessitano di essere sostituite poiché grazie alla possibilità di essere caricate in tempi brevissimi, utilizzando i tempi morti del ciclo di lavoro per cariche intermedie, consentono un utilizzo continuativo del mezzo su più turni.

Maggior flessibilità, nessuna manutenzione, assenza di emissioni, sicurezza: scoprite i vantaggi della tecnologia agli ioni di Litio OM STILL!

[www.om-still.it](http://www.om-still.it)



first in intralogistics

# intergroup ha compiuto trent'anni

**G**aeta: la società di logistica intergroup ha celebrato i 30 anni di attività organizzando una grande festa con i clienti, i fornitori, le 98 famiglie che collaborano con il grup-

avere ritmi ed esigenze in precedenza sconosciuti e ci si portava verso "il mercato globale". Da tali riflessioni nacque la missione di intergroup: realizzare una moderna piattaforma intermoda-

le di logistica distributiva, con baricentro nei porti di Roma, al centro dell'Italia. Missione nella quale l'azienda continua con passione ed energia a investire tutt'oggi. La holding logistica con sede a Roma conta oggi su una rete di quattro terminal

le altre cose ha lavorato alla recente riforma dei porti), Nereo Marcucci (presidente Confetra), Massimo Mura (amministratore delegato di Tirrenia), Paul Kyprianou (Grimaldi Lines), si sono domandati assieme a clienti, fornitori e al team intergroup se "esiste un identikit per l'operatore multimodale del futuro?". Nel frattempo, intergroup si è preparata al "domani" e a dare continuità all'azienda: oggi ha infatti una nuova squadra manageriale, guidata dal direttore generale Riccardo Sciolti, con "appena" 37 anni di esperienza nel mondo della logistica, Pietro Di Sarno, responsabile commerciale, e Daniele Palombi, CFO del gruppo. I talenti (mix di storia, competenze e nuovi ingressi), i valori in cui l'azienda crede ogni giorno (passione, innovazione, idee, etica, eccellenza), gli investimenti in infrastrutture e software (l'azienda sta ridisegnando il proprio sistema gestionale) rappresentano i pilastri per il futuro del gruppo e la risposta, per intergroup, all'identikit dell'operatore multimodale 2.0. "Siamo consapevoli di aver creato una nave pronta a navigare nel futuro



*Riccardo Sciolti, direttore generale dell'azienda*

po e con le autorità. Assieme hanno condiviso l'evoluzione dell'attività logistica in questi anni e hanno tentato di tracciare un identikit dell'operatore del futuro, l'operatore multimodale 2.0. Un traguardo importante: tre decenni in un settore come la logistica che ha accompagnato la storia industriale del paese e ne ha contribuito a ridisegnare i confini. La storia dell'azienda prevede la presenza di persone visionarie, di passione energetica e di una smisurata voglia di mettersi in gioco. Nei primi anni, verso la metà degli anni Ottanta, il mondo era soggetto a rapidi cambiamenti sociali, culturali e scientifici che lo indirizzavano prepotentemente verso una nuova era. Si affermavano nuovi mezzi di trasporto, sistemi di comunicazione sconosciuti in precedenza e la tecnologia informatica si diffondeva in tutti i settori produttivi e della vita sociale e ne diveniva il nuovo sistema nervoso. Grazie a tutto ciò la mobilità e lo scambio a livello mondiale delle merci e delle persone, iniziava ad

portuali come Civitavecchia, Gaeta, Ravenna e Savona, e 9 warehouse (molti dotati di impianti di packaging e labeling) dislocati su tutto il territorio nazionale; una società di trasporti che effettua consegne in tutta Italia e anche verso alcune destinazioni internazionali; una società che effettua trading e distribuzione di materie prime. La giornata di festa ha guardato però principalmente al futuro e ai prossimi 30 anni dell'azienda e dell'industria logistica. Per questo nomi importanti della logistica, come Carlo Mearelli (presidente Assologistica), il comandante Meoli (capitaneria di Porto), il professor Zunarelli (che tra

della logistica. Non sappiamo che mare e che acque troveremo, ma questo è quello che da 30 anni ci eccita di questo settore", giurano con entusiasmo in azienda. ■



# vi diamo spazio

## 270.000 mq ad uso logistico



Dal 1930, uomini che lavorano.

Proponiamo, in acquisto o locazione, fabbricati ad uso logistico, vicino a importanti reti viarie e in zone di grande interesse produttivo.

completo di impianti per la climatizzazione



### VENETO Treviso

- lungo la SR 348 Feltrina, asse di collegamento Treviso Feltre
- a circa km 10 dai caselli di Treviso Nord-Sud Autostrada A27
- a circa km 10 dalla futura Pedemontana Veneta
- fronte allacciamento futura tang. Est di Treviso

**Sup. Stoccaggio:** mq 1.600 ca.  
**Sup. Uffici:** mq 800 ca.  
C.E.tipo: E, ipe 23,48 kWh/mc a.

**Altezza utile:** var. m 6,00  
**Baie di carico personalizzabili**

immobili personalizzabili ad hoc, chiavi in mano!



### EMILIA ROMAGNA Medicina BO

- a pochi chilometri dalle uscite autostradali di:  
«Castel S. Pietro Terme» della aut. A14  
«Bologna Interporto» della aut. A13

**Sup. immobili:** da mq 300 ca. a mq 23.000  
Immobili in fase di realizzazione, possibilità di banchine di carico, h m var. 6,50-7,00.

C.E.tipo: ipe 21,37 kWh/mc a.

### FRIULI VENEZIA G. - Orcenico di Zoppola (PN)

- prossimità della S.S. 13 «Pontebbana»;
- a circa km 5 dalla S.S. 2 «Cimpello-Sequals»;
- a circa km 8 dall'autostrada A28 (PN-Portogruaro-Conegliano)

**Sup. area:** mq 27.600 ca.  
**Sup. Fabbricato:**  
mq 12.500 ca., frazionabili  
C.E.tipo: D, ipe 16,60 kWh/mc a.

**Altezza utile:** var. m 6,90-17,00  
**Baie di carico sul fronte principale**

immobili personalizzabili ad hoc, chiavi in mano!



### FRIULI VENEZIA G. - San Giorgio di Nogaro (UD)

- fronte strada provinciale S.P. 80
- a circa km 5 dall'uscita «San Giorgio di Nogaro della A4 VE-TS»
- a circa km 2 dalla Z.I. della «Aussa Como»

**Sup. area:** mq 19.000 ca.  
**Sup. Fabbricato:**  
mq 9.700 ca., frazionabili

**Altezza utile:** m 7,30 ca.  
**Baie di carico:** personalizzabile

### TOSCANA Vecchiano (PI)

- area nella quale realizzare un fabbricato ad hoc, con formula «chiavi in mano»
- fronte autostrada Firenze - mare
- prospiciente l'uscita Pisa Nord della A11
- all'intersezione con la A12

**Sup. area:** mq 77.200 ca.  
**Sup. realizzabile:**  
mq 33.800 ca., frazionabili

INDIVIDUIAMO LE AREE NELLE QUALI REALIZZARE I VOSTRI IMMOBILI.

SIAMO PROPRIETARI, INOLTRE, DI IMMOBILI DA ADIBIRE A PICCOLI MAGAZZINI E TRANSIT POINT.

## Lefim

Promotion Real Estate Development

Tel. 0422.299311 • [www.lefim.it](http://www.lefim.it) • [info@lefim.it](mailto:info@lefim.it)

**Basso Cav. Angelo**  
COSTRUZIONI GENERALI  
Industrialized Building Infrastructures

Realizziamo i vostri immobili anche nelle aree di vostra proprietà.

**Sogeicom**  
Property Facility Management

Ci occupiamo della gestione e della manutenzione dei vostri fabbricati.

**BHR**  
Business Hotel and Resorts

Osperiamo i vostri clienti e rendiamo unici i vostri eventi aziendali.

# Passaggio generazionale, servono “valori” forti

Alessandro Bursese, direttore generale del Gruppo Logistico LDI, parla della sua esperienza all'interno dell'azienda a conduzione familiare.

di **Paolo Giordano**



ALESSANDRO BURSESE

L'azienda Distribuzione è nata nel 1979 a Pomezia, alle porte di Roma, in direzione sud. Pomezia che nel tempo diverrà sempre più importante nello scenario logistico della capitale, così come accadrà per Fiano Romano, verso nord. Nel 1981 fu creata la consociata Interlaziale, dando vita al Gruppo Logistico LDI, che, da allora, è costantemente cresciuto. Un'azienda, sempre condotta dalla famiglia Bursese, quindi, con una lunga storia di successi alle spalle. Nell'intervista con Alessandro Bursese - figlio del fondatore Giuseppe -, oggi direttore generale, partiamo proprio dalla “storia” dell'azienda e da come stia reagendo in questi tempi non facili sia per l'economia nazionale sia per quella regionale e romana.

**DA QUASI 40 ANNI L'AZIENDA È SUL MERCATO. OSSIA, PRIMA DELLA SUA NASCITA. OGGI, LEI HA LA RESPONSABILITÀ DI DIRETTORE GENERALE. COME HA VISSUTO QUESTO PERCORSO E, CHIAMIAMOLO COSÌ, QUESTO “PASSAGGIO GENERAZIONALE”?**

▮ Premetto, e mi pare rilevante, che per avere successo il passaggio generazionale deve vedere impegnate entrambe le generazioni: si fa in due, bisogna essere “intelligenti” in due. Questo è fortunatamente avvenuto nella nostra famiglia e nel nostro Gruppo. Anche la storia dell'azienda, le sue tradizioni, la sua filosofia, la sua etica sono state in questo senso di notevole aiuto.

**MI SPIEGA MEGLIO QUEST'ULTIMO CONCETTO?**

▮ Le sorti di un'impresa, specialmente quando si è in procinto di un passaggio generazionale, dipendono molto da come si configura l'azienda. Se, come in Italia spesso purtroppo accade, le “ragioni” dell'impresa stanno principalmente nei rapporti politici, nelle amicizie, nelle relazioni sociali, a volte le più disparate, e non nel lavoro, nel prodotto, nel confronto con la realtà del mercato, la “seconda generazione” ha vita breve. La nostra famiglia invece ha sempre “fatto impresa”, ha sempre reinvestito nell'azienda, ha puntato a dare lavoro, a migliorare l'efficienza aziendale, a tenere la barra fissa sul

## IL GRUPPO LOGISTICO LDI

Fondata nel 1978, Laziale Distribuzione è a capo del Gruppo Logistico LDI, una realtà composta da tre aziende: Laziale Distribuzione, Interlaziale Trasporti e Spedizioni e Log.Di. Il gruppo ha diverse sedi: il polo logistico di Roma a Santa Palomba (Laziale Distribuzione) e il presidio logistico-distributivo nel nord Italia con le sedi di Paderno Dugnano, Bollate, Ceriano Laghetto e Bologna Bentivoglio. Complessivamente LDI ha circa 400 impiegati (150 dipendenti e 250 collaboratori) e 12 impianti sull'intero territorio italiano, pari a oltre 180 mila mq coperti. La distribuzione avviene attraverso 15 piattaforme in tutta Italia, di cui tre controllate e partecipate. Ogni anno il gruppo movimentava 1,5 milioni di spedizioni e circa 4 milioni di quintali di merce. Gruppo Logistico LDI ha di recente ottenuto il premio “Company to Watch 2015” per il settore operatori logistici, operatori multimodali e spedizionieri. Certificazioni: qualità UNI EN ISO 9001:2008.

Il sito di riferimento è [www.logd.it](http://www.logd.it)

## ORA C'È ANCHE LA DOGANA

All'interno del polo logistico della Laziale Distribuzione (Via Ardeatina n. 2491 – edificio C2, in località Santa Palomba), dal 24 ottobre, è operativa la nuova sede della sezione territoriale della dogana di Pomezia. La nuova sede, facilmente raggiungibile, è dotata di parcheggi per l'utenza e di un contesto di ampie potenzialità industriali. La sezione è dotata anche di postazione scanner mobile e presenta la possibilità, per i container su ruota, di sdoganare facilmente per le attrezzature di cui è dotato l'Ufficio visite. Le operazioni doganali potranno essere svolte dal lunedì al venerdì dalle ore 8.00 alle ore 17.30. "E' una vittoria per il tessuto industriale più importante dopo quello di Milano, che si dota di un servizio all'avanguardia e che sarà il prodromo di azioni di posizionamento logistico anche attraverso la piattaforma di scambio ferro-gomma programmata dal piano nazionale della logistica in collaborazione con Rfi e della nuova autostrada Roma-Latina in via di affidamento", ha dichiarato a questo proposito il presidente di Assologistica Carlo Mearelli.

Il sito di riferimento è [www.logd.it](http://www.logd.it)

mercato, a migliorare i rapporti con il territorio. Valori importanti, sempre vivi, e che sono stati la guida per la famiglia e per l'azienda. Tutto ciò ha facilitato, e di molto, quello che abbiamo chiamato il "passaggio generazionale", sottolineando anche che mio padre è ancora attivo nell'impresa. Per concludere su questo aspetto, penso che il nostro modello aziendale possa essere definito "moderno", teso sugli obiettivi, più simile a quelli esteri che a quelli assai spesso in uso nel nostro paese.

### **STA DICENDO CHE I "VALORI FORTI", COME QUELLI CHE HA ELENcato SALVAGUARDANO L'AZIENDA ANCHE IN UN EVENTUALE PASSAGGIO GENERAZIONALE?**

Esattamente. Nel corso di decenni, come dicevo, abbiamo sempre investito nell'azienda, ciò l'ha resa forte e ne ha permesso la sopravvivenza anche quando, nel 2008-2009, non è "scoppiata" una crisi, bensì è cambiato il mondo, che non tornerà mai più quello che era in precedenza. Credo

che ciò sia rilevante: ripeto, è superficiale e scorretto parlare di "crisi" o di "ripresa", quello che è avvenuto è un drastico "cambiamento" a livello globale. In tale ottica, se non avessimo avuto un retroterra intriso di quei valori forti di cui parlavamo, l'azienda sarebbe morta. Come ne sono morte o semplicemente "dissolte" tante nel panorama industriale nazionale.

### **SE LE CHIEDESSI DI DEFINIRE IN UN CONCETTO PERCHÉ CIÒ È ACCADUTO E CONTINUA AD ACCADERE IN ITALIA, COSA MI RISPONDEREBBE?**

E' accaduto e accade ancora perché negli ultimi trent'anni l'Italia ha costruito e alimentato un sistema socio-economico, industriale che si basa sull'inefficienza. Questa è la grande differenza con altri paesi, dove magari esiste la corruzione, ma in un ambito che comunque non travalica la realtà. Mi spiego meglio con un esempio: da noi si decide spesso di fare un'opera infrastrutturale senza tener conto di costi e benefici, ma solo perché è "politicamente" conveniente, corrisponde

a interessi larghi e compositi. All'estero si fa solo se serve, poi qualcuno magari ci guadagna, ma con un danno per la collettività assai minore.

### **TORNIAMO AL GRUPPO LDI. QUALI RISULTATI HA CONSTATATO DALLA "STORIA" DELL'AZIENDA?**

Abbiamo costruito un differenziale competitivo importante. Grazie agli investimenti, alla ricerca e all'impegno per costruire un modello di funzionalità ed efficienza abbiamo aumentato il fatturato, costantemente. Oggi stiamo sul mercato potendo offrire ai clienti, e sono presenti fra loro anche multinazionali, servizi che si affermano in primo luogo per la loro alta qualità. Il mercato è difficile, come sappiamo, e sono calati anche i margini, ma noi andiamo comunque a "velocità doppia", nonostante ci dobbiamo scontrare con i limiti del sistema, in primo luogo quelli drammatici della infrastrutturazione. Oggi, raggiungere Pomezia via strada è un'impresa. Altro esempio: il nostro polo non ha l'acqua diretta, non è collegato alla fogna, possiamo lavorare solo grazie a un nostro impianto di depurazione che potrebbe servire un paese di mille abitanti.

### **PARLIAMO DEL FUTURO ...**

Guardo avanti con fiducia. Anche perché stiamo realizzando partnership di valore con aziende strutturate come la nostra, anche loro "rimaste in piedi". Ad esempio, in un settore complesso come l'eCommerce che ci sta dando soddisfazioni. Questo ci permette di allargare il nostro paniere di servizi. Vedo anche che a livello politico qualcosa sta cambiando: l'atteggiamento del ministro Delrio nei confronti della logistica e dell'intermodalità rappresenta una svolta epocale. Speriamo che se ne vedano i frutti sul piano reale. ■

# Il settore marittimo ha "retto", ma molti problemi restano aperti

A Roma si è svolta l'assemblea della Confitarma.



EMANUELE GRIMALDI

Si è tenuta nella capitale l'assemblea annuale della Confitarma, presenti il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e il presidente della Confindustria Vincenzo Boccia. Pubblichiamo di seguito ampi stralci della relazione di Emanuele Grimaldi, presidente della Confederazione degli armatori.

**La crisi.** Da quasi dieci anni la vita economica e sociale è scandita da una sola parola: crisi. Finanziaria, sociale, dell'immigrazione, dei noli e così via. L'anno scorso, pur con cautela, si intravedevano i primi segnali positivi. Poi è arrivato questo 2016 con il suo carico di eventi straordinari: dagli atti terroristici in Europa alla sempre più sanguinosa guerra in Siria, dalla crisi umanitaria nel Mediterraneo al tentato colpo di stato in Turchia, dalla crisi delle banche al rallentamento in Cina

e all'indebolimento delle economie di molti paesi in via di sviluppo.

Nella generale tendenza al ribasso dei mercati marittimi che ne è derivata, alcuni andamenti sono in controtendenza: i comparti dei traghetti e delle navi da crociera registrano andamenti positivi, mentre nel settore delle rinfuse e delle portacontainer la debole crescita della domanda si combina con l'eccesso di offerta di naviglio, facendo registrare - specie per i carichi secchi - il perdurante andamento negativo dei noli. Il fallimento della società coreana Hanjin è emblematico degli effetti della crisi.

**Altri fattori.** Ci sono anche altri fattori, non meno importanti, di cui poco si parla. Basti l'esempio del ritorno del protezionismo nel commercio mondiale. La Relazione 2016 della commissione europea sulle barriere al commercio e agli investimenti e sulle tendenze protezionistiche, evidenzia che nei 31 paesi monitorati, a fronte di 200 nuove misure protezionistiche, negli ultimi 18 mesi nessuna di quelle preesistenti di ostacolo al commercio è stata eliminata. È rilevante il fatto che alcuni di questi paesi nello scacchiere mondiale sono importanti importatori ed esportatori e controllano forti flotte mercantili. Ciò comporta un evidente e inevitabile impatto sullo shipping che, peraltro, in questa sorta di maremoto globale, continua a trasportare il 90% del commercio mondiale.

**L'occupazione.** È una questione impor-

tante alla quale Confitarma ha sempre riservato grande attenzione, ben consapevole della complessità di un settore internazionalizzato come quello marittimo e delle sue peculiarità. Inoltre, da sempre, lavoriamo sia per garantire ai nostri equipaggi condizioni di lavoro a bordo migliori, sicurezza della navigazione e welfare avanzato, sia per una loro certificazione qualificata di competenze, riconosciuta a livello internazionale, nonché per la formazione delle nuove leve. Abbiamo dimostrato nella pratica come l'imbarco regolato di personale extracomunitario ai fini del mantenimento della competitività abbia di fatto trainato l'occupazione di marittimi italiani. È questa visione, condivisa con le istituzioni e i sindacati, che ha ispirato la riforma del settore del 1998, grazie alla quale la nostra flotta si è rinnovata ed è cresciuta stimolando anche lo sviluppo di tutto il cluster marittimo italiano. L'economia del mare, infatti, continua a contribuire al prodotto interno lordo nazionale per oltre 32 miliardi di euro (2,03%) dando così occupazione - lo voglio sottolineare con forza - a circa il 2% della forza lavoro del paese (471 mila persone fra addetti diretti e indotto).

**Competitività della nostra flotta.** Nonostante le flessioni registrate, la flotta mercantile italiana, con oltre 16,5 milioni di tonnellate, è sempre nelle prime posizioni: seconda nell'Unione europea, terza tra le flotte dei maggiori paesi riuniti nel G20 e quarta al mondo. Rilevante la situazione dei comparti





*Una curiosa immagine del porto di Trieste. Porto importante per lo short sea shipping italiano, grazie ai suoi collegamenti con la Turchia*

delle crociere e dei traghetti ro-ro. Gli ultimi dati confermano che nel 2015 il contributo economico e occupazionale generato in Europa dall'industria delle crociere è stato di 41 miliardi di euro e di 360 mila addetti. Da rilevare che l'Italia è leader nel settore con 4,5 miliardi spesi e 103 mila addetti occupati. Senza trascurare l'eccellenza dei cantieri italiani, leader in Europa e nel mondo nella costruzione di navi da crociera. Due soli numeri: 21 navi ordinate e quasi 12 miliardi di dollari investiti. Inoltre, l'Italia è la prima al mondo nella graduatoria delle principali flotte di navi ferry e ro-ro pax, con 250 unità per più di 5 milioni di tonnellate di stazza su un totale di circa 28 milioni di gt.

**Le difficoltà.** La competitività della flotta italiana è stata rafforzata e mantenuta, grazie a misure che hanno consentito ai nostri armatori di fronteggiare ad armi pari la concorrenza estera di marine sia comunitarie che extra-comunitarie. Peraltro, occorre ricordare che alcune navi operanti in mercati e rotte specifiche, pur occupando solo marittimi italiani, non usufruiscono di alcun incentivo e soffrono di una mancanza cronica di norme ad hoc che ne blocca le opportunità di sviluppo. Em-

blematico il comparto del bunkeraggio marittimo, ove da tempo si lamenta una costante perdita di competitività nei confronti della concorrenza estera, che trae vantaggio da costi industriali inferiori a danno dei rifornimenti del bunker nei porti italiani. Costi aggravati nel 2016 dalla nuova normativa sulla circolazione dei carburanti esenti da accisa e dal nuovo codice doganale comunitario. Confitarma si è attivata immediatamente per ottenere dalle amministrazioni competenti i necessari interventi correttivi. Li attendiamo per la fine dell'anno.

**Convenzione STCM.** Dal 1° gennaio 2017, con l'entrata in vigore degli emendamenti di Manila alla Convenzione STCM, interverranno importanti novità in materia di formazione, addestramento e certificazione dei lavoratori marittimi.

In pratica, entro quest'anno, i certificati rilasciati ai marittimi italiani dalla nostra amministrazione dovranno essere adeguati ai nuovi requisiti introdotti dalla Convenzione: si parla dei certificati di competenza di ben oltre 10 mila ufficiali, nonché dei certificati relativi a circa 20 mila sottufficiali e comuni. Nella maggior parte dei paesi marittimi,

il processo di adeguamento agli standard internazionali è iniziato nel 2012. In Italia, invece, il primo decreto legislativo attuativo degli emendamenti di Manila è entrato in vigore nel giugno 2015. Soltanto dopo tale data, i ministeri competenti hanno potuto lavorare sugli altri numerosi provvedimenti attuativi, gli ultimi dei quali (peraltro particolarmente rilevanti) sono stati pubblicati nel corso del mese di agosto 2016, ad appena 4 mesi dall'entrata in vigore della Convenzione. L'armamento è molto preoccupato, dato che diversi marittimi devono anche superare i corsi di formazione obbligatori e, al contempo, le Capitanerie di porto dovranno assolutamente concludere, nei prossimi due mesi, l'adeguamento delle certificazioni dei molti marittimi ancora scoperti. Le nostre preoccupazioni non sono soltanto connesse alle pesanti sanzioni amministrative a carico dell'armatore previste dalla legge per l'eventuale mancata certificazione dei marittimi imbarcati, ma soprattutto alle difficoltà che potremmo avere ad armare molte delle nostre navi, con il fondato rischio di essere costretti a imbarcare marittimi non italiani con evidenti ripercussioni per l'occupazione nazionale.

**Ammortizzatori sociali.** Non c'è dubbio che il Fondo Solimare, istituito nel 2015, può rappresentare in alcune congiunture economiche delicate un importante strumento a supporto dei lavoratori del settore marittimo, i quali storicamente non hanno mai beneficiato dell'istituto della cassa integrazione. Tuttavia, per consentire al Fondo di erogare le cospicue risorse già versate da aziende e lavoratori, occorre una modifica della disposizione del decreto interministeriale istitutivo che ne ha finora sostanzialmente bloccato l'attività. Sono certo che i dicasteri coinvolti, >

Lavoro ed Economia, interverranno in tal senso al più presto. Da ultimo, ricordo che aziende armatoriali e lavoratori marittimi attendono, da più di 10 anni, l'entrata in vigore della riforma del collocamento della gente di mare. Auspicio che, grazie al lavoro del tavolo tecnico aperto in sede ministeriale prima dell'estate, si possa giungere in tempi rapidi alla necessaria semplificazione delle procedure di arruolamento, nonché a disporre finalmente di un quadro dei marittimi italiani effettivamente disponibili all'imbarco.

**Sburocratizzazione.** Da molti anni, una parte consistente del discorso dei presidenti di Confitarma è dedicata all'esigenza di valorizzare il ruolo

**Short Sea Shipping.** L'intermodalità marittima è la risposta per ridurre l'impatto ambientale e rendere sostenibile il trasporto. In Italia, il sistema delle Autostrade del Mare risponde a questa esigenza e continua a svilupparsi: dal 1999, i metri lineari offerti dai servizi regolari di navi ro-ro per la Sicilia sono aumentati del 160%, quelli per la Sardegna del 122% e quelli su rotte internazionali addirittura del 1.240%, con collegamenti tra l'Italia e Marocco, Tunisia, Spagna, Francia, Malta, Albania e Grecia. E oggi apriamo l'ultima sfida, con il cabotaggio nazionale continentale sulle dorsali adriatica e tirrenica. Se allarghiamo il discorso anche agli altri tipi di navi operanti tra i nostri porti, con più di 5 miliardi di euro di fatturato e

ad incentivare il trasferimento del trasporto su strada verso quello intermodale marittimo ("Marebonus") e quello ferroviario ("Ferrobonus"): due nuovi strumenti per il rafforzamento e miglioramento del trasporto sostenibile. Ringraziamo il ministro per l'assicurazione che tali misure saranno operative entro l'anno.

**Conclusioni.** Se confrontiamo i dati che riguardano il nostro impegno tra il 1998 e il 2015, si nota che la flotta è passata da 7,8 milioni di tonnellate di stazza a 16, mentre l'occupazione marittima è salita da 30 mila a 63 mila unità. Una crescita costante, resa possibile dalla istituzione nel 1998 del Registro internazionale, grazie alla felice intuizione della classe politica di allora che all'unanimità approvò la riforma della navigazione marittima, recependo in pieno le linee-guida dell'Unione europea. Il contenuto di questa riforma può essere riassunto in una sola parola: flessibilità. Quella stessa flessibilità oggi messa in discussione dall'Atto n.321 del governo, i cui effetti sono ben chiari ed evidenti a tutti coloro che conoscono il settore e che non tarderanno a palesarsi, trascorso il periodo transitorio di 18 mesi dalla sua pubblicazione. Tale provvedimento - ancora al vaglio del parlamento - se accolto, per alcune rotte esposte alla concorrenza internazionale vincolerà i benefici fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime all'esclusivo impiego di personale italiano/comunitario sulle navi del Registro internazionale. In tutta franchezza, devo dire che nessuno di noi avrebbe mai immaginato interventi volti a cambiare "dall'alto" un sistema normativo coerente e fondato sulla certezza del diritto comunitario e nazionale, sistema che ha consentito allo shipping italiano un successo senza precedenti anche, e soprattutto, in campo occupazionale. ■



Venezia, una nave da crociera nel canale della Giudecca. Anche il settore crociere è di primaria importanza per la nostra economia marittima

dell'amministrazione marittima che si occupa delle nostre problematiche, di semplificare il sistema delle regole per renderlo più efficiente, di riconoscere la specificità di questo settore evitando la dispersione delle competenze in tanti ministeri diversi. Purtroppo, nulla è cambiato rispetto allo scorso anno e quindi non mi ripeterò.

circa 10 mila lavoratori, il cabotaggio italiano "allargato" si presenta con tutta la sua vitalità, dimostrando di essere la cerniera dell'economia del territorio nazionale e il volano dello sviluppo della nostra portualità merci e passeggeri. La legge di Stabilità 2016 ha previsto gli stanziamenti necessari per l'attuazione di due nuovi provvedimenti, volti



# Amore per la semplicità

## La logistica da un diverso punto di vista

**Il modo migliore per gestire le supply chain più lunghe e complesse è un approccio integrato, capace di dare visibilità a tutte le attività operative.**

Come esperti di supply chain, in CEVA ci impegniamo a rendere la vita dei nostri Clienti il più semplice possibile: proponiamo un interlocutore unico, che integra tutto ciò che facciamo, così ti è più facile coordinare la logistica. Farai esperienza di una comunicazione rapida, in diretto contatto con i responsabili, e di un servizio altamente reattivo. Questo approccio integrato ci rende unici e rende la tua vita molto più semplice.

**Non è arrivato il momento di vedere la supply chain da un diverso punto di vista? Noi crediamo di sì.**

Altre informazioni su come trasformare la tua supply chain all'indirizzo  
[www.cevalogistics.com](http://www.cevalogistics.com)



Making business flow

# Be inspired



## Entrate nella nostra idea di logistica.

Pensiamo a nuovi sistemi energetici. Pensiamo a una nuova connettività con tecnologia Smart. Pensiamo a nuove soluzioni per movimentare le merci e per migliorare l'efficienza delle vostre operazioni logistiche. Pensiamo a una automazione semplice.

Le nostre idee muovono la logistica e vi portano fra le tecnologie del futuro.

think  
**Future**

think  
**Toyota**

**TOYOTA**

MATERIAL HANDLING

Scoprite le nostre idee [www.toyota-forklifts.it](http://www.toyota-forklifts.it)