

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



XIV PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO
Innovazione in primo piano

Consegnati a Milano
i premi aziendali,
ad personam
e le menzioni speciali

Intermodalità: sviluppo a rischio?

EDITORIALE
L'ECONOMIA SOMMERSA
VALE IL 12,4% DEL PIL

ASSEMBLEA CONFETRA
NEL MIRINO BUROCRAZIA
E INFRASTRUTTURE

RISORSE UMANE
RICERCA SU RUOLI
AZIENDALI E LOGISTICA

AGGIUNGI VALORE ALLA TUA **SUPPLY CHAIN** PER IL SETTORE **CONSUMER E RETAIL.**



In XPOLogistics conosciamo e condividiamo le vostre sfide imprenditoriali. Studiamo soluzioni logistiche su misura, in linea con le vostre esigenze.

I nostri punti di forza sono:

- **Ottimizzazione** dei flussi
- **Controllo** dei Costi
- **Gestione** Ordini e Resi
- **Attività a Valore Aggiunto**

Mettiamo tutta la nostra competenza al vostro servizio. Per superare le vostre sfide logistiche, potete contare su di noi.

4.000

COLLABORATORI

42SITI IN ITALIA E
SVIZZERA ITALIANA**NETWORK DI
TRASPORTO
SPECIALIZZATO****735.000**M² DI AREE DI
DEPOSITO

Contattateci: +39 02 92 00 3201 | commerciale@xpo.com

SOMMERSO E ATTIVITA' ILLEGALI **costano al paese una cifra pari al 12,4% del Pil**

DI RECENTE L'ISTAT HA PUBBLICATO DUE DATI PARTICOLARMENTE SIGNIFICATIVI SUL "MOMENTO" CHE STA ATTRAVERSANDO L'ITALIA: IL PRIMO, RESO NOTO TRIMESTRALMENTE, SOTTOLINEA CHE IL NOSTRO PIL, NEL TERZO TRIMESTRE DELL'ANNO, CORRETTO PER GLI EFFETTI DEL CALENDARIO E DESTAGIONALIZZATO, È RIMASTO INVARIATO RISPETTO AL TRIMESTRE PRECEDENTE. IN PARTICOLARE, C'È DA SOTTOLINEARE CHE IL DATO È RIMASTO INVARIATO GRAZIE A UN AUMENTO DEL VALORE AGGIUNTO NEI COMPARTI AGRICOLTURA, PESCA E SERVIZI CHE HA COMPENSATO LA DIMINUZIONE REGISTRATA NEL SETTORE INDUSTRIALE. ANCHE LA DOMANDA INTERNA, COSÌ COME QUELLA ESTERA, SONO RIMASTE FERME. CIÒ SOTTOLINEA CHE IL SISTEMA PRODUTTIVO DEL PAESE È IN "FRENATA", COME DEL RESTO È CONFERMATO ANCHE DALLA STIMA ISTAT SUI CONSUMI CHE NELLO SCORSO SETTEMBRE SAREBBERO CALATI DELLO 0,8% SU AGOSTO E DEL 2,5% IN TERMINI TENDENZIALI, OSSIA SU SETTEMBRE 2017. PARLAVAMO DI UN SECONDO DATO, CHE È CONTENUTO NEL RAPPORTO CHE ANNUALMENTE L'ISTAT DEDICA ALL'"ECONOMIA NON OSSERVATA", OVVERO ALLA SOMMA DELLE ATTIVITÀ SOMMERSE E DI QUELLE ILLEGALI NEL NOSTRO PAESE. IL RAPPORTO APPENA PUBBLICATO METTE A CONFRONTO QUATTRO ANNI, DAL 2013 AL 2016. NEL 2016, IL SOMMERSO ECONOMICO, IN AGGIUNTA ALLE ATTIVITÀ ILLEGALI, HA AVUTO UN VALORE, SECONDO L'ISTAT, DI CIRCA 210 MILIARDI DI EURO, PARI AL 12,4% DEL PIL. IL VALORE AGGIUNTO GENERATO DALL'ECONOMIA SOMMERSA È AMMONTATO A POCO MENO DI 192 MILIARDI DI EURO, QUELLO CONNESSO ALLE ATTIVITÀ ILLEGALI (INCLUSO L'INDOTTO) A CIRCA 18 MILIARDI. LA COMPOSIZIONE DELL'ECONOMIA NON OSSERVATA HA REGISTRATO NEL 2016 VARIAZIONI LIMITATE: LA COMPONENTE RELATIVA ALLA SOTTO-DICHIARAZIONE HA PESATO PER IL 45,5% DEL VALORE AGGIUNTO (CIRCA LO 0,6% IN MENO SUL 2015); IL RESTO È ATTRIBUIBILE PER IL 37,2% ALL'IMPIEGO DI LAVORO IRREGOLARE, PER L'8,8% ALLE ALTRE COMPONENTI (FITTI IN NERO, MANCE E INTEGRAZIONE DOMANDA-OFFERTA) E PER L'8,6% ALLE ATTIVITÀ ILLEGALI. QUESTO DATO, SEPPURE IN LEGGERA FLESSIONE (SI È REGISTRATO, INFATTI NEL 2016, UN CALO DELLO 0,2% SUL 2015), SPECIALMENTE IN RAPPORTO AL PAGAMENTO DELLE TASSE, DIMOSTRA CHE C'È "QUALCOSA" CHE NON FUNZIONA NEL "SISTEMA ITALIA", IN TERMINI STRUTTURALI. DA ANNI E ANNI SI PARLA DI LOTTA ALL'EVASIONE E ALLE ATTIVITÀ "IRREGOLARI", MA I RISULTATI SONO QUESTI: UN 12,4% IN MENO SUL PIL.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Trasporti 2018

**LA FERROVIA IN CALO
SUL DATO 2017**

8

Risorse Umane

**UNA RICERCA SU RUOLI
AZIENDALI E LOGISTICA**

23

Assemblea della Confetra

**INFRASTRUTTURE E BUROCRAZIA
AL CENTRO DELL'ATTENZIONE**

26

XIV Premio il Logistico dell'Anno

**INNOVAZIONE
IN PRIMO PIANO**

30

XIV Premio il Logistico dell'Anno

**INTERMODALITA':
SVILUPPO A RISCHIO?**

31

XIV Premio il Logistico dell'Anno

**LA CONSEGNA
DEI RICONOSCIMENTI**

33

Primo Piano: Sanilog

**IL FONDO SANITARIO INTEGRATIVO
PER I DIPENDENTI DELLA LOGISTICA**

43

Primo Piano

**LO SVILUPPO DEL PALLET POOLING:
LPR CRESCE A DUE CIFRE**

53

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

10

DALLE AZIENDE

12



Nel primo semestre di quest'anno, secondo la nota congiunturale pubblicata dalla Confetra, i trasporti merci nel nostro paese sono in una fase di rallentamento, affiancandosi quindi all'andamento dell'industria (servizio a pag. 8)



Oggi Sanilog, il fondo sanitario integrativo per i dipendenti della logistica, prevede coperture assicurative tra le più svariate e svolge un ruolo consolidato, grazie anche al fatto di avere raggiunto oltre 113 mila iscritti (il servizio a pag. 43)



PUBBLICITÀ SU RIVISTE E SITI ONLINE, SFRUTTA IL BONUS FISCALE!

Le imprese che investono in pubblicità sulla stampa e sui siti web possono usufruire di un bonus fiscale. Il bonus, sotto forma di credito d'imposta, è **pari al 75%** dell'aumento degli investimenti pubblicitari sui media dell'anno precedente e **si eleva al 90%** in caso di micro, piccole, medie imprese e start up innovative.

Il bonus vale sia per gli investimenti pubblicitari del 2018, sia per quelli effettuati tra il 24 giugno e il 31 dicembre 2017.

EUROMERCI ed **EUROMERCI.IT** sono le pubblicazioni - in versione cartacea e online - di riferimento per il mondo della Logistica e del Supply Chain management

Entra a far parte del nostro network, sfruttando al meglio quanto previsto dal bonus fiscale.

PER INFORMAZIONI:
culturaformazione@assologistica.it

Pil "fermo" nel terzo trimestre

Come sottolineato nell'editoriale, l'Istat ha pubblicato il rapporto annuale che valuta a quanto ammonta nel nostro paese l'"economia non osservata", ossia quella che deriva dalla somma delle attività sommerse e di quelle illegali. L'Istat valuta tale somma, per il 2016, pari a 210 miliardi di euro, cifra che vale il 12,4% del nostro Pil. L'Istat ag-



giunge che la cifra è in leggera flessione rispetto al 2015, ma resta comunque un enorme peso per lo sviluppo economico del paese, anche in considerazione del fatto che il 45,5% di questo ammontare è dovuto alla sottodichiarazione, quindi risulta essere una forte penalizzazione per l'erario. Una penalizzazione che rende ancora più complicata la ripresa economica, che già incontra notevoli difficoltà. Infatti, le stime dell'Istat valutano che nel terzo trimestre dell'anno il nostro Pil sia rimasto fermo rispetto al secondo trimestre. Un segno evidente del "rallentamento" in corso negli ultimi mesi del 2018. In particolare, sempre nel terzo trimestre, l'Istat giudica in diminuzione sul trimestre precedente il valore aggiunto dell'industria. Anche i dati sulla produzione industriale

L'economia sommersa e illegale

Fonte: ISTAT

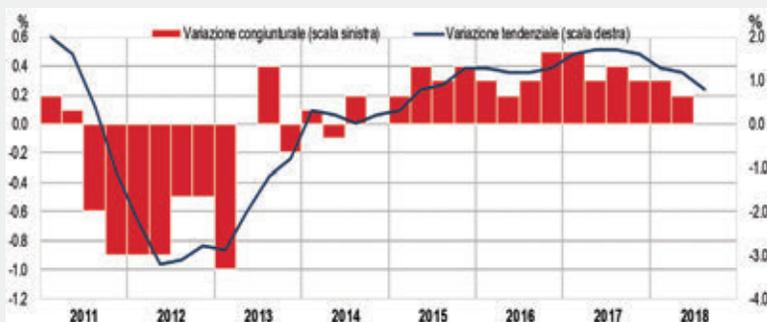
(2013-2016, valori in milioni di euro)

	Anni			
	2013	2014	2015	2016
Economia sommersa	189.941	196.005	190.251	191.838
da Sottodichiarazione	99.444	99.542	93.119	95.383
da Lavoro irregolare	92.299	78.068	76.998	78.010
Altro	18.199	18.396	20.134	18.445
Attività illegali	16.548	16.884	17.099	17.981
Economia non osservata	206.490	212.889	207.351	209.819
Valore aggiunto	1.444.106	1.457.859	1.485.251	1.517.531
PIL	1.604.599	1.621.827	1.652.085	1.689.748

Stima del Pil

Fonte: ISTAT

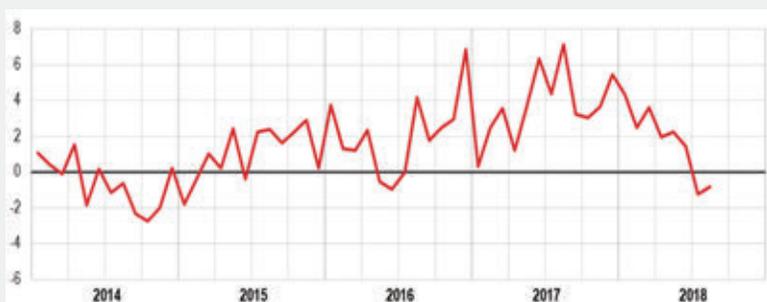
(1° trim. 2011-3° trim. 2018, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno di riferimento 2010)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(gen. 2014-ag. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente base 2015=100)



PER GUIDARE IL VOSTRO BUSINESS AL SUCCESSO.



NUOVA LINEA DI CARRELLI ELEVATORI CAT 80V.

La risposta definitiva alle esigenze di potenza, precisione, flessibilità.

Agili, intelligenti, progettati per usi intensivi e condizioni estreme, i nuovi carrelli elevatori sono dotati delle più recenti innovazioni in fatto di controllo e comfort. E mentre vi garantiscono nuovi standard di produttività, si rivelano anche molto piacevoli da guidare.

Ogni modello della serie garantisce affidabilità e lunga durata, comprendendo un pacchetto completo di servizi finanziari, post vendita e assistenza.

Mantenere il vostro business in crescita: è questo che progettiamo.

BUILT FOR IT.



Contattaci oggi stesso per trovare il tuo Dealer di zona:

tel. 051 750504



www.cgmcarrelli.it | info@cgmcarrelli.it

COMPAGNIA GENERALE MACCHINE SPA
Zola Predosa, BOLOGNA

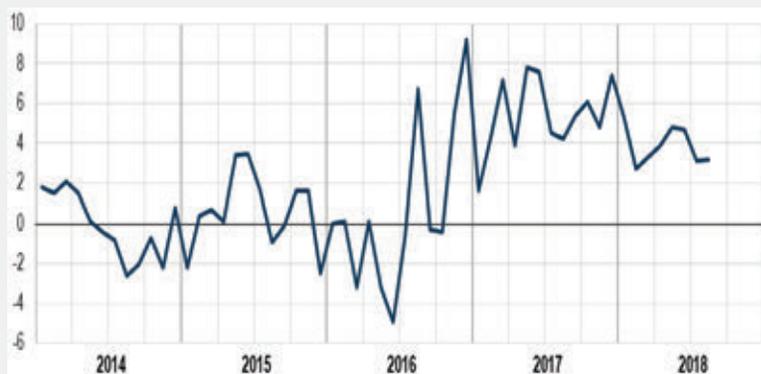
CGM

CAT
Lift Trucks

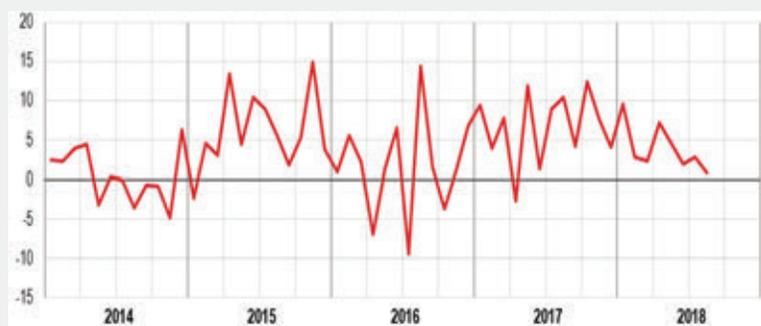
Andamento dell'industria

Fonte: ISTAT

(fatturato, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, base 2015=100)



(ordinativi, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, base 2015=100)



non sono di buon auspicio: ad agosto scorso, si sarebbe registrata rispetto a luglio una crescita dell'1,7% (ma è sempre da ricordare che i dati di agosto, data la particolarità del mese con molte aziende chiuse, non sono mai totalmente affidabili). Nonostante questo aumento, il trimestre giugno/agosto ha registrato un calo dello 0,2% rispetto ai tre mesi precedenti. Un altro segno del "rallentamento": corretto per gli effetti di calendario, ad agosto 2018 l'indice è diminuito rispetto ad agosto 2017 dello 0,8%. E' vero che nella media dei primi otto mesi dell'anno la produzione industriale è cresciuta dell'1,8% rispetto all'anno precedente, ma il "rallentamento" sta mostrando i suoi effetti nei mesi più recenti. Del resto basta osservare il grafico che pubblichiamo dedicato all'andamento che il settore ha avuto da gennaio 2014 ad agosto 2018, che riporta le variazioni percentuali registratesi in ogni singolo trimestre sullo stesso trimestre dell'anno precedente, per capire, anche visivamente, come ci si trovi di fronte, appunto, a un "rallentamento" della crescita.

Famiglie e società non finanziarie

Fonte: ISTAT

(indicatori risparmio e quote profitto, 1° trimestre 2018, valori e differenze %)

	Il trim 2018	Il trim 2018 meno I trim 2018	Il trim 2018 meno Il trim 2017	I-II trim 2018 meno I-II trim 2017
Propensione al risparmio delle Famiglie consumatrici	8,6	+1,1	+1,1	+0,6
Tasso di investimento delle Famiglie consumatrici	5,9	0,0	+0,1	+0,1
Quota di profitto delle Società non finanziarie	42,2	-0,1	-0,7	-0,5

LE MONDE DIPLOMATIQUE

Trump verso la Cina come Reagan verso il Giappone?

Americani e cinesi hanno dissotterrato l'ascia di guerra (commerciale) e nulla sembra ricondurli alla ragione.

Trump ha, infatti, bloccato il tentativo d'accordo che era

stato portato avanti lo scorso maggio da Liu He, un consigliere molto vicino al presidente cinese. Due errori hanno commesso i cinesi: sottovalutare il sentimento contrario al loro paese che sta montando negli Usa

e porre troppe speranze sulla "mediazione" di Wall Street e di una élite politica che oggi non ha alcuna influenza su Trump. Il presidente americano "ragiona" solo sui numeri: nel 2017, 505 miliardi di dollari di esportazioni cinesi negli Usa contro 130 miliardi di esportazioni americane in Cina. Inoltre, la bilancia commerciale cinese è in attivo per 375 miliardi di dollari, una cifra che è circa la metà (47,2%) della fattura commerciale dell'export americano. Numeri che però andrebbero letti con attenzione, ricordando che ancor oggi quattro esportazioni "cinesi" su dieci (42,6%) sono effettuate attraverso imprese straniere che ne controllano l'intero ciclo produttivo, traendone il massimo profitto. Ne è esempio eclatante l'iPhone di Apple. E' chiaro che Trump sta cercando di mettere paura ai cinesi, ripetendo lo schema adottato da Reagan negli anni '80 nei confronti del Giappone, quando impose dazi esorbitanti sui prodotti nipponici, che raggiunsero il 100% su alcuni beni, come i televisori, spingendo il Giappone sull'orlo della depressione. Uno scenario impensabile per i cinesi. Ha sottolineato Yifan Ding, consigliere economico della presidenza cinese: "Noi non vogliamo la guerra commerciale. Ma se dovesse avere luogo noi sapremo come affrontarla". Una cosa è sicura: il modello d'internazionalizzazione e di specializzazione delle produzioni costruito negli ultimi decenni, tanto in occidente quanto in oriente, è molto difficilmente modificabile, inoltre non sono mai apparse possibili alternative né presso gli adepti del "comunismo" alla cinese né presso i fan del capitalismo all'americana ammantati di protezionismo. Ciò lascia la porta aperta a qualunque tipo di soluzione. ■



CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Ferrovia in calo sul 2017

Il Centro studi della Confetra ha pubblicato la nota congiunturale che fornisce un quadro della movimentazione delle merci nel nostro paese in tutte le modalità basato su dati certi. La nota fa il punto sul traffico del primo semestre del 2018. Un primo dato: i "numeri" dei primi sei mesi dell'anno, confrontati con quelli dell'analogo periodo del 2017, mostrano un rallentamento della crescita che ha coinvolto tutte le modalità e che si è andato accentuando con il susseguirsi dei mesi. "Questo andamento - sottolinea la nota - rispecchia il trend della produzione industriale italiana rilevata dall'Istat, così come del commercio mondiale che, pur



continuando a espandersi, evidenzia una decelerazione nel secondo trimestre che si ripercuote sull'intero dato semestrale". I comparti che meno hanno risentito di questa congiuntura sono stati quello stradale e quello dei corrieri. Il primo ha fatto registrare un più 3,5% nel groupage e un più 4,8% nell'inter nazionale a carico completo. Il ramo dei corrieri ha registrato un più 2,3% nelle consegne nazionali e un più 5,5% in quelle internazionali. Frena il trasporto aereo che ha chiuso il semestre con un più 0,7% interrompendo un periodo di forte espansione (2013-2017: più 32,5%). In flessione il trasporto ferroviario (meno 0,8%) che rivela un arresto

Quadro d'insieme traffico e fatturato

Fonte: CONFETRA

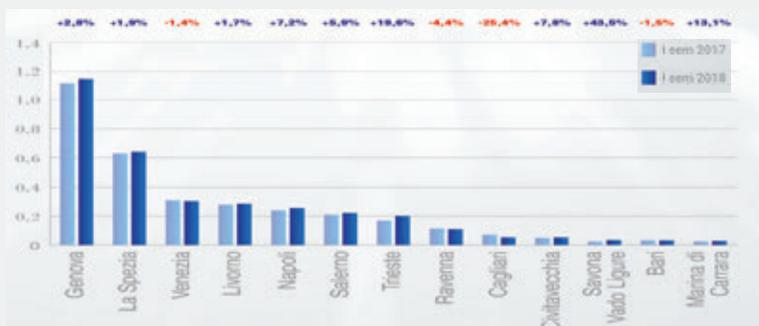
(variazioni % sul primo semestre 2017)



Traffico marittimo container

Fonte: CONFETRA

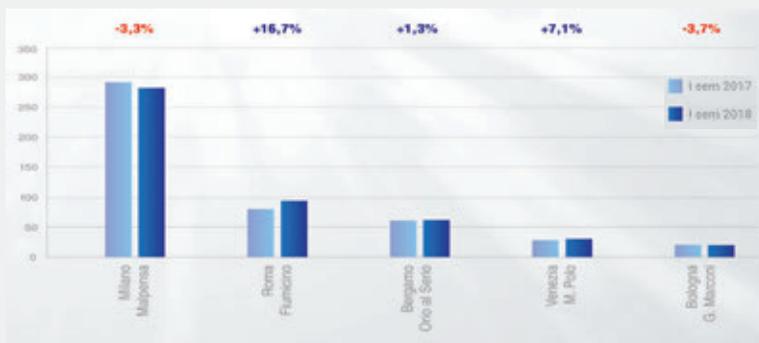
(escluso transhipment, dati in milioni di teu, variazioni % sul 2017)



Traffico aereo

Fonte: CONFETRA

(dati in migliaia di tonnellate, variazioni % sul 2017)



Traffico autostradale in Italia

Fonte: CONFETRA

(veicoli pesanti)



della ripresa partita nel 2013. Anche il trasporto via mare non prosegue la crescita con gli stessi ritmi che aveva registrato nei primi sei mesi del 2017: il traffico dei contenitori e dei Ro-Ro risente del rallentamento. Dato negativo è quello del traffico transhipment (meno 11,6%) che, nonostante la crescita dei porti non a vocazione maggioritaria come Genova e Trieste, risente

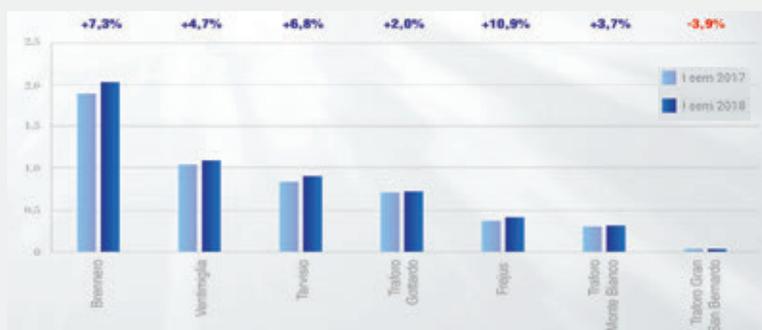


delle performance negative dei due porti di pure transhipment Gioia Tauro (meno 8,3%) e Cagliari, con una flessione molto sensibile: meno 61,8%. Le rinfuse solide continuano ad avere un dato leggermente negativo (meno 0,3%) che peraltro, confrontato con la contrazione del dato (meno 11,2%) rilevato nel primo semestre 2017, denota un miglioramento del trend. Il grafico della ripartizione modale, che prende in esame il periodo post crisi, mette in evidenza come l'unica modalità che ha recuperato e che si trova in totale espansione sia quella aerea, mentre le altre mostrano una ripresa più debole. Per quanto riguarda il fatturato, solo l'autotrasporto segna un recupero in linea con quello del traffico, mentre le spedizioni internazionali, in particolare quelle aeree e marittime, continuano a soffrire. Comunque, sottolinea la nota, "le aspettative di traffico per il secondo semestre dell'anno sono di crescita per oltre il 40% degli intervistati, mentre il 58,5% stima un trend stabile e nessuno prevede traffici in calo".

Veicoli pesanti ai valichi

Fonte: CONFETRA

(dati in milioni, variazioni % sul 2017)



Andamento delle varie modalità

Fonte: CONFETRA

(indici base 1° semestre 2009=100)



Assologistica-Assiterminal: coordinamento tecnico

I consigli direttivi di Assologistica e di Assiterminal hanno deciso di istituire all'interno della Confetra, alla quale aderiscono entrambe le associazioni, un coordinamento tecnico fra i terminalisti aderenti alle due organizzazioni in maniera da stabilire fra loro una più efficace sinergia. Andrea Gentile, presidente di Assologistica, ha in proposito sottolineato: "Abbiamo avviato un percorso di collaborazione fra le due associazioni all'interno della Confetra. Questo perché consideriamo che sia necessario affrontare i prossimi impegni, a partire dal rinnovo del contratto nazionale collettivo di lavoro di categoria e della corretta delimitazione del ruolo dell'Authority di regolazione dei trasporti, con una maggiore coesione e compattezza". Il presidente di Assiterminal Luca Becce ha così commentato l'iniziativa: "In primo luogo, diamo un



contributo significativo alla semplificazione della rappresentanza associativa. Infatti, le nostre due associazioni insieme rappresentano la quasi totalità delle imprese concessionarie che svolgono attività terminalistica nei cinquantasette porti di rilevanza nazionale. Questa iniziativa tende a rafforzare la strada che abbiamo già percorso insieme affrontando le istituzioni su diversi temi di comune interesse e in difesa delle esigenze della categoria".

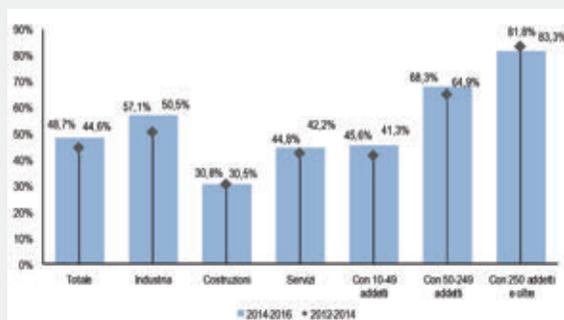
Le imprese aumentano investimenti in innovazioni

L'Istat ha pubblicato il report sull'innovazione delle imprese confrontando il triennio 2014-2016 con quello 2012-2014.

L'Istat stima che il 48,7% delle imprese industriali e dei servizi con 10 o più addetti abbia introdotto innovazioni, quota in aumento del 4% rispetto agli anni 2012-2014. In particolare, secondo l'istituto di statistica, la propensione all'innovazione è in netta ripresa fra le piccole e medie imprese (più 4,3% per le prime e più 3,4% per le seconde), mentre è in lieve calo nelle grandi (81,8%, con un meno 1,5%) per

Imprese con attività innovative Fonte: ISTAT

(confronto 2014-2016 con 2012-2014, per attività e per dimensione aziende, valori % sul totale delle imprese)



effetto di un ridimensionamento nei servizi (dal 76,9% al 72,2%). L'industria è il settore con la maggiore propensione innovativa (57,1% di imprese innovatrici, in aumento di 7 punti rispetto al triennio precedente) e, in particolare, per quasi tutte le grandi imprese industriali l'innovazione si conferma un aspetto centrale delle scelte strategiche aziendali (91,8% e più 1,7 punti rispetto al 2012-2014). Nel



triennio di riferimento, quasi tre su quattro imprese innovatrici (73,3%) hanno introdotto innovazioni di prodotto o processo, il 21,8% ha effettuato soltanto forme di innovazione "soft" (non collegate alle tecnologie), come innovazioni

organizzative e di marketing, mentre un restante 4,9% ha proseguito attività innovative non ancora portate a termine entro il 2016. Si conferma la tendenza all'adozione di pratiche di innovazione di tipo integrato: il 53,2% delle imprese ha sviluppato nuovi prodotti-processi e contestualmente innovazioni organizzative o di marketing; il 50,2% delle imprese innovatrici in senso stretto ha innovato sia i prodotti sia i processi produttivi. Nel 2016, la spesa per le attività innovative di prodotto-processo è stata in media di 7.800 euro per addetto, in sensibile crescita rispetto al 2014 (6.200 euro). La crescita interessa tutti i settori: dall'industria, che si conferma al primo posto (9.600 euro per addetto contro gli 8.000 del 2014), ai servizi (6.000 euro contro i precedenti 4.300) e, infine, alle costruzioni (4.900 euro per addetto contro i 2.800 del 2014).

Efficienza energetica: serve una nuova governance

Al quinto Workshop annuale del Centro studi sull'economia e il management dell'efficienza energetica-Cesef di Agici, è stato sottolineato che quello dell'efficienza energetica è un settore di "paradossi e forti contraddizioni". Infatti, a livello europeo è uno dei pilastri della strategia di decarbonizzazione dell'economia: lo testimoniano il nuovo Piano energia e clima (in fase di redazione anche in Italia) e i nuovi obiettivi fissati al 2030 che saranno inclusi nella prossima direttiva sull'efficienza energetica (anche la Strategia energetica nazionale pone il settore tra le priorità), ma gli strumenti e le azioni proposte non sembrano adeguate al raggiungimento di obiettivi ambiziosi. A tale proposito, Andrea Gilardoni, professore all'Università Bocconi e presidente di Agici, ha sottolineato: "Il settore dell'efficienza energetica ha bisogno di stabilità per far decollare gli investimenti e trasformare le elevatissime competenze tecnologiche e gestionali nazionali in interventi ad alto valore aggiunto. Ciò che manca al nostro paese è quindi una governance dotata di una visione chiara nel lungo periodo che dia maggiori certezze al mercato e contribuisca attivamente al raggiungimento degli obiettivi della politica nazionale ed europea. Questo non è fondamentale solo per gli obiettivi al 2020, che difficilmente raggiungeremo, ma ancora di più per quelli al 2030. L'efficienza energetica, infatti, continuerà ad avere un ruolo di primo piano nel decarbonizzare la nostra economia anche nel decennio successivo. Essa è uno dei pilastri del Piano nazionale integrato energia e clima in via di definizione presso

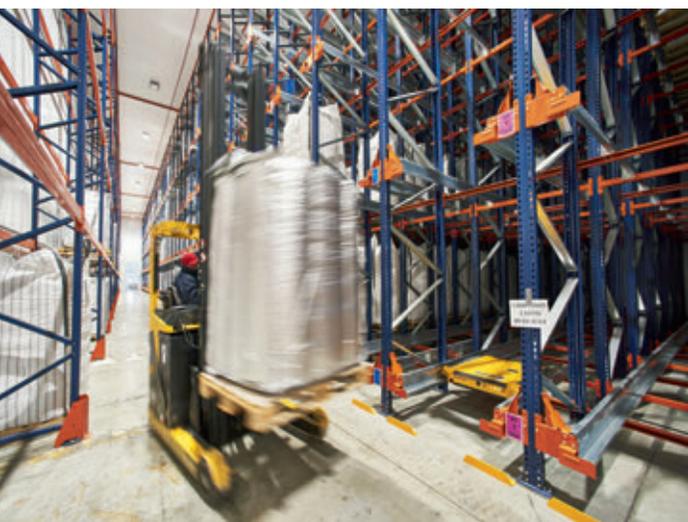
i ministeri interessati. Da parte nostra collaboreremo attivamente per sostenere la redazione di questo documento, in un'ottica di pieno sostegno alla governance". Il direttore del Cesef, Stefano Clerici, si è intrattenuto sui Titoli di efficienza energetica-Tee, sottolineando: "Sono un'eccellenza a livello europeo, crediamo quindi che dovrebbero essere sostenuti e rilanciati, superando questa fase di interventi d'emergenza. Il provvedimento promulgato a luglio non ha infatti risolto le cause della crisi del meccanismo. Né, tanto meno, sembra aver ridato fiducia agli operatori che ricorrono sempre meno a questo strumento. Ciononostante, le imprese credono fortemente in questo settore come dimostrano le operazioni di fusione e acquisizione condotte soprattutto dalle utilities e gli investimenti in nuovi business degli operatori più strutturati". Il sottosegretario del ministero dello Sviluppo economico Davide Crippa, nel concludere i lavori, ha delineato la "ricetta" del governo per rilanciare gli investimenti in efficienza energetica. In particolare, ha detto che "occorre far partire al più presto il Fondo nazionale per l'efficienza energetica, strumento fondamentale per il finanziamento;



prevedere un bollino di qualità dei progetti per garantire la loro finanziabilità e favorire gli investimenti dei comuni; rilanciare il meccanismo dei Tee attraverso linee guida interpretative, risolvendo i contenziosi in corso, anche perché varare un nuovo strumento richiederebbe tempi troppo lunghi per far ripartire gli investimenti. Infine, occorre stabilizzare l'ecobonus per almeno tre anni, per garantire i necessari tempi decisionali agli investitori, e prevedere una cabina di regia per l'efficienza energetica nella pubblica amministrazione che possa individuare modifiche normative che favoriscano la cooperazione tra pubblico e privato". ■

Magazzino innovativo a Rivalta Scrivia

L'interporto Rivalta Scrivia, lo storico hub logistico ed intermodale con sede in Tortona e appartenente al Gruppo belga Katoen Natie, ha di recente inaugurato un magazzino con un nuovo sistema PalletShuttle per lo stoccaggio di materie prime. Il progetto nasce da una stretta collaborazione con un rinomato cliente dell'interporto, leader nel settore dolciario. Il magazzino, di circa 5.000 mq, è composto da scaffalature porta pallet e da un sistema PalletShuttle semiautomatico con una capacità di stoccaggio di 7.765 posti pallet, con scaffalature rinforzate al fine di proteggere lavoratori e merce da eventuali



scosse sismiche. Nel caso specifico, vengono utilizzati big-bag per stoccare prodotti sfusi, depositati su pallet per agevolarne la movimentazione e lo stoccaggio sulle scaffalature, a seguito di un accurato processo di confezionamento sottovuoto per conservare le proprietà del prodotto nel corso del tempo. Il sistema PalletShuttle dispone anche una telecamera per verificare lo stato dei pallet senza doverli prelevare dalle rispettive ubicazioni. In definitiva, il sistema basato sui PalletShuttle è in grado di aumentare la capacità di stoccaggio nello stesso spazio, diminuire considerevolmente i tempi di movimentazione della merce e ridurre il rischio di incidenti, in quanto si evita l'ingresso dei carrelli all'interno dei tunnel di stoccaggio.



Logistica del riciclo: soluzioni di CLS a Ecomondo

CLS, società italiana del Gruppo Tesa dedicata al noleggio, alla vendita e all'assistenza di carrelli elevatori, mezzi e attrezzature per la logistica, presenterà a Ecomondo 2018, che si svolge a partire dal 6 novembre a Rimini, la pressa che produce le balle di PET (polietilene tereftalato, molto usato per contenitori di bevande) da 1.100x750x1.300 mm più performanti del settore con un peso specifico al metro quadro fino a 507 kg/m³, garanzia unica di ottimizzazione dei trasporti e conseguente riduzione di costi. "Secondo il 5° Rapporto Agi-Censis sull'economia circolare, l'Italia ricopre il primo posto per il riutilizzo di materiali produttivi. Si stima che la sola industria del riciclo produca 12,6 miliardi di euro di valore aggiunto, ovvero circa l'1% dell'intero Pil italiano", ha commentato Michele Calabrese, responsabile Marketing e Prodotto di CLS, che ha aggiunto: "Nel contesto di questo settore in forte crescita, la logistica riveste un ruolo di primaria importanza: la nostra proposta in termini di servizi e consulenza nell'ambito della logistica del riciclo, unita al dato record di compattezza delle balle in PET, vanta una completezza unica su mercato". Prodotto di punta di CSL alla fiera riminese è la pressa orizzontale a legatura automatica HSM VK8818 R-FU, in versione cromatica green, che esalta il concetto di risparmio energetico, garantito fino al 40% rispetto alle presse normalmente disponibili sul mercato. Ciò è possibile, infatti, grazie allo speciale controllo in frequenza dei motori che consente un assorbimento energetico studiato per garantire la potenza idraulica necessaria a ogni singola fase di lavorazione. A ciò si aggiunge l'azione di taglio ottimizzata durante la fase di compattazione. In questo modo si possono ottenere balle di PET da 1100x750x1300 mm dal peso specifico fino a 507 kg/m³, il più alto per questa categoria di macchine. Tale tipologia

di balle permette l'ottimizzazione dei trasporti, saturando i camion in volume e in peso. Infine la "ghigliottina" verticale consente di ottenere balle perfettamente integre anche in caso di materiali particolarmente ostici.

Opel/Vauxhall rinnova partnership con Gefco

Opel/Vauxhall ha rinnovato il contratto con Gefco per la gestione dell'intera supply chain per un periodo di quattro anni, a partire dal primo gennaio 2019. L'accordo dimostra la solidità della partnership tra le due aziende e la fiducia che il gruppo Psa ripone in Gefco. Il contratto include l'intera gestione della logistica inbound e outbound di Opel/Vauxhall in Europa e in Turchia. Gefco distribuirà agli stabilimenti componenti e propulsori dalle sedi dei fornitori di tutto il mondo e anche veicoli finiti a concessionari e importatori. "Siamo lieti che Opel/Vauxhall continui a identificare Gefco come un



partner solido. Le nostre soluzioni offrono all'azienda cliente una competenza unica nel settore automotive. Attraverso la gestione di tutti i flussi logistici di Opel/Vauxhall in Europa e in Turchia, consentiamo all'azienda di focalizzarsi sul suo core business", ha spiegato Antoine Redier, vicepresidente esecutivo 4PL di Gefco. Remi Girardon, managing director Manufacturing&Supply Chain di Opel ha così commentato il rinnovo dell'accordo: "Siamo entusiasti di proseguire la partnership con Gefco. Poter contare su processi logistici flessibili, innovativi, dai costi-benefici trasparenti e perfettamente integrati ai nostri processi industriali è per noi cruciale". Per allineare continuamente le proprie soluzioni con le esigenze di Opel/Vauxhall, Gefco metterà a disposizione i propri team di ingegneri nei sei paesi europei in cui il costruttore opera >

What time is the next bus to the moon*?

*A che ora il prossimo autobus per la luna?



Visioni del futuro:
www.hypermotion.com
Francoforte, 20 - 22. 11. 2018

visitatori@italy.messefrankfurt.com
Tel. +39 02-880 77 81

hypermotion

 messe frankfurt

(Francia, Germania, Ungheria, Polonia, Spagna e Regno Unito). Luc Nadal, Chief Executive Officer di Gefco, ha aggiunto: "Gestire l'intera supply chain del Gruppo Psa ci mette nella condizione ideale di poter attivare sinergie. Possiamo garantire un alto livello di affidabilità lavorando sui flussi logistici di entrambi i brand. Il nostro approccio si basa sulla costruzione di una partnership solida, fedele alla nostra cultura di 'Infinite Proximity' e al nostro claim Partners, unlimited".

OM Still: nuovo transpallet elettrico ECH 12 sul mercato

OM Still ha messo sul mercato l'ECH 12, il nuovo transpallet elettrico con portata sino a 1.200 kg che semplifica il lavoro e assicura una manovrabilità senza paragoni. Alimentato da una batteria agli ioni di litio, l'ECH 12 è un mezzo idoneo per le operazioni di carico/scarico dei camion, per l'utilizzo nei piccoli magazzini e per l'impiego in negozi e punti vendita al dettaglio. In virtù del suo ottimo rapporto qualità-prezzo, questo carrello rappresenta l'alternativa ai transpallet manuali, rispetto ai quali garantisce maggiore efficienza, sicurezza ed ergonomia. Grazie alla propulsione elettrica gli operatori possono infatti sollevare



le forche e muovere il carrello con l'ausilio dei motori riducendo lo sforzo e velocizzando le operazioni. Come tutti i prodotti a marchio OM Still, ogni dettaglio è studiato per garantire la massima sicurezza degli operatori. OM Still segnala "i punti di forza del nuovo ECH 12, come il peso ridotto, soli 130 kg batteria compresa, e un raggio di sterzata di appena 1.390mm, qualità che lo rendono perfetto per lavorare sui camion e negli spazi ridotti. L'assetto ergonomico del timone permette di gestire trazione, sollevamento e sterzo del transpallet con una sola mano, potendo movimentare con semplicità il carico. L'ECH 12 è equipaggiato da un affidabile motore da 650 W che assicura ottime

prestazioni, necessita di ridotta manutenzione ed è alimentato da batterie agli ioni di litio da 20Ah oppure 26Ah".

Nuovo servizio ferroviario Monfalcone-Osoppo

Un nuovo servizio di trasporto ferroviario è stato attivato dall'operatore logistico inter-rail per la gestione della logistica inbound di prodotti forestali dal porto di Monfalcone agli stabilimenti della Fantoni di Osoppo. Il servizio ha interessato un carico di 21 tonnellate di tronchi di eucalipto di origine portoghese, trasportati dalla nave Pretty Ivy e sbarcati nel porto di Monfalcone con destinazione lo stabilimento della Fantoni di Osoppo, Udine. Inter-rail ha ricevuto l'incarico di trasferire almeno il 50% del materiale su ferrovia. Ogni treno è composto da 25 vagoni con un carico utile minimo di 800 tonnellate. Intervendendo alla presentazione del servizio, l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti ha precisato: "Questo progetto logistico ferroviario va nella corretta direzione di un'equa e corretta ripartizione dei flussi tra le varie modalità di trasporto, con un maggiore utilizzo della ferrovia, al fine di ridurre i pesanti impatti economici e ambientali sulla viabilità regionale generati dal traffico dei camion sulle strade". "Il trasferimento di quote crescenti di traffico merci dalla strada alla ferrovia - quando sussistano le condizioni tecniche ed economiche per farlo - oltre ad essere auspicabile per rendere il trasporto più sostenibile, rappresenta una sfida



che deve coinvolgere tutte le principali aziende manifatturiere della regione Friuli Venezia Giulia", ha concluso l'assessore. "Questa soluzione ci permetterà di togliere dalle strade regionali l'equivalente di 658 camion per ogni nave (sono previste ulteriori quattro navi entro la fine dell'anno) - ha spiegato Tullio Bratta, amministratore delegato di inter-rail - e rappresenta solo l'ultima realizzazione di una serie di progetti messi a punto dalla nostra società per trasferire quote di traffico dalla strada alla ferrovia". ■

Merci e persone in movimento

La mostra Pendulum alla Mast Gallery di Bologna.

Oltre 250 immagini storiche e contemporanee di 65 artisti di tutto il mondo mostrano la genialità e l'energia che negli ultimi due secoli hanno spinto gli uomini a progettare mezzi e infrastrutture per muovere merci, persone e dati. La nuova mostra, a cura di Urs Sthael, allestita negli spazi espositivi della Photo-Gallery, propone una riflessione, a più voci, sul tema della velocità che caratterizza l'attuale società globale. Il pendolo simboleggia questo moto perenne del mondo e dei suoi abitanti nello spazio e nel tempo. Il suo oscillare è sinonimo di cambiamenti improvvisi d'opinione, di convinzioni che si ribaltano nel loro esatto contrario. A questo dinamismo incessante si contrappone un

fenomeno di segno opposto come spiega Stahel: "Da decenni si continua a aumentare il ritmo e la velocità: la crescente accelerazione dei processi economici e sociali è iniziata ai primordi della rivoluzione industriale fino a toccare oggi livelli vertiginosi. Il solo fenomeno che ci spinge a rallentare il passo, a cercare persino di fermare tutto, è quello delle migrazioni. Le uniche barriere esistenti sono quelle che frenano i perdenti locali e globali della modernità". La mostra illustra visivamente le energie diametralmente opposte che si sprigionano da questi due fenomeni: da una parte la forza prorompente dei motori, l'enorme accelerazione e dall'altra il rallentamento, la brusca, violenta frenata, il blocco dei



Sonja Braas, *Container*, 2015, stampa a pigmenti, 176 x 144 cm

flussi di persone che migrano. La mostra, inaugurata il 4 ottobre, resterà aperta fino al 13 gennaio 2019.



Dalla Romagna che lavora, al mondo che si muove.

- Magazzino generale
- Deposito doganale
- Deposito fiscale IVA e accise
- Deposito e magazzino secco nazionale, comunitario ed estero
- Deposito magazzino frigorifero (-20°C e 0°C) nazionale, comunitario ed estero
- Fornitura di spazio a privati
- Trasporto, spedizione e distribuzione delle merci (mare, terra, aereo) casa di spedizioni
- Movimentazione delle merci e preparazione degli ordini
- Emissione fedeli di deposito e warrants
- Operatività doganale

MWM Srl - Montalti Worldwide Moving Srl
Via Cavalcavia, 157 - 47521 Cesena (FC) - ITALY

La colpa è delle banche?

di Franco De Renzo*

Soprattutto i politici dell'attuale governo dicono che le cose non funzionano bene in Italia per colpa del sistema bancario. Le nostre banche hanno vissuto molti periodi altisonanti con alcune che hanno avuto grandissima importanza, autonomia e procurato danni vistosissimi oltre che al sistema, soprattutto ai propri soci. Anche recentemente, alcune si sono distinte per non essere state molto oculate nel concedere credito a chi non lo meritava anziché a coloro che ne avevano bisogno per sviluppare l'attività produttiva e contribuire a migliorare il nostro malandato sistema economico.

Forse non è a tutti è chiaro che non esiste il signor "banca", che la maggior parte delle banche è costituita sotto forma di società di capitali, le maggiori come spa, e le locali soprattutto come cooperative, quindi, con un gran numero di soci. Nessuna banca è posseduta al 100% da qualcuno e il loro capitale è suddiviso in una miriade di soci che per affezione, per localizzazione o per obbligo ("ti concediamo il prestito richiesto maggiorato se sottoscrivi un nostro aumento di capitale") che così hanno diversificato i loro investimenti. Nel 1970, a Milano, si diceva che non c'era un toscano, che lavorasse in città, che non avesse almeno un conto aperto al Monte dei Paschi di Siena. Far grande il Monte voleva dire tenere in alto il nome della Toscana, senza considerare i campanili, sempre così importanti dalle nostre parti. La storia economica italiana è ricca di episodi in cui le banche hanno giocato ruoli determinanti e non sempre positivi. Banche autorizzate a emettere moneta e fallite perché ne avevano emessa molto di più di quanto erano state autorizzate a fare. Adesso l'Unione europea e la finanza internazionale hanno determinato vendite, fusioni e concentrazioni perché la pleora di istituti, se soddisfaceva le attese dei vari presidenti, direttori generali, consiglieri, sindaci e consulenti, erano economicamente non redditizie e, quindi, non potevano reagire alle esigenze e alle attese che i nuovi sistemi e le aspettative a medio termine richiedevano. In aggiunta a questi problemi non si può dimenticare che le banche devono, quasi obbligatoria-



L'aumento degli interessi sulla vendita dei titoli di Stato e la loro perdita di valore si ripercuoteranno, a medio-lungo termine, inesorabilmente sulle condizioni economiche di aziende e cittadini

mente, acquistare parte dei titoli che servono per finanziare il debito pubblico. Così, quando si dice che la colpa del malaffare sia da attribuire alla "banca" forse sarebbe opportuno ricordare ai politici di turno che una maggiore riflessione potrebbe evitare di far fare brutta figura a chi continua a ripetere tali affermazioni.

Ricordo, semplificando non poco, che un terzo dei titoli di Stato è detenuto all'estero, un terzo dai privati cittadini italiani, poco più di un sesto dalle banche e poco meno di un sesto dalle compagnie di assicurazioni. Le azioni delle banche e delle assicurazioni, escluse quelle in mano di fondi stranieri, naturalmente, sono sempre da considerare in mano ai privati, anche se possedute tramite società. Privati che hanno commesso anche l'errore di ritenere che le banche fossero controllate in maniera corretta e ottimale dalla Banca d'Italia e dalla Consob (naturalmente le banche quotate), perché nessuno, individualmente, può pensare di comprendere appieno se i conti presentati alle assemblee siano giusti e attendibili. Nel momento in cui i titoli di Stato, da maggio a settembre 2018, perdono il 20%, questo minor valore ricadrà sui conti di fine anno delle aziende e dei privati che le possedevano che, quindi, si ritroveranno più poveri. Ed è doveroso rimarcare che



"Si sente dire che lo spread è 'irrelevante', forse per altri paesi, ma certamente non per l'Italia", sottolinea De Renzo

le banche, come qualsiasi altra impresa in regime liberale, devono produrre reddito per continuare a rimanere nel mercato, per i propri azionisti, per il personale dipendente e, quindi, per lo Stato che, così, può anche incassare le imposte sul reddito prodotto. I vari "Ratio" che servono per meglio comprendere i conti delle banche, per esempio, ci dicono che per ogni 100 euro impiegati, la banca deve avere un patrimonio di almeno 15, ma se il valore dei titoli posseduti (naturalmente a garanzia degli impieghi) diminuisce, anche il patrimonio ne subisce le conseguenze e, quindi, non possono essere concessi ulteriori crediti quando, addirittura, bisogna far rientrare quelli già concessi. Con conseguenze davvero imprevedibili.

Il pensiero corre veloce alla patrimoniale, da sempre cavallo di battaglia della sinistra estrema e che, è probabile, troverà conferma ora in un governo che si dice non di sinistra ma che ha promesso in campagna elettorale cose difficili da realizzare, che, in ogni caso, ritiene di dover confermare. Non sono sprovveduti, considerato che conoscevano bene i dati di bilancio. Quindi, hanno fatto promesse quasi impossibili da mantenere se non richiedendo aggiuntivi sacrifici a chi già paga normalmente le tasse. Il Sole del 12 ottobre (pag. 20), con Alberto Orioli, riporta che per il reddito di cittadinanza il governo stanziava 9 miliardi di euro. Considerando un assegno mensile di 817 euro per 13 mensilità avremo un costo di 10.621 euro pro-capite. Se dividiamo nove miliardi per 10.621, risultano 847.377 persone che potrebbero beneficiare di tale "reddito". Si calcola anche che i "poveri" siano 5 milioni. Se così stanno le cose, che si dirà agli oltre 4,1 milioni di persone che non potranno godere di questo "privilegio"? Si sente anche dire che lo spread sia irrilevante, dato che in alcuni paesi non sanno neanche cosa sia perché la differenza tra quanto pagano sui propri debiti pubblici è insignificante rispetto a quello dei paesi presi in considerazione. Noi, invece, facciamo bene a parlarne

e a preoccuparcene. Anche "in nome del popolo" si afferma che lo spread non è un dato importante. Invece, mentre per alcuni potrebbe essere addirittura vantaggioso (per il ricco, che diversifica e compra i Bot che rendono di più proprio per lo spread, anche se, alla fine, sarà penalizzato per il minor valore che il Bot stesso avrà), è certamente disastroso per i poveri e per la classe media impoverita o chiunque abbia un mutuo (o ne abbia bisogno) perché diventerà più costoso. Non bisogna meravigliarsi troppo: di solito i populistici usano il popolo per accrescere il proprio potere e fare i propri interessi. Il compito è più facile quando le classi dirigenti tradizionali hanno governato male o, comunque, non hanno saputo interpretare le paure e le sofferenze dei cittadini. Ma questa non è una buona ragione per farsi del male da soli. Il rischio è sotto gli occhi di tutti. Siccome l'Italia è un paese sovrano e pure sovranista, inserito, però, in un contesto di alleanze internazionali e di mercato globale, prima o poi i creditori busseranno alla nostra porta. Allora a soddisfarli non saranno i grandi capitali (al riparo all'estero) ma i risparmi e gli immobili del solito ceto medio.

Vi ricordate il film Mary Poppins e la scena del bambino che aveva appena depositato pochi centesimi in banca e che subito dopo li voleva indietro perché non si fidava più delle persone che avrebbero dovuto gestire proficuamente quella somma, piccola, ma per lui importante? Ricordate il caos provocato? Ho paura che qualcosa del genere possa accadere di nuovo da noi, soprattutto se lo spread non scendesse sotto 300 punti e l'indice di borsa non mostrasse dati più attendibili per rasserenare tutti i cittadini italiani e la comunità finanziaria internazionale. Auguri e buon lavoro a tutti. ■

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

Altra sentenza sui costi minimi

di **Marco Lenti***

In precedenza, in questa rubrica, ci siamo occupati delle ragioni che avevano spinto il tribunale di Cagliari, con sentenza n. 2049/2018, pubblicata in data 17 luglio 2018, a ritenere illegittima la determinazione delle tariffe per i compensi per il trasporto secondo i costi minimi di esercizio previsti dall'art. 83bis del dl n. 112/2008. La domanda era stata avanzata da un vettore in relazione a trasporti eseguiti tra il luglio 2012 e il dicembre 2013, ovvero nel periodo in cui il ministero, a seguito dell'abolizione dell'osservatorio, ne aveva riassorbito le competenze. In particolare, il tribunale di Cagliari aveva osservato che "ad onta della soppressione della Consulta, relativamente agli anni 2012 e 2013 abbiano continuato a trovare applicazione i valori determinati dall'osservatorio sulle attività di autotrasporto contenuti nel prot. n. 18/OS/CGA, posto che i già citati decreti dirigenziali hanno recepito i predetti criteri di calcolo formulati dall'osservatorio, senza apportare alcuna variazione".

I **costi minimi**, sebbene la loro determinazione sia formalmente riconducibile a una amministrazione statale (ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), hanno continuato a essere, nella sostanza, determinati dall'osservatorio. Il tribunale ha, quindi, ritenuto che "anche alle tariffe vigenti nel 2012 e nel 2013 deve dunque estendersi la dichiarazione di illegittimità della Corte di Giustizia europea, la quale ne ha riscontrato la contrarietà al principio di libera concorrenza proprio in ragione della predisposizione da parte di soggetti rappresentativi di interessi privati". In un recente caso, un altro giudice di merito, e segnatamente il tribunale di Ferrara, con sentenza n. 653/2018, pubblicata il 23 agosto 2018, è intervenuto in relazione alle differenze di compenso avanzate per trasporti eseguiti tra l'agosto 2013 e il novembre 2014, nei confronti di una società cooperativa di autotrasportatori. Quanto all'applicabilità della disciplina dei costi minimi alle cooperative, il tribunale ha stabilito che qualora la società agisca quale mandataria dei singoli soci, stipulando contratti di trasporto in nome proprio e per conto dei soci stessi, determinando i relativi corrispettivi nel rapporto con i terzi, e i soci fatturino i propri servizi alla società, la quale poi li rifattura ai terzi, la società cooperativa è responsabile per l'inesatto adempimento del mandato consistente nella violazione della normativa in tema di "costi minimi" di cui all'art. 83-bis del dl n. 112/2008. In presenza di questi elementi, le cooperati-



ve di autotrasporto sono quindi debentrici nei confronti dei soci delle eventuali differenze tra i corrispettivi pattuiti e quelli determinati in base alla suddetta normativa.

Passando all'applicabilità al caso in esame della disciplina dei costi minimi, una volta individuato il soggetto astrattamente debitore per le differenze di corrispettivo, il tribunale ha stabilito che "la determinazione ad opera del ministero non è di per sé - a differenza di quella dell'osservatorio - foriera di una violazione della normativa comunitaria." Ciononostante, ha indicato che per effetto della sentenza del Tar Lazio n. 2655-2656 del 21 febbraio 2017, che ha annullato i provvedimenti ministeriali di determinazione dei "costi minimi" di cui all'art. 83-bis del dl n. 112/2008 per il periodo successivo alla cessazione dell'attività dell'osservatorio dell'autotrasporto, in relazione a tale periodo non possono essere richieste differenze tra corrispettivi pattuiti e quanto risultante dall'applicazione dei suddetti "costi minimi". Il tribunale di Ferrara, nel respingere le pretese creditorie verso la cooperativa, ha concluso che l'illegittimità dei provvedimenti relativi ai costi minimi risiede nel fatto che "il ministero, sebbene legittimato ad adottarli, ha adottato una formula matematica contenuta in una delibera (quella dell'osservatorio), che però era stata annullata", segnatamente dalla sentenza n. 2889 del 2015 del Tar Lazio. ■

* **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

Le Zone Economiche Speciali

di **Stefano Morelli***

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Come ultimo atto della precedente legislatura il decreto legge n. 91 del 2017 istituiva nella penisola nostrana le cosiddette Zone economiche speciali-Zes, nell'intento di innescare la miccia per una significativa svolta per l'economia, notoriamente tormentata, delle regioni del Mezzogiorno. Lungi dal rappresentare un'assoluta novità in termini di regolamentazione e obiettivi, le zone economiche speciali costituiscono una realtà pressoché assodata anche in ambito europeo, tant'è che il lungo iter per l'enucleazione del disegno di legge - corredato da mesi di trattative con Bruxelles per sondarne criteri e benefici - sollevava l'Italia dalla scomoda posizione di unico paese europeo (oltre alla Grecia) a non giovare di questi fondamentali strumenti di promozione territoriale. Le Zes sono, come spesso ricordato da Euromercati, in buona sostanza, delle aree geografiche delimitate, all'interno del territorio di uno Stato, che vengono, per scelta di politica economica, sottoposte a una regolamentazione differente rispetto al resto del paese, all'insegna di uno snellimento fiscale, amministrativo e finanziario. Ne è chiara la ratio, ossia accelerare lo sviluppo finanziario per le imprese ivi già operanti e al contempo rilanciare investimenti strategici atti ad aumentare la competitività e l'appeal di tali zone per attrarre flussi e capitali, benefici per il welfare locale. Il decreto prima citato (poi tradotto nella legge 123/2017), che individuava come aree geografiche oggetto di specifica regolamentazione talune regioni centro meridionali, ha trovato recentemente attuazione con il decreto del presidente del consiglio dei ministri n. 12 del 25 gennaio 2018, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 47 del 26 febbraio 2018.

Il provvedimento ha il pregio di cristallizzare definizioni, finalità e procedure, per dare sostanza al tentativo di costituire un circolo virtuoso in regioni ancora arrancanti se comparate agli standard europei: per Zes, le normative in parola (precisamente: articolo 4, comma 2, decreto legge 91/2017; articolo 3, decreto presidente del consiglio dei ministri 12/2018), intendono ogni area geografica chiaramente delimitata e individuata, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, che può comprendere

segmenti anche non adiacenti territorialmente alla regione istante, purché con essa abbiano un nesso economico-funzionale e ricomprendano almeno una area portuale correlata alla rete transeuropea dei trasporti. Nondimeno è stata data una possibilità aggiuntiva, laddove nella regione interessata non abbia ubicazione alcuna area portuale, requisito portante della disciplina: in questo caso si favorirebbero sinergie virtuose interregionali, permettendo l'articolo 4 del decreto 12/2018, prima citato, di presentare istanza congiunta da parte di due regioni, almeno una delle quali vanti la presenza



Particolare del porto di Napoli. Le Zes devono comprendere un'area portuale collegata alla rete transeuropea dei trasporti. Un elemento che valorizza anche le soluzioni logistiche e di trasporto

di un'area portuale con i requisiti di legge. Vi è di più: il secondo comma del detto articolo permette altresì di istituire una Zes in forma associativa da parte di quelle regioni - contigue - che non hanno aree portuali così come definite dalla legge, purché vi includano uno o più porti non rientranti nel genus aree portuali, salva la dimostrazione di un nesso economico-funzionale. Si prevede poi un'articolata procedura finalizzata all'istituzione della Zes che parte dalla redazione di un piano strategico di sviluppo, a valle del quale si formulerà la proposta di istituzione, i cui requisiti sono particolareggiati (art. 6 del decreto 12/2018 citato), da inoltrare al presidente del consiglio dei ministri in aderenza alle forme previste dagli ordinamenti regionali e rispettando la disciplina sugli aiuti di Stato. Ove la procedura abbia esito positivo ciascuna Zes sarà istituzionalizzata a mezzo di decreto del presidente del



Un aspetto importante della istituzione delle Zes, e che dovrà essere "comprovato" nella realtà, è una riduzione delle formalità burocratiche

istituzionalmente coinvolti nella gestione della Zes. Formalità a parte, ciò che rileva per la prassi degli operatori è valutare la bontà degli investimenti su tali territori: i benefici cui possono accedere le imprese sono subordinati alla verifica di un programma di investimento o di attività economiche e imprenditoriali di natura incrementale nella Zes ai sensi dell'articolo 5 del decreto legge 91/2017, e si traducono in agevolazioni fiscali e semplificazioni procedurali. Sul primo versante lo strumento principe è il



Vista di Matera, Basilicata. Le Zes sono una prerogativa del Mezzogiorno, ossia delle regioni ritenute svantaggiate nell'Unione europea in termini socioeconomici. Nel resto del paese è prevista, però, l'istituzione delle Zls, ossia le Zone logistiche semplificate

consiglio dei ministri, su proposta del ministro per la Coesione territoriale e per il Mezzogiorno, di concerto con il ministro per l'Economia e le Finanze.

La Zes, così formata, potrà essere rinnovata per una volta, dopo una permanenza di almeno 7 anni, non potendo eccedere complessivamente i 14 anni. Infine, la gestione della zona sarà demandata a un Comitato di indirizzo all'uopo costituito, e viene prevista dal legislatore anche una forma continuativa di controllo, operata dall'Agenzia per la coesione territoriale, nell'ambito di un dialogo collaborativo costante con gli altri soggetti

credito di imposta, che permette alle imprese investitrici di acquistare beni nuovi o strumentali fino al 20% dell'investimento - col limite di 50 milioni - (questo per le piccole imprese, salvo dunque diverse disposizioni per le medie e per le grandi, ovvero salvo fisse percentuali per talune aree), mentre sul secondo versante, il medesimo articolo 5 individua, pur in maniera programmatica, procedure semplificate, raggiunte anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni interessate, procedimenti speciali rivolti all'accelerazione dei termini procedurali, e infine un accesso alle infrastrutture presenti e previste dal piano di sviluppo strategico. ■

Logistica e meccanica 4.0

di **Federica Catani***

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Nell'ambito del Piano nazionale Impresa 4.0, il ministero dello Sviluppo economico ha stanziato risorse nei confronti delle fondazioni Istituti Tecnici Superiori-ITS considerate "virtuose". La fondazione ITS della Spezia, "Nuove tecnologie per il Made in Italy: settore meccanico/navalmecanico - cantieristica da diporto", proprio in virtù dei positivi risultati raggiunti nei corsi realizzati, fa parte delle realtà individuate come "virtuose". Il ministero ha perciò accordato un finanziamento di 200 mila euro integrativo alla programmazione ordinaria, per la realizzazione di un percorso ITS, che - nel rispetto della vocazione specifica della fondazione - sia focalizzato su aspetti afferenti al Piano Impresa 4.0. Inoltre, sono previsti ulteriori stanziamenti per le annualità 2019 e 2020 per le fondazioni che non solo proseguiranno con la propria programmazione virtuosa, ma risponderanno efficacemente alle nuove direttrici strategiche di intervento legate a Industry 4.0.

processi industriali", fortemente orientato, dal di dentro della vocazione specifica dell'ITS spezzino, agli aspetti di digitalizzazione e innovazione. Il percorso prevede la realizzazione di un focus su due macro-ambiti che, in maniera integrata, partecipano alla catena del valore territoriale: 1) digitalizzazione dei processi produttivi; 2) digitalizzazione dei processi di logistica e trasporto. Si è ritenuto opportuno valorizzare queste due "anime" del progetto proprio attraverso la loro integrazione e coesistenza all'interno della stessa figura professionale. Quella in uscita è infatti una figura che, pur in possesso di competenze verticalizzate in ambito digitalizzazione, risulta connotata da un'ampia visione di insieme dei processi che compongono la catena del valore territoriale ed è chiamata a gestirne l'innovazione, anche interfacciandosi con figure omologhe che operano professionalmente in altri punti della catena (lean economy). La formazione della figura in ottica applicativa e orientata a uno specifico contesto produttivo sarà ovviamente assicurata dal periodo di stage professionalizzante (5 mesi) previsto nell'ambito del percorso.

L'efficace integrazione tra le due "anime" del progetto (logistica/supply chain e processi produttivi) è garantita attraverso il presidio formativo, rispettivamente, di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e Cisis Formazione Superiore, soci della Fondazione ITS La Spezia. I due enti collaborano storicamente su iniziative di sviluppo, con la finalità di coniugare, a partire dai propri ambiti di specializzazione e professionalità, le istanze che provengono dal tessuto produttivo. La proposta di un percorso così delineato risponde a una grande e attuale sfida che il mercato pone. Il profondo cambiamento in atto nei processi detta infatti la necessità di formare figure professionali non semplicemente sostitutive di figure precedenti o che la rivoluzione digitale ha reso obsolete. Emerge infatti la necessità di figure professionali, quale quella proposta, che abbiano fulcro nel cambiamento stesso, avendo acquisito gli strumenti per assecondare e gestire - anche in ottica dinamica e di adeguamento continuo - l'innovazione. ■

di figure precedenti o che la rivoluzione digitale ha reso obsolete. Emerge infatti la necessità di figure professionali, quale quella proposta, che abbiano fulcro nel cambiamento stesso, avendo acquisito gli strumenti per assecondare e gestire - anche in ottica dinamica e di adeguamento continuo - l'innovazione. ■



Questa opportunità si integra perfettamente, a livello regionale, con gli obiettivi perseguiti dal Digital Innovation Hub del sistema confindustriale ligure, costituitosi proprio con la finalità di promuovere e sostenere i processi di trasformazione digitale delle imprese, sempre in coerenza con gli obiettivi del Piano nazionale Impresa 4.0. ITS La Spezia realizzerà dunque a partire dal prossimo dicembre, in partnership con DIH Liguria e con la collaborazione didattica di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e Cisis Formazione Superiore, un percorso ITS specifico: "Tecnico superiore per la digitalizzazione dei sistemi e dei

* catani@scuolatrasporti.com

Le criticità dell'ultimo miglio

di **Silvia Argentiero***

Non Solo Ambiente

Che si tratti di attenzione all'ambiente, di tutelare i diritti dei lavoratori o di ridurre consumi e costi, la sostenibilità è un aspetto sempre più richiesto dai consumatori, dalle aziende e dalla Comunità europea. Secondo un'indagine condotta da Dnv GL insieme a Gfk Eurisko infatti, per oltre nove aziende su dieci la sostenibilità è un aspetto tenuto in considerazione nelle decisioni di acquisto, in misura "molto rilevante" per un'impresa su tre. In particolar modo, l'attenzione è rivolta al ciclo di vita del prodotto: i consumatori iniziano a percepire l'importanza dell'impatto ambientale dell'"ultimo miglio" della catena di produzione e, per otto aziende su dieci, essi rappresentano il gruppo di stakeholder con il maggiore peso in materia di sostenibilità della filiera. Sono la distribuzione e la logistica le attività della parte finale della filiera che ancora oggi presentano grosse criticità in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Le aziende produttrici sanno che mettere sul mercato un prodotto realmente sostenibile, significa controllarne l'impatto sull'intera filiera, dal processo produttivo passando per la distribuzione, fino allo smaltimento: infatti, il 67% delle imprese italiane ha intenzione di compiere almeno un'azione per migliorare la sostenibilità della propria filiera entro i prossimi tre anni, lavorando su fornitori e logistica. I supply manager guadagnano sempre più a fornitori qualificati, trasparenti e affidabili; a realtà capaci di innovarsi e abbracciare nuove tecnologie più efficienti e sostenibili. È questo ciò che dà valore alla filiera produttiva e permette alle aziende di immettere sul mercato un prodotto sostenibile in tutto il suo ciclo di vita. Dunque per rendere più efficiente la supply chain non si può prescindere dall'ottimizzazione e dall'innovazione sostenibile del sistema logistico aziendale. Rendere un servizio di logistica sostenibile significa porre attenzione innanzitutto al trasporto di merci e persone e ai consumi di carburante e relative emissioni inquinanti in atmosfera e, poi, alla logistica del territorio (sviluppo di reti locali per ottimizzare la mobilità e i consumi energetici in città). Investire in soluzioni sostenibili per la logistica rappresenta dunque un vantaggio nel lungo periodo poiché permette al fornitore del servizio di integrarsi all'interno di una filiera virtuosa, oltre che di presentarsi al mercato come un partner sostenibile e autorevole per le aziende produttrici uscendo dalla pura leva del prezzo come unico elemento discriminante per accreditarsi verso il committente. Per i fornitori, tale posizionamento è elemento essenziale e ricercato dalle aziende, in quanto permette loro di identificare, valorizzare e comunicare la reale sostenibilità del prodotto. Ma il valore di diventare un partner sostenibile è duplice: un riconoscimento, un marchio o una



sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org



certificazione in tale senso, garantisce - e dimostra - all'azienda, così come al consumatore che il prodotto che acquista è certamente a basso impatto ambientale, quindi non dannoso per la salute e l'ambiente. Ecco perché un operatore che offre un servizio logistico con approccio sostenibile è in grado di differenziarsi e diventare più competitivo. Senza contare che le normative e gli obiettivi europei impongono alle imprese di rispettare norme e soglie di emissioni; come nel caso del nuovo regolamento "Made Green in Italy" per l'attuazione dello schema nazionale volontario per la valutazione e la comunicazione dell'impronta ambientale dei prodotti. Insomma, il futuro della logistica è green ma è oggi, nel presente, il momento in cui i manager e gli imprenditori più lungimiranti devono scegliere di riprogettare prodotti e processi in ottica sostenibile. ■

NONSOLOAMBIENTE.IT

Nonsoloambiente.it è un web magazine dedicato all'informazione ambientale e alle tematiche legate allo sviluppo sostenibile che pubblica quotidianamente contributi sempre aggiornati e di attualità, senza trascurare gli approfondimenti. E' anche un network che si rivolge a realtà che vogliono far conoscere servizi e/o prodotti ambientali o che abbracciano iniziative di sostenibilità, offrendo dei servizi di comunicazione volti a ottenere visibilità e un efficace posizionamento sul web.

Ruoli aziendali e logistica

a cura di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Gi Group

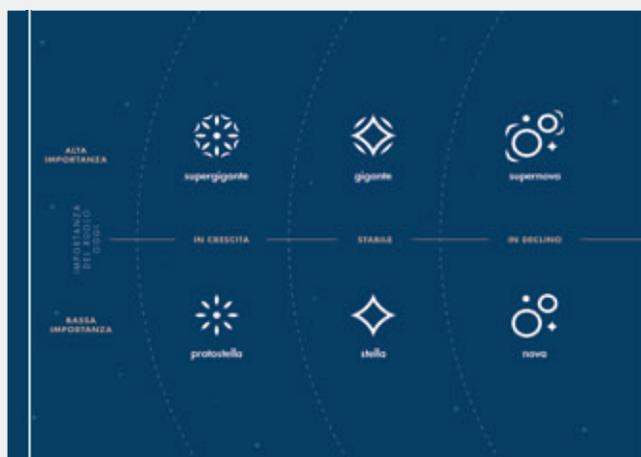
La Divisione Logistics di Gi Group, in collaborazione con Assologistica, ha deciso di promuovere una ricerca volta a individuare l'evoluzione delle professioni del settore logistico, con focus sui cluster 3PL e distribuzione. La ricerca sarà realizzata da OD&M Consulting, società del Gruppo Gi dedicata a servizi di consulenza organizzativa e direzionale, utilizzando il modello Gi Group Star Matrix: output della ricerca sarà una fotografia dei principali ruoli presenti nelle aziende del settore logistico, con evidenza di quali saranno le professioni in evoluzione, statiche e in declino nel prossimo futuro. Il panel di riferimento sarà composto dai manager dei principali operatori logistici del settore. I risultati dello studio verranno presentati in un evento dedicato il prossimo febbraio 2019, in collaborazione con Assologistica e con l'Osservatorio contract logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano.

Il modello Star Matrix. Gi Group Star Matrix è un modello di indagine proprietario, utilizzato generalmente in ambito aziendale, per l'analisi dei ruoli e delle persone fatta in ottica strategico evolutiva (<http://www.gigroupstarmatrix.it/>). Output del modello è una classificazione dei ruoli/professionisti in funzione del loro posizionamento strategico in azienda, sia oggi sia in ottica evolutiva: viene quindi individuato il livello di importanza strategica della professionalità in relazione agli obiettivi aziendali attuali (alto/basso livello di importanza) e il livello di importanza che le professionalità avranno in relazione alle evoluzioni future dell'azienda alla luce delle trasformazioni di contesto. A questa viene poi connessa un'analisi di come le persone all'interno dell'azienda ricoprono quel ruolo e, a seconda che si tratti di ruoli in crescita, stabili o in declino, valutare se posseggono i requisiti personali e professionali per garantire la crescita del ruolo, la continuità di performance o la loro riconversione/riqualificazione verso altri ruoli. Presupposto di questo modello è il fatto che il cambiamento viene ormai ritenuto elemento inevitabile, e non più eccezionale, nella vita quotidiana delle aziende. Che sia programmato o non programmato, evolutivo o rivoluzionario, graduale o improvviso e di-

scontinuo, il cambiamento rappresenta ormai una variabile sistematicamente inclusa in ogni ragionamento strategico messo in atto da parte delle aziende. I fattori che condizionano l'evoluzione delle aziende possono essere esogeni (innovazione tecnologica, evoluzione naturale dei mercati di riferimento) o endogeni (modifica del posizionamento, della strategia o della value proposition aziendale): cambiano i mercati, cambiano le aziende e con esse devono necessariamente cambiare anche i ruoli e le competenze a essi connessi, elementi determinanti per la competitività di ogni organizzazione.

Molti dei modelli HR adottati dalle aziende sono basati su una lettura statica dei ruoli e delle professionalità presenti in azienda, e non sono quindi in grado di cogliere la condi-

I diversi profili



zione di costante cambiamento del contesto. I ruoli vengono quindi definiti in relazione alla fotografia del presente, senza considerare che le scelte strategiche aziendali producono cambiamenti continui, e spesso significativi, nelle responsabilità e nelle attività proprie di ciascun ruolo, modificandone il peso specifico all'interno dell'organizzazione, generando spesso l'esigenza di inserire ruoli del tutto nuovi e determinando la scomparsa di alcune professionalità più tradizionali.

Il modello applicato al settore logistico.

Applicata a un intero settore, la metodologia Gi Group Star Matrix si limita ad analizzare, in ottica strategico-evolutiva, l'evoluzione dei ruoli che caratterizzano il settore. Il primo step dello studio mira a individuare i fattori che stanno determinando la spinta evolutiva del settore nel suo complesso. Il settore è oggi sottoposto a pressioni evolutive che possono essere raggruppate in quattro macro-aree:

- fattori tecnologici: introduzione di componenti di automazione all'interno dei magazzini, integrazione di flussi di informazione sempre più articolati e complessi all'interno dei processi decisionali;
- evoluzione dello scenario normativo in ottica di Flexsecurity;
- evoluzioni socio-culturali: evoluzione dei modelli di consumo e spinta verso modelli customer centric, con lead time ridotti e ordinativi sempre più frazionati;
- evoluzione dei mercati di riferimento: ridefinizione della filiera a seguito dell'ingresso di nuovi player, ampliamento della gamma di servizi offerti da parte degli operatori ai propri clienti (sia B2B che B2C).

Successivamente, a seguito di un set di interviste strutturate con i manager che hanno in capo la guida strategica

Il cambiamento dettato dal mercato genera spesso nelle aziende, anche in quelle logistiche, l'esigenza di inserire ruoli del tutto nuovi e determinare la scomparsa di alcune professionalità più tradizionali



Le aziende si devono adattare al cambiamento dei mercati, devono, quindi, necessariamente adeguare le competenze interne

delle aziende indagate, i principali ruoli presenti all'interno del settore vengono mappati e clusterizzati in funzione della loro strategicità (alta/bassa) e messi in relazione allo scenario di riferimento (attuale e futuro). La strategicità del ruolo viene determinata dall'impatto che il ruolo ha sulle performance aziendali, e il loro posizionamento in ottica futura viene tracciato tenendo conto delle caratteristiche del mercato dando luogo a tre categorie, ovvero profili in crescita, stabili e in declino.

Le tipologie di professionalità individuate dalla Star Matrix.

L'incrocio delle dimensioni evidenziate sopra permette di generare una matrice in grado di individuare sei tipologie di profili: nella parte bassa della schematizzazione verranno individuati i ruoli a bassa importanza strategica, mentre nella parte alta verranno individuati i ruoli ad alta importanza strategica. Tra i profili considerati a basso impatto sui risultati aziendali individueremo i seguenti ruoli: emergenti, professioni con basso impatto sui risultati aziendali attuali ma che l'azienda considera in crescita, in quanto assumeranno un peso crescente in futuro; di supporto, professioni con basso impatto sui risultati aziendali e che non saranno interessati da cambiamenti significativi; in fase di scomparsa, professioni con basso impatto sulle performance complessive e che



si prevede avranno ancor meno peso specifico in futuro. Tra i profili considerati ad alto impatto sui risultati aziendali individueremo invece i seguenti ruoli: strategici, professioni con alto impatto sui risultati aziendali che si prevede avranno un peso specifico crescente; ruoli core (o centrali), professioni con alto impatto sui risultati aziendali che continueranno ad avere la stessa rilevanza in futuro; in declino, professioni riconosciute ad alto impatto ma che, in uno scenario evolutivo, perderanno la propria capacità di incidere sul risultato aziendale.

Perché applicare la Star Matrix al settore logistico. Il modello Star Matrix permette di sistematizzare le informazioni all'interno di uno schema coerente, in grado di fornire indicazioni utili per disegnare, per ognuno dei profili mappati, un set di politiche HR coerenti e in grado di guidarne l'evoluzione e il posizionamento in azienda. La matrice diventa quindi uno strumento per aiutare le aziende del settore ad

avviare una valutazione relativa al percorso di evoluzione in rapporto alla propria popolazione aziendale, pianificando attività e interventi di sviluppo. Gli interventi dovranno essere necessariamente calibrati sulla propria popolazione aziendale, per la quale sarà necessaria una mappatura puntuale, ma una volta individuato un quadro di riferimento coerente relativo al trend di evoluzione dell'intero settore sarà possibile avere uno strumento per progettare lo sviluppo delle proprie risorse in funzione delle esigenze evolutive. ■

Per un approfondimento relativo alla metodologia Star Matrix si rimanda al seguente testo "La gestione delle persone nei contesti in cambiamento: una proposta metodologica", Cap. X, a cura di Simonetta Cavasin, Marco Guerci, Veronica Crippa, Raccolte ESTE libri, ESTE, OD&M e Gi Group (2018).

quando
l'affidabilità
è tutto...



EDIA EM

I NOSTRI recenti **CARRELLI ELEVATORI EDIA EM** stabiliscono nuovi standard di intelligenza

Vi presentiamo i nuovi carrelli elevatori elettrici a 3 e 4 ruote Mitsubishi Forklift Trucks. Queste macchine da 48Volt (da 1.4 a 2 tonnellate) sono dotate di numerose caratteristiche moderne, che vi offrono a livelli impareggiabili manovrabilità, potenza e naturalmente... affidabilità!

Ecco soltanto alcune delle molte caratteristiche:

- ✓ Il Controllo Intelligente delle Curve riduce automaticamente la velocità durante le svolte. Per la massima stabilità e sicurezza in curva.
- ✓ Lo sterzo è senza limitazioni a 360 gradi, nessuna necessità di usare leve. Continuare a sterzare permette di girare il carrello nella direzione opposta.
- ✓ Il Comando Passivo dell'Oscillazione ammortizza qualsiasi eccessivo movimento del carico sopra ai 3m per permettere una movimentazione sicura ed accurata.

Verificate su

www.mitsubishicarrelli.com

dove si trova il vostro concessionario più vicino e chiamatelo per ricevere tutte le informazioni sulla serie EDIA EM!

NUOVO



FB16ACNT

Qualità | Affidabilità | Value for Money

MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

Infrastrutture e burocrazia al centro dell'attenzione

Il presidente Nereo Marcucci ha assicurato che le imprese del settore faranno la loro parte investendo in sviluppo e ricerca, in occupazione, se il governo investirà in opere infrastrutturali, nell'innovazione digitale e nelle semplificazioni amministrative.

Nereo Marcucci, presidente della Confetra, nella relazione tenuta all'assemblea pubblica della confederazione, svoltasi a Roma, ha avanzato una proposta al governo, in presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli che ha partecipato alla manifestazione: "Noi sosteniamo una tesi: manifattura e logistica rappresentano una parte delle risposte che il governo sta cercando per migliorare la vita delle persone. Quindi, proponiamo un Patto al governo: se lo Stato fa la sua parte - con le risorse sulle opere infrastrutturali, con l'avanzamento delle infrastrutture immateriali, con le sem-

plificazioni amministrative - la parte istituzionale della rappresentanza. Funzione pubblicitaria, ideale, politica, tutelata attraverso l'articolo 99 della Costituzione".

Marcucci, nel svolgere la relazione, ha dato via via un significato concreto alla "parte" che il governo dovrebbe svolgere, dovrebbe portare avanti. In primo luogo si è soffermato sulle opere infrastrutturali da fare o da completare (su questo argomento, pubblichiamo, in un riquadro, le opere che la Confetra considera strategiche, prioritarie e irrinunciabili, n.d.r.). Sul tema, un primo distinguo: "Gli interventi infrastrutturali non vanno divisi tra 'grandi



Un momento della relazione del presidente Nereo Marcucci

opere' e 'piccole opere' in base alle dimensioni. Preferiamo parlare di 'opere utili' e 'opere inutili' in base alla loro valenza per il settore della logistica", ha sottolineato il presidente della Con-

fetra. In questa ottica, "riteniamo sia doveroso da parte nostra chiedere quali siano le infrastrutture che sono ritenute ridondanti rispetto alle necessità del paese e quali provvedimenti non si intenda riprogrammare o completare. In ogni caso noi contiamo sulla disponibilità alla prosecuzione del confronto, basato sulla concertazione e non sulla consociazione. Siamo infatti convinti e vorremmo che lo fosse anche il governo che se vogliamo tentare di dare un futuro a questo paese si debba destinare alle infrastrutture materiali e immateriali quota parte importante delle scarse risorse disponibili".

Dopo essersi soffermato sulla portualità e sull'autotrasporto, Marcucci ha sottolineato l'importanza che oggi riveste la sostenibilità ambientale. All'obiettivo di migliorare tale aspetto



Un'immagine della Sala del Tempio di Adriano, Roma, dove si è svolta l'assemblea

LE OPERE IRRINUNCIABILI

Nel documento “Check-up Log”, elaborato dall’Università Federico II di Napoli e presentato all’assemblea dal professor Vittorio Marzano, sono state elencate le opere infrastrutturali che la Confetra considera strategiche, prioritarie e irrinunciabili. Il documento sottolinea anche un aspetto: le decisioni in materia di infrastrutture di trasporto e logistica devono essere correttamente sostenute da analisi quantitative, alle quali si deve sovrapporre un momento politico di sintesi e decisioni sinergiche e sistemiche, coerenti con una visione complessiva. Con ciò, ovviamente, non si vuole sminuire il ruolo della project review - anzi, più correttamente in molti casi della project optimization - si vuole piuttosto evidenziare che anche la fase di valutazione o di rivalutazione dei progetti debba essere oggetto di confronto, per giungere a una soluzione partecipata e per quanto possibile condivisa. Il ripensamento, il cambio di direzione più o meno netto rispetto al passato, sono il “sale della democrazia e della sana alternanza di idee e forze politiche”. Ciò detto, non bisogna dimenticare - sottolinea il Check-up - la necessità di costruire e mantenere credibilità istituzionale nel mercato, e quindi permettere alle imprese che operano e che investono capitali privati di calibrare le loro scelte strategiche sulla certezza (o meno) di sviluppo infrastrutturale del paese. “Guardando al corridoio Genova-Rotterdam, ad esempio, oggi, la principale differenza tra il Northern Range e il Mediterraneo è proprio nella certezza che un’impresa di logistica olandese o tedesca ha sulla sua programmazione e su quella delle istituzioni, rispetto a un analogo player italiano”. Il documento, in particolare, elenca le seguenti opere, considerate, appunto, strategiche: galleria ferroviaria dei Giovi (Terzo Valico di Genova); interventi ferroviari nel nodo di Genova; autostrada A36 Pedemontana Lombarda; linea ferroviaria di alta velocità di rete Napoli-Bari; interventi per il porto di Trieste; progetto Darsena Europa e interventi ferroviari per il porto di Livorno; interventi ferroviari diffusi di ultimo/penultimo miglio; terminale ferroviario Milano Smistamento; adeguamento prestazioni sulla linea storica Bologna-Firenze; progetto Malpensa Cargo District e Logistics District; completamento della SS 106 Jonica; terminal container nei porti di Genova e Savona-Vado; tunnel ferroviario di base del Brennero e nodo di Verona; gronda di Ponente di Genova. In particolare, nel documento viene sottolineato il valore strategico del Terzo Valico, in quanto l’opera va inquadrata nel completamento del corridoio Reno-Alpi, che avrà caratteristiche e prestazioni di una ferrovia di pianura, consentendo un significativo recupero di competitività della modalità ferroviaria sulle relazioni dal porto di Genova verso Piemonte/Lombardia ed Europa. Considerando che, anche senza ulteriori slittamenti, l’opera sarà in esercizio ben dopo l’ultimazione del corridoio svizzero, va fatto tutto il possibile per assicurare il rispetto del cronoprogramma dei lavori entro i tempi stabiliti. In caso contrario, lo scostamento temporale rispetto al completamento del corridoio sul versante svizzero comporterà una riduzione di competitività del sistema portuale ligure nei confronti dei porti nord europei, non solo rispetto ai mercati d’Oltralpe, ma anche verso quelli del nord Italia.



Il presidente Nereo Marcucci, a sinistra, con il ministro Danilo Toninelli

va collegata una politica di incentivi in favore anche dell’auto-transporto. Sempre in quest’ottica si dovrebbe ampliare il marebonus per favorire il trasferimento delle merci dalla strada al mare. Una

politica di incentivazione da confermare anche in favore dell’uso della ferrovia, dal ferobonus allo sconto sulle tracce merci, in linea anche con quanto era stato delineato nella passata legislatura. Per tutte le modalità, infine, esiste l’esigenza di sburocratizzare e snellire le procedure. In particolare, Marcucci si è soffermato su questo aspetto: “Alla luce dell’analisi dei vari comparti, mi domando se non sia arrivato il momento di valutare un unico provvedimento che metta in fila tutte le semplificazioni regolamentari relative al trasporto e al controllo delle merci, che ridefinisca con chiarezza il ruolo,

PORTI E AUTOTRASPORTO

“La riforma di sistema più utile al paese è stata rappresentata dalla Conferenza nazionale dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, uno strumento di condivisione della pianificazione portuale e logistica, che ha ricondotto alla sovranità e agli interessi dello Stato, espressi attraverso la Conferenza presieduta dal ministro, le scelte fondamentali di politica portuale e logistica da rappresentare in Europa”, ha sottolineato Marcucci parlando di portualità. Il presidente della Confetra ha aggiunto: “Se non ne avesse altri, la riforma sancita dal decreto legislativo 169/2016 avrebbe sicuramente il merito di aver demolito due totem: l’approccio ‘offertaista’ che riteneva che più banchine e più piazzali generassero più traffico e l’idiosincrasia per il trasporto ferroviario e per il cabotaggio navale. Alle Autorità portuali debbono però essere dati strumenti, peraltro già decisi e finanziati, e tolti vincoli impropri. Inoltre, per tutelare gli interessi nazionali dobbiamo adottare come gli altri paesi - sui temi logistici e del trasporto - il ‘fare sistema’ tra governo e imprese. In questi ultimi anni pubblico e privato hanno fatto sistema a Bruxelles ad esempio quando si è tentato di mortificare la portualità mediterranea, e in particolare quella italiana, definendo aiuti di Stato gli investimenti per i dragaggi. Credo che al più presto dovremmo farlo di nuovo per contrastare una decisione comunitaria che tratta le Autorità di sistema portuale, amministrazioni pubbliche regolatrici, come entità imprenditoriali da assoggettare a tassazione”.

Per il settore dell’autotrasporto Confetra sostiene che sarebbe impensabile reintrodurre i costi minimi che faciliterebbero la penetrazione del cabotaggio dei comunitari dell’est già oggi in evidente aumento; che la sostenibilità delle piccole imprese di autotrasporto debba essere garantita dai tempi certi di pagamento e dai controlli per scongiurare la concorrenza sleale; che gli attuali sussidi debbano essere trasformati in incentivi, cioè finalizzati. Inoltre, Confetra chiede l’abolizione, per i veicoli meno inquinanti, del bollo di circolazione e la destinazione agli autotrasportatori di ulteriori 120 milioni di euro che lo Stato si carica ogni anno in luogo delle società autostradali per lo sconto pedaggi.

dell’Autorità di regolazione dei trasporti; che avvii concretamente lo sportello unico doganale e dei controlli con un regolamento che consenta in primis la razionalizzazione di tempi e costi dei controlli fitosanitari e sanitari; che riunifichi il sistema diffuso e disperso delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali; che renda possibile il ricorso a competenze private esterne accreditate, con l’ovvia eccezione della dogana, quando la carenza di personale delle amministrazioni pubbliche impedisce l’efficiente attività di controllo sulla merce; che faccia il punto sulla natura della Piattaforma logistica nazionale. Insomma una ‘Bassanini delle merci’ per liberare le potenzialità dell’industria logistica italiana da una selva di gravami burocratici e di incagli”.

Il ministro Toninelli, chiudendo gli interventi, si può dire che non sia entrato nel merito delle proposte avanzate da

Marcucci. Probabilmente anche per il particolare momento che sta attraversando il governo alle prese con la programmazione 2019. Ha però toccato alcuni temi avanzati dalla relazione. Ad esempio, ha rassicurato sul fatto che “ci sono grandi opere sicuramente utili, verso le quali non esiste alcun approccio pregiudiziale da parte del governo. Anzi, la nostra analisi costi/benefici, seria e oggettiva, ci serve soltanto a utilizzare al meglio i soldi dei cittadini, soldi che ora come mai non possiamo permetterci di sprecare”. Comunque, ha aggiunto il ministro, “al centro del programma del governo per le infrastrutture c’è la manutenzione e la ricerca della sicurezza”. Sull’intermodalità ha detto che “è nostro intendimento svilupparla nei prossimi tre anni perché la ferrovia deve tornare protagonista nei porti”. Ha, infine, parlato di impegni per investimenti aggiuntivi su digitalizzazione e sburocratizzazione,

Il ministro Toninelli durante l’intervento



per un rafforzamento del marebonus e per il rinnovo del parco mezzi dell’autotrasporto. Per quest’ultimo dovrebbe essere previsto uno stanziamento pluriennale. ■



Dal 1930, uomini che lavorano.

VENDESI • AFFITTASI immobili nei quali realizzare o ampliare la vostra attività logistica.

FRIULI V. GIULIA

Provincia di UD

a soli 5 km dalla A4,
fronte S.P. 80,
a 10 km dall'interporto
«Cervignano del Friuli»



Superficie area: m² 18.960 ca.
Sup. cop. realizzabile: m² 7.600 ca.
Altezza fabbricati: m. 10,00
Immobili personalizzabili nelle finiture,
in base alle specifiche esigenze.

VENETO

Provincia di TV

a pochi km dalla S.S. 13
"Pontebbana"
e dalla
«Pedemontana Veneta»



Unità ideali per piccoli **Transit Point**.
Altezza interna: m. 6,20 ca..
Superfici: da m² 560 a mq 2.950 ca.
Ampia zona coperta per la manovra degli
automezzi e lo scarico-carico merce.
c.e. unità tipo -E- EPgl, nren 183,53 kWh/mq a.

EMILIA ROMAGNA

Provincia di BO

a pochi Km dall'uscita
«Castel S. Pietro T.» A14
e «Bologna Interporto/
Centergross» A13



Superficie area: m² 18.000 ca.
Sup. cop. realizzabile: m² 9.500 ca.
Altezza fabbricati: m. 15,00 ca.
Immobili personalizzabili nelle finiture,
in base alle specifiche esigenze.
C.E. progetto, lpe 21,37 kW/m² anno

TOSCANA

Provincia di FI

fronte S.P. 5 bis «Perfetti
Ricasoli-Mezzana»,
a ca. km 2,5 dalla A11
uscita «Sesto F.»



Superficie area: m² 42.500 ca.
Sup. realizzabile: m² 25.000 ca.
Altezza fabbricati: m. 10,00 ca.
Immobili personalizzabili nelle finiture,
in base alle specifiche esigenze.



Rientriamo i vostri immobili dismessi.

Lefim

Promotion Real Estate Development

info@lefim.it
0422.299311

Realizziamo i vostri immobili,
anche nelle aree
di vostra proprietà.

Basso Cav. Angelo
COSTRUZIONI GENERALI
Industrialized Building Infrastructures

0422.999311
info@costruzionigeneralibasso.it
www.costruzionigeneralibasso.it



IL XIV PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO

Innovazione in primo piano

Consegnati a Milano, nella sede della Confindustria, i premi aziendali, ad personam e le menzioni speciali. La tavola rotonda sull'intermodalità.

La quattordicesima edizione del premio il Logistico dell'Anno (la cerimonia si è svolta a Milano nell'auditorium dell'Assolombarda) ha confermato, registrando anche una notevole partecipazione, il "ruolo" che il premio ha ormai assunto nel contesto della logistica italiana. Un ruolo di "termometro", forse unico, dell'evoluzione del settore verso l'innovazione e verso una sempre maggiore corrispondenza con quanto avviene nel settore industriale. Industria e logistica, storicamente, nel nostro paese, a differenza, purtroppo, di quanto avvenuto in altri paesi europei nostri concorrenti, hanno spesso rappresentato due "mondi"

distinti, nell'ambito di una valutazione della logistica, spesso identificata con il semplice trasporto merce, esclusivamente legata al suo costo. Negli ultimi anni, anche di fronte ai cambiamenti dell'economia globale dovuti alla crisi e alle sue conseguenze, questo atteggiamento si è andato modificando: l'industria, che deve vendere i prodotti, spesso su mercati lontani, si è resa sempre più conto che la logistica è essenziale per raggiungere tale obiettivo. Infine, le trasformazioni introdotte dal Piano Industria 4.0 hanno messo in evidenza l'esigenza per il settore che produce beni di avere come partner un sistema logistico efficiente e di qualità. Questo

cammino è sempre stato, come dicevamo, messo in evidenza dal premio. Una regola che non è venuta meno neppure quest'anno. La quattordicesima edizione del premio ha preso in esame un largo ventaglio di innovazioni applicate da un sempre più ampio numero di imprese logistiche. Innovazioni in ambito tecnologico, di processo e di prodotto. Altri due ambiti molto seguiti dal premio sono stati quello dell'intermodalità e della sostenibilità ambientale. Due temi legati anche all'obiettivo di allineare la logistica italiana con quella europea, più attenta della nostra all'ambiente e anche al trasporto combinato e ferroviario. ■

LA TAVOLA ROTONDA

Intermodalità: sviluppo a rischio?

La preoccupazione di Confindustria, associazioni e imprese in mancanza di una chiara presa di posizione del governo in favore della logistica e del trasporto ferroviario merci.

di **Paolo Giordano**

Sulla tavola rotonda dedicata all'intermodalità, che si è svolta in occasione della premiazione del Logistico dell'Anno, ha "aleggiato" un invitato di pietra: il ministro Danilo Toninelli. Infatti, il suo intervento, tenuto a Roma pochi giorni prima della premiazione del Logistico dell'Anno, all'assemblea della Confetra, per la sua genericità, per la mancanza di impegni chiari, al di là di alcune dichiarazioni di principio, ha sollevato parecchie perplessità e, possiamo dirlo, anche preoccupazioni, ad esempio sull'intermodalità e su che fine faranno molte opere infrastrutturali che devono essere completate (Terzo Valico e Lione-Torino, in primo luogo). Molto esplicito in questo senso, intervenendo alla tavola rotonda, è stato Sebastiano Grasso, managing director-business service Contship Italia Group e vicepresidente di Assologistica: "Dobbiamo tener conto per quanto riguarda il trasporto merci ferroviario e l'intermodalità da dove partiamo: abbiamo trascorso molti anni 'oscuri', poi l'ultimo governo, con il ministro Delrio, ha riportato al centro dell'interesse le autostrade del mare, la portualità e il trasporto ferroviario. Oggi, sentito il ministro Toninelli, pare non ci sia alcuna visione di largo respiro, alcuna strategia e sulle infrastrutture non si va oltre l'esigenza di valutare il rapporto costi/benefici e di assicurare la manutenzione delle opere. Quello che veramente conta, l'impegno sullo

sviluppo della logistica, la-tita. Sarebbe veramente preoccupante tornare ai tempi oscuri". Più o meno, sulla stessa linea anche Matteo Gasparato, presidente dell'Unione interporti riuniti-Uir e presidente del Consorzio

Zai Interporto Quadrante Europa di Verona: "Quanto abbiamo sentito da parte del ministro all'assemblea della Confetra desta preoccupazione. La politica conta molto, specialmente di fronte alle tante problematiche che i settori della logistica e dell'intermodalità hanno di fronte: si devono concludere progetti importanti in termini sia infrastrutturali, dalle grandi opere agli interventi di ultimo miglio, sia normativi. Pensiamo anche alla piattaforma Uirnet, importante per rendere fluidi i trasporti e i collegamenti tra operatori e mezzi, e allo sportello unico doganale. Inoltre, un altro aspetto rilevante, e sul quale siamo in attesa da lungo tempo, è quello di giungere ad avere norme che definiscano il ruolo degli interporti non solo in termini giuridici,



Un'immagine della tavola rotonda sull'intermodalità, che ha visto un'importante e qualificata partecipazione

ma anche rispetto alla loro collocazione nel sistema logistico nazionale". Guido Pietro Bertolone, chief executive officer di Arcese, società con una storia importante anche nell'intermodalità, ha aggiunto: "La politica non si interessa del nostro settore. Inoltre, non tira neppure un buon vento in ambito europeo. Quando partì il progetto del traforo del Gottardo, si respirava un'altra aria, non c'era l'attuale atmosfera e vi era un dibattito politico sulla mobilità merci. Oltretutto, l'Italia conta poco, la dimostrazione sta in quanto accaduto dopo il cedimento dei binari l'anno scorso a Rastatt. Il disinteresse politico è il rischio vero". Guido Ottolenghi, presidente del gruppo tecnico per la logistica, i trasporti e l'economia del mare della Confindustria, ha sottolineato che >



Come ha sottolineato il presidente della Uirr Schultze, anche in Europa vi sono difficoltà politiche per lo sviluppo dell'intermodalità

l'Italia deve avere un' "ossessione per la ferrovia, che è l'elemento essenziale per permettere all'industria nazionale di allargare i propri mercati, guardando sempre più lontano in termini geografici. Senza ferrovia, non si fa. I politici devono aver presente che oggi il 'muro' delle Alpi non c'è più, occorre ricordarglielo. E occorre anche ricordare loro che eliminando la realizzazione delle opere non si elimina la corruzione, questo è un problema delle persone, non delle infrastrutture".

Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo, ha allargato il discorso, guardando a un prossimo futuro: "Con l'apertura del tunnel del monte Ceneri, prevista entro un paio d'anni, gli svizzeri avranno terminato il progetto Alptransit e, quindi, aumenteranno il numero di treni che arriveranno in Italia. E' certo allora che non vorranno più camion sulle strade. Come giungeranno a tale obiettivo non si sa, ma certamente è un'operazione che faranno, visti gli investimenti che hanno destinato allo sviluppo della ferrovia. Lo stesso accadrà in Austria. Del resto, perché l'Hupac avrebbe tre terminal nel nostro paese? Non dobbiamo farci trovare impreparati, considerando che oggi siamo in deficit, in primo luogo, sulle strutture terminalistiche. Non dobbiamo dimenticarci che, se noi non daremo risposte

efficienti, con Alptransit per l'ennesima volta vince il nord Europa e perde il sud, perde il nostro paese. Una prospettiva che dovrebbe spingere la Confindustria e tutte le associazioni del trasporto e della logistica a forti iniziative verso i decisori politici".

Che l'attuale situazione dell'intermodalità sia, diciamo, "delicata", anche a livello europeo è stato confermato dal presidente della Uirr, l'Unione internazionale del trasporto combinato, Ralf-Charley Schultze: "Nel 2016, ero convinto che il combinato avrebbe avuto un forte trend di crescita. Purtroppo, per diversi motivi, così non è stato. Problemi ci sono anche a livello politico: occorre rivedere la direttiva 92/106, che è ormai obsoleta, ma s'incontrano ostacoli perché il consiglio dei ministri sta cercando di recuperare potere per i singoli Stati membri e questo creerebbe forti ostacoli all'intermodalità. Dobbiamo essere bravi, tutti insieme, nel muoverci affinché le istituzioni europee trovino soluzioni efficienti per il nostro settore". Un appello, quello di Schultze che non è caduto nel vuoto. Tutte le associazioni presenti,

come un contraltare alla preoccupazione espressa per l'indeterminatezza delle posizioni politiche, hanno sottolineato l'esigenza di chiedere con più efficacia e in maniera compatta una politica di sviluppo della logistica e dell'intermodalità, sulla scia delle decisioni prese nella passata legislatura. Thomas Baumgartner, presidente della Fercam e di Anita, ha sottolineato: "Dobbiamo far capire che la mobilità merci è per il paese fondamentale. Non può essere sottovalutata, oltretutto esiste il rischio che le infrastrutture non reggano l'aumento del traffico, che cresce molto più dell'economia. Dobbiamo muoverci affinché si faccia lo shift modale strada-ferrovia e si tenga il passo su binari e terminal, dei quali molti sono già oggi saturi". L'argomento "delle azioni unitarie" delle associazioni è stato ripreso da Ottolenghi, che ha concluso la tavola rotonda: "Anche se è difficile trovare momenti di sintesi tra le associazioni, dobbiamo capire che per migliorare l'attuale situazione è necessario 'stare insieme'. La Confindustria, che oggi è convinta dell'elevato valore che ha la logistica per lo sviluppo dell'industria, farà la sua parte, in primo luogo per quanto riguarda le infrastrutture che sono irrinunciabili". ■

Autoveicoli in fila per entrare nel tunnel del Gottardo. Con il completamento del progetto Alptransit gli svizzeri non vorranno più camion sulle loro strade. Senza ferrovia, l'export italiano ne sarà fortemente penalizzato



ADRIATIC SERVICES ENTERPRISE ALP-ASE logistica portuale



Morandi, tramite la controllata Adriatic Services Enterprise (ASE), impresa portuale e di autotrasporto del gruppo, ha promosso questo progetto per ridurre la presenza dei camion su strada, favorendo lo sviluppo della logistica nel cuore del porto di Ancona. ALP (l'acronimo sta per ASE Logistica Portuale) ha avuto avvio lo scorso gennaio con l'apertura di un nuovo polo logistico di 13 mila mq a 100 metri dall'ingresso dell'area commerciale e terminal container di Ancona. Oggi una quota significativa del traffico container si ferma nei magazzini del gruppo Morandi e pertanto non viene più trasportato nelle aziende o presso altri depositi per essere scaricato e rispedito. Nell'arco temporale di un anno si stima di aver eliminato dalla strada camion che avrebbero percorso oltre 200 mila chilometri.

RITIRANO IL PREMIO:
ANDREA MORANDI, presidente, **CHIARA MORANDI**, amministratore delegato

CAMEO E TESISQUARE Digitalizzazione dei processi logistici – Innovazione consapevole



La nota azienda italiana (ha sede a Desenzano del Garda - Brescia) del settore alimentare ha intrapreso da anni un percorso consapevole di innovazione, adottando innovazioni specifiche per ciascuna fase dei processi logistici. Cameo ritiene di aver trovato una sua chiave interpretativa per svolgere bene tale percorso, secondo queste modalità: 1) mappare e monitorare costantemente i processi e le loro performance; 2) conoscere le opportunità di innovazione e il loro grado di maturità; 3) saper valutare benefici e costi di ogni potenziale innovazione; 4) selezionare e implementare, con forte commitment manageriale, le soluzioni innovative più profittevoli; 5) riconoscere e correggere eventuali errori; 6) condividere in logica collaborativa, con fornitori e clienti.

RITIRANO IL PREMIO:
ANDREA RABIZZI, executive manager logistics di Cameo, **ANDREA SCHETTINO**, client manager di Tesisquare

AMBROGIO TRASPORTI E DIMEAS POLITECNICO DI TORINO On Board Unit per il monitoraggio dei carri merci



L'operatore intermodale Ambrogio Trasporti sta approntando - insieme al Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Aerospaziale del Politecnico di Torino (gruppo di ricerca di Ingegneria Ferroviaria) - una serie di sensori applicati ai carri ferroviari merci, in particolare all'impianto freno (a funzionamento pneumatico) e al rodiggio. Tali sensori, abbinati ad accelerometri e sensori di posizione (GPS), consentono di effettuare la diagnostica del veicolo in esercizio, rilevando incipienti anomalie, riducendo i fermi ed i costi di manutenzione, e conseguentemente allungando la vita tecnica del carro. Il prototipo realizzato è stato installato su un carro merci per trasporto intermodale di proprietà di Ambrogio Trasporti nell'ambito del progetto Cluster ITS Italy 2020.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Ambrogio Trasporti, **GIULIA AMBROGIO**, executive manager, **ANDREA ZANARDELLI**, ECM manager. Per DIMEAS Politecnico di Torino, **AURELIO SOMÀ**, professore, responsabile del progetto

C-TRADE Approccio innovativo alla formazione e alla materia doganale



C-Trade nasce nel 2015 dall'intuizione, volontà e determinazione di una giovane imprenditrice, Lucia Iannuzzi, 33 anni e di un meno giovane consulente, Paolo Massari, 50 anni, entrambi appassionati, affascinati, malati del mondo e della materia doganale. Insieme hanno l'idea di sublimare la loro utopia in un vero business, combinare la consulenza, la formazione, il contenzioso e la strategia doganale in un unico e nuovo servizio, plasmare la teoria in pratica, declinare i pareri e i casi di studio in strategia aziendale. C-Trade è la casa di competenze diverse, ma affini, è razionalità ed empirismo. Quello che fa di C-Trade un unicum nel suo genere è l'approccio proattivo, integrato, giovane, dinamico e informatizzato alla materia doganale.

RITIRANO IL PREMIO:
PAOLO MASSARI, amministratore delegato, **LUCIA IANNUZZI**, amministratore delegato

ATS-ASSOCIAZIONE TEMPORANEA DI SCOPO POR-FESR Lazio 2014-2020 Avviso "Mobilità Sostenibile e Intelligente" ZED&L-Zero emission distribution&logistics



ZED&L (Zero Emissions Distribution and Logistics) ha sviluppato un nuovo modello logistico-distributivo per il trasporto di merci in ambito urbano con gli obiettivi di annullare le emissioni di inquinanti in atmosfera, ridurre drasticamente le emissioni di rumore e contenere i costi della distribuzione. ZED&L distribuisce 80-200 spedizioni al giorno nelle zone ZTL di Roma da un magazzino che funge da hub di prossimità, situato a 10 chilometri dal centro storico di Roma, mediante l'uso di 5 veicoli elettrici, con capacità di carico utile per automezzo di 2,5 t, un'autonomia a pieno carico di massimo 140 chilometri e in grado di superare pendenze fino al 21%.

RITIRANO IL PREMIO:
ARTURO MANCINELLI, proprietario di Mancinelli Due, **ROBERTO BURSESE**, AD di Interlaziale, **ROBERTO ZOLLO**, consulente di Traser, **RAFFAELE MACCIONI**, AD di ACT Operations Research, **GIUSEPPE TOMASSO**, professore, Università di Cassino e del Lazio Meridionale, **GABRIELE PANERO**, Project Team Leader di ZED&L

BOMI GROUP Progetto Bomi Green



Il progetto nasce dalla collaborazione dell'operatore con un importante cliente, leader nel settore della dialisi, con lo scopo di mettere in atto un piano di sostenibilità basato su tre pilastri: 1) commitment dell'organizzazione (diffondendo una cultura della sostenibilità a tutti i livelli e in tutti i reparti per generare responsabilità aziendale); 2) riduzione delle emissioni (identificando strategie e misure per ridurre l'emissione di CO2 nel territorio); 3) valorizzazione del servizio (attuando iniziative per proporre un servizio sempre più di valore ai pazienti in terapia domiciliare, fra cui l'impiego dell'"Home Care Mobile App" per garantire la piena corrispondenza tra prodotto consegnato e piano terapeutico).

RITIRANO IL PREMIO:
SERENA SESSA, global quality manager, **FELIPE MORGULIS DE AZEVEDO**, Group general manager

CAMPARI GROUP

Impegno innovativo a favore dell'intermodalità



Il percorso di sostenibilità di Campari Group è stato avviato nel 2011, con l'obiettivo di integrare la sostenibilità nella strategia del gruppo e lungo tutta la sua catena del valore. La società ha inoltre deciso fin dal 2015 di assumere iniziative legate alla sostenibilità anche nella logistica, con l'obiettivo di ridurre le emissioni nocive. Il programma con cui ridurre la carbon footprint si è focalizzato su due aree principali di intervento: 1) utilizzo dell'intermodalità (con impiego della vezione ferroviaria sulla tratta internazionale); 2) ricorso al servizio di gestione pallet Epal in pooling offerto da Paki Logistics, leader a livello europeo nella fornitura, gestione e scambio di pallet Epal e altre unità di carico standard.

RITIRA IL PREMIO:

LUCA SAPORETTI, logistics, customer&planning

CEVA LOGISTICS ITALIA

Paperless e dematerializzazione dei documenti di trasporto



Il progetto Paperless di CEVA è stato sviluppato a partire dall'analisi del processo di trasporto per arrivare alla dematerializzazione della bolla. Prevede l'utilizzo di una piattaforma documentale, che - attraverso l'uso di un portale o di una app per smartphone - permette la gestione dell'emissione digitale, la conservazione, l'aggiornamento e la consultazione delle bolle di trasporto dematerializzate. I benefici ottenuti da questa soluzione sono molteplici: innanzitutto operativi, in quanto tutti i documenti di trasporto sono accessibili via WEB; non sussistono più costi di stampa-scansione, stoccaggio fisico e archivio e, infine, permette una massima integrazione della supply chain dei clienti e la condivisione di un nuovo processo real time.

RITIRA IL PREMIO:

PAOLO SANTONI, vice president information technology

CAVIRO, CHEP ITALIA E LAURETANA

Transport orchestration: Big Data ed expertise per una supply chain efficiente e green



Da una situazione di partenza composta da due produttori (Caviro e Lauretana) con un proprio network di flussi logistici e di trasportatori e con gestione individuale della supply chain, si è giunti a una situazione nella quale i due produttori condividono una parte del network e hanno trasportatori comuni. Si è così configurata una gestione "orchestrata" della supply chain che ottimizza il lavoro degli operatori logistici e i flussi di merce. Ciò è stato possibile grazie al "programma di trasporto collaborativo" di CHEP, attraverso il quale vengono offerte soluzioni per rendere sempre più efficienti i trasporti, creando collaborazioni tra i diversi player del mercato e riducendo i chilometri percorsi a vuoto per una supply chain più sostenibile.

RITIRANO IL PREMIO:

Per Caviro, **ELISA BEVITORI**, responsabile supply chain. Per Lauretana, **EDOARDO PAMPURO**, consigliere d'amministrazione. Per CHEP Italia, **MARTA ANDREONI**, senior manager customer service, **MANUELA COLOMBO**, account manager, **MARIKA RONCELLI**, supply chain collaboration manager

COLUMBUS LOGISTICS

Impegno innovativo in ambito tecnologico



L'operatore ha investito negli ultimi anni per fornire servizi molto avanzati di analisi dei Big Data alla logistica. Ha dato vita a un centro studi capace di analizzare l'impatto che possono avere nella supply chain fenomeni di grande portata come eventi naturali, eventi legati a particolari periodi dell'anno o a condizioni climatiche eccezionali. Dispone, inoltre, di un innovativo portale di Business Intelligence, attraverso il quale è possibile elaborare in tempo reale database di grandissime dimensioni. Ai clienti vengono infine offerti servizi di alta utilità, come analisi della collocazione ottimale del deposito; individuazione dei partner di trasporto più adatti; ottimizzazione dei costi grazie alla gestione delle scorte; analisi per ottimizzare ordini e prelievi.

RITIRANO IL PREMIO:

DIEGO ZECCHINI, IT manager, **ELISABETTA ROSSI**, data scientist

CEPIM - INTERPORTO DI PARMA

Container per trasporto intermodale di cereali sfusi con scarico bilaterale a gravità



Il progetto è stato sviluppato con il sostegno del Bando per progetti collaborativi di Ricerca e Sviluppo delle imprese della Regione Emilia-Romagna. CePIM ha redatto una proposta e nell'autunno del 2016 è entrato nella graduatoria tra i primi classificati, ottenendo il finanziamento europeo. Successivamente, insieme a Siteia Parma (centro interdipartimentale su sicurezza, tecnologie e innovazione agroalimentare dell'Università di Parma) e da altri partner industriali, è stato elaborato il progetto, quindi realizzato e brevettato il prototipo. L'obiettivo di questo container innovativo è quello di poter utilizzare il trasporto intermodale ferroviario in siti e situazioni in cui attualmente la ferrovia non può farlo per limiti dei carri a tramoggia e dei container esistenti.

RITIRA IL PREMIO:

LUIGI CAPITANI, amministratore delegato e presidente CePIM SpA Interporto di Parma

CONAD

Pallet leggeri e riciclabili per il circuito deperibili del marchio Conad



La nota società della Gdo - insieme a CPR System (suo partner storico nella gestione in pooling di pallet e imballaggi riciclabili) - ha messo a punto un nuovo pallet leggero in plastica, inforcabile, robusto, completamente riciclabile e che consente di ridurre il peso sulla colonna di carico. Grazie all'utilizzo di tale pallet (esempio di una economia circolare), si sono ridotti gli inevasi per danneggiamenti, gli sprechi alimentari, oltre ai resi che portano inefficienze nei flussi, con positivo ritorno sull'impatto climatico. Il tutto ha inoltre permesso la riduzione degli impatti amministrativi. Aumentata è pure l'efficienza nei magazzini, grazie alla possibilità di manipolare anche a mano il pallet, nella composizione e scomposizione della colonna.

RITIRANO IL PREMIO:

ANDREA MANTELLI, direttore supply chain Conad, **ENRICO FRIGO**, responsabile operativo Cpr system

CONSORZIO ZAI - INTERPORTO QUADRANTE EUROPA

Progetto Wagons Sharing - Case study Interterminal



Consorzio ZAI, nel contesto del progetto europeo AlpinnoCT, ha individuato come best practice il modello organizzativo di InterTerminal. Quest'ultimo comprende adeguate politiche di gestione, coerenti con la dotazione infrastrutturale, che non si limita solo a un'analisi dell'esercizio ferroviario di manovra. Le risorse messe in campo e la massimizzazione dell'efficienza nell'utilizzo delle stesse hanno posto importanti obiettivi operativi. Ad esempio, la programmazione dei treni con ciclo di 12 ore, l'adozione del Wagons Sharing ovvero l'uso banalizzato dei carri con la riprogrammazione delle cosiddette navette vuote, la pianificazione dell'attività ferroviaria terminalistica (al giorno seguente) e infine un nuovo approccio alla fase di check in/out delle merci via strada.

RITIRANO IL PREMIO:

MATTEO GASPARATO, presidente, **NICOLÒ REBONATO**, Consorzio ZAI Log - Interporto Quadrante Europa di Verona

DIGITAIL E COOP ALLEANZA 3.0

Progetto EasyCoop



Digitail è la start-up digitale - e società partecipata di Coop Alleanza 3.0 - a cui la Cooperativa ha affidato l'ideazione e lo sviluppo di EasyCoop, il progetto di e-Commerce per l'acquisto e la consegna a domicilio di prodotti grocery, surgelati e freschissimi. Il progetto prevede investimenti fino a 50 milioni di euro e la realizzazione di 3 piattaforme logistiche dedicate al solo canale online e già attive in tre macro aree (Roma, Emilia e Veneto) a servizio di un bacino di oltre sette milioni di persone. EasyCoop nasce dalla visione di Coop Alleanza 3.0 che ha scelto di attivare il progetto creando una società dedicata e di affidarne la gestione a un management team motivato, con forte esperienza nel mondo retail.

RITIRA IL PREMIO:

MARCO DI FALCO, chief operating officer di Digital

DB CARGO E HANGARTNER TERMINAL

Nuovo servizio intermodale tra Mar Adriatico e Mar Tirreno



DB Cargo Italia e Hangartner Terminal - HGT (società del gruppo DB controllata da Schenker Italiana) hanno collegato Mar Adriatico e Mar Tirreno con un nuovo servizio intermodale, in partnership con Alpe Adria. Un collegamento bisettimanale tra il porto di Trieste e il terminal di Sommacampagna (Verona), sempre gestito da HGT. Questo traffico ha rappresentato una novità nel panorama dei trasporti merci su ferrovia. Infatti, nasce come costola del treno convenzionale Cervignano-Brescia. Per abbassare la percentuale di rischio collegata alla start-up, anziché proporre un treno completo a settimana si è preferito utilizzare una muta "ridotta" da 10 carri da far ruotare tra Sommacampagna e Trieste Campo Marzio due volte a settimana.

RITIRANO IL PREMIO:

MARIO SACCO, managing director di Hangartner Terminal, **PIERALBERTO VECCHI**, managing director head of international sales Italy di DB Cargo Italia Services

FM LOGISTIC

Cross Channel Projects



FM Logistic, gruppo attivo nel settore dello stoccaggio, del trasporto e del packaging, propone anche in Italia Cross channel projects, pacchetto pensato per l'e-Commerce e già scelto da tre aziende nel nostro paese. Il progetto prevede lo sviluppo di una soluzione web based che punta sull'integrazione di tutte le competenze necessarie. Partendo dalle necessità del singolo cliente, FM Logistic è in grado di proporre in tempi rapidi un modello di business che viene gestito in ogni sua fase, da quella iniziale che comprende l'analisi marketing, la creazione della piattaforma web e l'identificazione delle linee di prodotto da veicolare, fino alla gestione dei flussi e alla logistica di ritorno.

RITIRANO IL PREMIO:

ANDREA FUMAGALLI, HR manager, **ROBERTO GUALANO**, customer care manager

DHL SUPPLY CHAIN ITALY

Image Serialization Service



Il fenomeno della contraffazione farmaceutica è in forte crescita. Per aiutare i clienti a rispondere a tale criticità e al regolamento delegato 2016/161 della commissione europea, volto a potenziare il sistema di sicurezza contro le contraffazioni, DHL Supply Chain ha introdotto una soluzione che, attraverso la tecnologia di visione, consente la decodifica in tempo reale dei barcode monodimensionali e bidimensionali presenti sulle confezioni farmaceutiche, rilevando in particolare AIC (autorizzazione immissione in commercio) e numero seriale dei bollini ottici. Con benefici importanti, come l'automazione del processo e accuratezza (performance del 99,99%) e la verifica in tempo reale di codice prodotto, quantità, lotto e scadenza con warning su qualsiasi discrepanza.

RITIRA IL PREMIO:

ALBERTO UGAZIO, quality assurance manager life sciences & healthcare

FEDERCHIMICA-SC SVILUPPO CHIMICA

ChemMultimodal - Promotion of multimodal transport in chemical logistics



Federchimica, attraverso la controllata SC Sviluppo chimica, ha partecipato al progetto europeo ChemMultimodal - Promotion of Multimodal Transport in Chemical Logistics, contribuendo fattivamente alla promozione della multimodalità nel trasporto di prodotti chimici, in linea con gli obiettivi dell'Unione Europea che ha proclamato il 2018 anno della multimodalità. ChemMultimodal punta a favorire la cooperazione tra aziende chimiche, fornitori di servizi logistici specializzati (LSP), operatori terminalistici e autorità pubbliche, al fine di aumentare soluzioni di trasporto ecocompatibili.

RITIRANO IL PREMIO:

MICHELE PARUZZI, di Solvay Chimica Italia (in rappresentanza del Comitato Logistica)

FOUR SUSTAINABLE LOGISTICS

Approccio innovativo alla sostenibilità ambientale e sociale



FOUR nasce dall'alleanza tra quattro imprenditori logistici (Lacchi, Niinivirta Transport, Autotrasporti Rutilli Adolfo e FC Consulting). Alleanza che ha consentito di combinare asset tangibili e intangibili quali camion 100% green, esperienza sul mercato da oltre mezzo secolo, infrastrutture all'avanguardia, innovazione operativa, nonché una presenza in tutta Italia e in Europa. Insieme ai tradizionali servizi di logistica con flotta green, FOUR garantisce anche una logistica all'avanguardia: sviluppo e condivisione della cultura della sostenibilità con partner, clienti e comunità, sviluppo di progetti di City Logistics grazie a partnership con enti di ricerca, università e associazioni, tra cui SOS Logistica con cui FOUR ha sviluppato una partnership.

RITIRANO IL PREMIO:

FRANCESCO CARROZZINI, founder Four Sustainable Logistics, GUIDO RUTILLI, GIAMMARIO LACCHI e PAOLO FERRARESI, partners Four Sustainable Logistics, ANNA ELISA FERSINI, strategic&business advisor

GEODIS

Aero Roll-Cages Conveyor System



I roll cages rappresentano un'evoluzione del sistema trolley, dove l'unità di carico viene agganciata alla dogia del carrello tramite un sistema di inclinazione. Con lo stesso meccanismo si possono gestire capi appesi e stesi anche in contemporanea poiché il sistema di trasporto è lo stesso. I roll cages possono essere configurati in vari modi: per trasportare più unità di carico; possono essere aperti su entrambi i lati o chiusi su uno di essi; regolabili in base alle esigenze del cliente oppure per il trasporto simultaneo di indumenti stesi o appesi. Possono anche essere agganciati insieme per creare una sorta di treno finalizzato ad aumentare la quantità di pezzi trasferiti simultaneamente. Questa soluzione offre molti vantaggi, come un risparmio del 50% sui tempi del trasporto.

RITIRANO IL PREMIO:

PIETRO LUCIO CANOVA, business area director, DARIO DA PRA, site manager

GEFCO ITALIA

Innovation Factory



Il progetto punta a promuovere lo spirito di innovazione dall'interno dell'azienda, consentendo a ogni dipendente di elaborare idee che abbiano il potenziale per essere trasformate in soluzioni a supporto della crescita del business e che riguardino tecnologie nuove o già esistenti. L'obiettivo di GEFCO è quindi rafforzare lo spirito creativo dei propri dipendenti. L'Innovation Factory è aperta tutto l'anno e consente ai candidati, suddivisi in team, di proporre idee e progetti in ogni momento. Questi possono essere relativi a qualsiasi area dell'attività di GEFCO, purché in linea con gli assi strategici aziendali (digitalizzazione, ottimizzazione dei flussi di trasporto, hub 4.0, logistica eCommerce, new data services, ecc.).

RITIRA IL PREMIO:

LORENZA CANTALUPPI, sales&marketing manager di GEFCO Italia

INTERPORTO PADOVA

Green Logistics Expo



Green Logistics Expo è un evento internazionale di business, marketing, cultura, approfondimento, esposizione e confronto sui temi più avanzati della catena logistica e sulle sue interazioni con la sostenibilità ambientale. Si tratta di una fiera innovativa (la prima edizione si è tenuta a Padova, a marzo 2018) con i leader dell'intermodalità, della logistica industriale, dell'eCommerce e dei servizi per una città smart. Tre giornate per contatti face to face con le aziende espositrici; incontri, studi e analisi strategiche; campus espositivi per seminari, workshop, presentazioni e meeting. A organizzarlo sono Interporto Padova in collaborazione con la Fiera di Padova e il coinvolgimento dell'Università e della camera di commercio di Padova e le categorie produttive.

RITIRA IL PREMIO:

ALBERTO NOVELLO, responsabile commerciale del terminal intermodale

GEMA MAGAZZINI GENERALI BANCA POPOLARE DI VERO- NA BANCO S.GEMINIANO E S.PROSPERO

Primo e unico magazzino per la stagionatura in montagna del Parmigiano Reggiano



A Montese (Modena), a 846 metri di altitudine, ha aperto i battenti - unico nella filiera di riferimento - un magazzino dedicato a stagionatura e custodia delle forme di Parmigiano Reggiano. La sua realizzazione è stata a cura di Gema Magazzini Generali (società di Reggio Emilia partecipata dal Banco S. Geminiano e S. Prospero, Gruppo Banco BPM). L'investimento è stato di 12 milioni di euro. Nel magazzino, sottoposto al monitoraggio continuo della temperatura (16-18 gradi) e dell'umidità (75-85%), sono gestiti in modo informatizzato 170 mila posti forma. La struttura utilizza avanzate tecnologie antisismiche e impiantistiche, garantendo anche un ricambio di 64 mila metri cubi di aria nell'arco delle 24 ore, al fine di consentire una migliore stagionatura.

RITIRANO IL PREMIO:

VITTORIO CORRADI, presidente, CAMILLO GALaverni, amministratore delegato

HUPAC

Adozione e installazione di portali OCR



Con l'intento di ottenere un miglioramento nei processi di entrata e uscita delle unità di carico nel proprio terminal, la Hupac SpA di Busto Arsizio (Varese) ha deciso di impiegare una tecnologia d'avanguardia mediante l'installazione di portali ferroviari OCR. Tale tipo di portale consente di acquisire ed elaborare automaticamente i dati di container, cisterne, casse mobili, semirimorchi, carri ferroviari che arrivano o partono dal terminal via rotaia, ottenendo allo stesso tempo immagini ad alta risoluzione per la registrazione delle condizioni delle unità di carico. Con una velocità e una precisione molto elevate, il portale delle telecamere OCR analizza tutte le unità e i vagoni in entrata e in uscita, provvedendone all'identificazione e velocizzando il processo di controllo treno.

RITIRA IL PREMIO:

ROBERTO PACIARONI, direttore amministrativo

KUEHNE + NAGEL e LEONARDO

Per l'approccio innovativo nel processo di internazionalizzazione di impresa



Kuehne+ Nagel si è aggiudicata la realizzazione di un'integrata struttura logistica di stoccaggio e di distribuzione internazionale, a fronte di una richiesta della Leonardo spa (con clienti distribuiti in 150 paesi), che aveva la necessità di migliorare i servizi logistici di supporto ai clienti finali. La soluzione di Kuehne + Nagel, in linea con le richieste, ha previsto 1) la creazione di un unico "magazzino mondo" vicino all'aeroporto di Malpensa; 2) una gestione completamente integrata di tutti i servizi logistici; 3) l'utilizzo del 100% di personale in forma diretta, in modo da garantire elevati standard; 4) un efficiente sistema di security della struttura; 5) la gestione delle attività doganali e dei trasporti; 6) una copertura operativa delle attività 24/7.

RITIRANO IL PREMIO:

Per Kuehne + Nagel, **DAVIDE ALBANESI**, business development manager-contract logistics, **GIOVANNI SETTIMELLI**, key account manager aviation and aerospace, **VINCENZO ZACCARA**, solutions engineering manager. Per Leonardo, **CLAUDIO GELAIN**, head of material management customer support & services LoB Aircraft Division

MERCITALIA LOGISTICS

Mercitalia Fast



Il nuovo servizio Mercitalia Fast del Polo Mercitalia (FS Italiane) offre l'opportunità di trasportare merci per ferrovia ad alta velocità, in piena sicurezza e a elevato standard di affidabilità. Sarà il primo servizio al mondo a sfruttare per le merci le linee AV/AC a una velocità fino a 300 km/h. Collegherà la Campania (terminal Mercitalia di Caserta) con l'Emilia Romagna (terminal di Bologna Interporto) in 3 ore e 30 minuti, a una velocità media di 180 km/h, viaggiando 5 giorni settimana dal lunedì al venerdì, 48 settimane/anno. Il treno Mercitalia Fast trasporterà in ogni suo viaggio una quantità di merce equivalente a 18 TIR o due aerei Boeing 747 Cargo, togliendo dalla principale arteria autostradale italiana (A1) fino a 8.640 semirimorchi, risparmiando 2.536 tonnellate di CO2 (-80%).

RITIRA IL PREMIO:

FRANCESCO CACCIAPUOTI, responsabile direzione sviluppo business e responsabile business unit FAST

LOGISTICA UNO EUROPE E GRUPPO SANPELLEGRINO

Intermodalità marittima per la Sicilia



Il progetto, sviluppato in collaborazione con il cliente Sanpellegrino, ha coniugato l'obiettivo comune di Logistica Uno e Sanpellegrino di realizzare servizi di trasporto nel rispetto dell'ambiente che migliorassero contemporaneamente le prestazioni. E' stata così progettata l'intermodalità terra-mare-terra, in alternativa al servizio solo terra su gomma, grazie a una pianificazione degli spazi per l'imbarco prioritario anche nel periodo estivo, la scelta del porto migliore per bilanciare i flussi e l'utilizzo di una flotta di mezzi per i trasferimenti dagli stabilimenti di produzione ai porti privilegiando l'utilizzo di trattori Stralis a LNG. E' prevista la replica anche in Sicilia non appena sarà aperta una stazione di rifornimento LNG per la gestione dell'ultimo miglio.

RITIRANO IL PREMIO:

GABRIELE CORNELLI, legale rappresentante Logistica Uno Europe, **STEFANO GAMBA**, local strategic buyer&distribution manager-Nestlé Waters

60 ENGINEERING

Pallet PIRO



60 Engineering detiene in esclusiva da Roberto Pisano i diritti di produzione e distribuzione internazionale di PIRO, pallet realizzabile in acciaio inox, materia prima di elevata robustezza, riciclabilità e igienica. La soluzione prevede 4 profili che, assemblati con pochi semplici gesti, compongono un bancale metallico robusto. I quattro moduli di Piro si combinano tra loro in diverse configurazioni, dando vita a più soluzioni: pallet a due o a quattro vie, reversibili, a piano giunto, gabbia palletizzata, o semplice supporto. I profili separati (personalizzabili per dimensione e tipologia di pallet), consentono di assemblare i pallet solo quando serve, favorendone stoccaggio e trasporto grazie all'ingombro ridotto dei pezzi smontati.

RITIRANO IL PREMIO:

ROBERTO PISANO, presidente di 60 Engineering e inventore del progetto, **GIANCARLO RESTORI**, cofondatore di 60 Engineering

LONATO, BURGO GROUP E MERCITALIA RAIL

Inedito sistema di monitoraggio logistico-ferroviario



L'operatore logistico bresciano e Burgo Group, uno dei principali produttori europei di carte grafiche e speciali hanno istituito - in cooperazione con Mercitalia Rail - un collegamento ferroviario a carro chiuso con partenze bisettimanali dal centro logistico francese di Blainville (regione Lorena) a Lonato del Garda (Brescia, sede del 3PL), sperimentando un nuovo sistema di monitoraggio logistico-ferroviario. Quando avviene la creazione dell'ordine, viene assegnato un riferimento che consente un controllo completo della catena logistica con tracing in ogni momento, dal ritiro alla consegna. La gestione del flusso informativo è effettuata con dispositivi RFID di ultima generazione di proprietà di Lonato, con la funzione sia di terminale di sistema sia di smartphone.

RITIRANO IL PREMIO:

ROBERTO MORO, logistics operations manager di Burgo Group, **GIUSEPPE ROSSI**, key account manager di Mercitalia Rail, **MAURIZIO PEROTTI**, direttore di Lonato spa

THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

Per l'impegno a favore di una logistica moderna ed efficiente



L'associazione ha attivato una serie di iniziative per rendere più efficiente il settore logistico. Ha, ad esempio, favorito il confronto fra logistica e industria attraverso l'organizzazione a Milano di due edizioni del Forum Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry, eventi per lo scambio di best practices fra le eccellenze italiane dello shipping, della logistica, delle spedizioni e i settori industriali strategici del nostro Paese. The International Propeller Clubs organizza anche eventi dedicati al ruolo dell'economia marittima e alla logistica, fra cui le ormai consolidate Genoa Shipping Week e Naples Shipping Week. Numerose anche le missioni all'estero fra cui quelle all'Asian Logistics & Maritime Conference, alla Hong Kong Maritime Week e in Cina.

RITIRA IL PREMIO:

RICCARDO FUOCHI, presidente del Propeller Club Milano

XPO LOGISTICS

Tracciabilità casse mobili con tecnologia NFC



XPO Logistics, uno dei più importanti provider di servizi logistici a livello internazionale con una presenza in trentadue paesi, è fortemente impegnata nell'introduzione di innovazioni tecnologiche. Fra queste, Near-Field Communication (NFC), tecnologia che fornisce connettività senza fili bidirezionale a corto raggio (fino a un massimo di 10 cm). Attraverso il posizionamento di un tag NFC su casse di proprietà e con l'utilizzo di un semplice smartphone, XPO traccia con rapidità e precisione lo stato delle casse (cassa piena/vuota, cassa in entrata/in uscita). Tale innovazione permette riduzione dei costi, tracciabilità più affidabile, riduzione dell'errore umano nella registrazione, possibilità di consultazione dello storico dei dati.

RITIRANO IL PREMIO:

ALESSANDRO RENZO, operations director, **ANTONIO SUOZZO**, site manager

BORSA DI STUDIO in memoria di Alvaro Spizzica



Anche nella quattordicesima edizione del Premio il Logistico dell'Anno è stata assegnata la borsa di studio alla memoria di Alvaro Spizzica, che è stato vicepresidente del CIM di Novara e di Assologistica e uno dei nomi più rappresentativi della logistica nazionale. La borsa di studio è stata assegnata alla dottoressa Francesca Traversa per la tesi di laurea dal titolo "Cross-countries flows in international distribution: development of logistics strategies and assessment of benefits". Nella foto, la vincitrice, sulla destra, dopo aver ricevuto il riconoscimento dal presidente del CIM, Cristina Manara, dal presidente di Assologistica Andrea Gentile e dal vicepresidente Umberto Ruggeroni, che ha promosso per primo questa iniziativa rivolta ai giovani.

MENZIONI SPECIALI

BAYER ITALIA Green Pallet



Green Pallet è il progetto di Bayer Italia per ridurre l'impatto ambientale. Ha come obiettivi il recupero e il riutilizzo dei bancali usati dall'azienda nelle fasi del ciclo distributivo. Il progetto ha attivato due circoli virtuosi nell'ambito della distribuzione primaria, cioè dagli stabilimenti e dai vari fornitori ai depositi logistici - gestiti da Silvano Chiapparoli Logistica - e nel processo della distribuzione capillare ai clienti, a cura di Eurodifarm. Nello specifico, i pallet Epal non escono mai dal primo circuito, nel rispetto della catena del freddo e una volta scaricata la merce in magazzino tornano negli stabilimenti poiché gli ordini per i clienti vengono allestiti su pallet Epal colorati di verde e marchiati Bayer.

RITIRANO IL PREMIO:

CARLO CATTANEO, import & export specialist, **RICCARDO VAILATI**, warehouse management

CO.EL.DA. SOFTWARE

Sistema di trasporto ferroviario con composizione automatica dei treni



Il progetto consente di superare le difficoltà del trasporto merci su ferro (scarsa flessibilità, tempi di resa e costi poco competitivi), invertendo sia il modo di concepire le modalità di trasporto sia la modalità con cui si utilizzano le linee ferrate. Con questa soluzione è la domanda di trasporto a generare i convogli. Per questo è stato necessario concepire un sistema che permetta di soddisfare velocemente la domanda di trasporto. Per poter essere attivato il progetto non richiede alcun nuovo intervento sulla rete ferroviaria esistente, ma solo la realizzazione del carro merci "intelligente" e di una piattaforma informatica con comunicazione affidabile fra i vari sistemi di controllo e gestione presenti a livello centrale, sul convoglio, sui carri e nelle stazioni.

RITIRA IL PREMIO:

ANTONIO LUCISANO, amministratore delegato

DKV EURO SERVICE DKV Box Europe



DKV Euro Service consente di pagare pedaggi in 9 paesi europei, gestibili online e over the air, con DKV Box Europe, tecnologia in grado di garantire, tra l'altro, quanto segue: il nuovo On Board Unit-OBU funziona con tecnologia radio ibrida, prima d'ora non disponibile e già compatibile con tutti i sistemi di pedaggio europei rilevati elettronicamente; funziona con sistema 'plug and play' e permette l'impostazione manuale degli assi direttamente sul display; gestione, registrazione, ordine di nuovi BOX tramite il sito internet e il DKV Toll Manager in pochi passaggi grazie a un processo semplice e rapido e supportato dalla banca dati veicoli personalizzata; un'unica fatturazione riepilogativa; nessuna cauzione per il Box pedaggio e costi di installazione minimi.

RITIRANO IL PREMIO:

MARCO BERARDELLI, country general manager DKV Italia, **ALESSANDRO GERINI**, telesales & marketing manager DKV Italia

LIUC BUSINESS SCHOOL

Osil - Osservatorio sull'immobiliare logistico



L'Osservatorio ha sviluppato un sistema di rating con cui valutare qualità (da 1 a 5 stelle), funzionalità logistica e grado di compatibilità di un magazzino ad assolvere la funzione di stock o di x-dock, attraverso la compilazione di un questionario online di 50 domande. Dalla somma dei punteggi ottenuti si raggiunge un punteggio totale che misura il livello qualitativo dell'immobile. Il modello può essere utilizzato per valutare anche magazzini aventi una funzione mista (ad esempio i Ce.Di). Osil nasce con l'obiettivo di sviluppare un modello di riferimento su scala nazionale per la valutazione della qualità degli immobili logistici. Il modello valuta la qualità dei magazzini secondo standard di riferimento condivisi dai maggiori esperti del settore.

RITIRANO IL PREMIO:

FABRIZIO DALLARI, MARTINA BAGLIO e ELISABETTA GARAGIOLA dell'Università Cattaneo LIUC di Castellanza

UNIPARK - GRUPPO CFT

Villa Costanza, primo caso in Italia di parcheggio scambiatore autostradale



Il Gruppo CFT, attraverso la controllata Unipark, si è aggiudicato il progetto per la gestione di un parcheggio scambiatore con annessa area ristoro nei pressi dello svincolo autostradale di Scandicci (Firenze). Il progetto coniuga gli aspetti innovativi e tecnologici della gestione del servizio di sosta a quelli qualitativi della tradizione di accoglienza e ristorazione locale. Villa Costanza è il primo caso in Italia di parcheggio "Drive and tramway" inserito all'interno del tracciato autostradale e riveste una funzione strategica sia a livello nazionale che locale, in quanto permette di gestire i flussi veicolari in arrivo a Firenze senza incidere sul normale traffico cittadino, offrendo una prima accoglienza in un contesto di alto livello.

RITIRA IL PREMIO:

ROBERTO SQUAGLIA, presidente di Unipark

NOLPAL E GRUPPO CASILLO

Progetto DigiPal



DigiPal è un innovativo progetto di gestione del pallet da interscambio mirato alla sostenibilità ambientale e all'innovazione tecnologica. Massimizza appieno le caratteristiche del pallet da interscambio riutilizzabile Epal e grazie alle applicazioni informatiche è in grado, nel ciclo di vita del bancale, di mitigare l'effetto serra. DigiPal (digitalizzazione del processo gestione totale dei pallet per il cliente Casillo) si basa quindi su Epal a noleggio, ma la sua caratteristica principale è la totale integrazione dei sistemi informatici NolPal e Casillo: il primo specializzato nella contabilità dei pallet e il secondo centrato sui processi produttivi e di approvvigionamento just in time di tutte le aziende del gruppo.

RITIRANO IL PREMIO:

Per NolPal, **PAOLO CASADEI**, consigliere CDA - general manager - information system director, **ANTONIETTA CASADEI**, consigliere CDA. Per Gruppo Casillo, **FRANCESCO MILANO**, responsabile logistica, **FABRIZIO LACIRASELLA**, operatore logistico, **SANDRO AMOROSO**, analista funzionale/area processi & IT

P3 LOGISTIC PARKS, AUTOMOBILI LAMBORGHINI E DUCATI MOTOR HOLDING

Hub logistico di Sala Bolognese



P3 Logistic Parks, società specializzata nell'acquisizione, sviluppo e gestione di immobili logistici ha consegnato un magazzino "chiavi in mano" di 30 mila mq presso il parco logistico P3 di Sala Bolognese (Bologna) ad Automobili Lamborghini e Ducati Motor Holding. I lavori di costruzione sono durati solo sei mesi. Primo progetto "chiavi in mano" di P3 in Italia, la nuova struttura logistica è il centro di stoccaggio e distribuzione delle parti di ricambio originali per Lamborghini e Ducati. La nuova struttura comprende 700 mq di uffici; l'altezza sotto trave è di 12 metri, la portata del pavimento di 5 tonnellate per metro quadro e la temperatura ambientale viene mantenuta ad almeno 18° C costanti per tutto l'anno. Utilizza diverse tecnologie ecosostenibili.

RITIRANO IL PREMIO:

JEAN-LUC SAPORITO, managing director Italy di P3, **ANDREA PROSERPIO**, head of after sales business development di Automobili Lamborghini, **ELIA RIGHETTI**, after sales logistics manager di Ducati Motor Holding

LA CONSEGNA DEI PREMI



I riconoscimenti alle aziende e i premi ad personam sono stati consegnati dal presidente di Assologistica Andrea Gentile; dai vicepresidenti Massimiliano Montalti e Umberto Ruggerone; dal segretario generale Jean Francois Daher; dal consigliere e presidente della commissione Trasporti dell'associazione Eugenio Muzio; dalla responsabile dell'ufficio Assologistica di Roma Bianca Picciurro; dal presidente di Assologistica Cultura e Formazione Luigi Terzi; dal vicepresidente di SOS Log, associata ad Assologistica, Alberto Accetta.

PREMI AD PERSONAM

THOMAS BAUMGARTNER



Per l'importante contributo allo sviluppo del sistema logistico-transportistico italiano.

SANDRO INNOCENTI



Per il significativo apporto alla modernizzazione dell'immobiliare logistico italiano.

MONICA MUTTI



Per il significativo contributo personale al settore della pharma & healthcare logistics.

GUIDO OTTOLENGHI



Per il significativo impegno a favore della logistica e dei trasporti in ambito nazionale.

RALF CHARLEY SCHULTZE



Per il significativo impegno a favore dell'intermodalità trasportistica europea.



Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" Convegno di presentazione dei risultati della Ricerca

Giovedì 8 Novembre 2018 - Ore 10.00
Auditorium - MiCo (Fiera Milano City)
Via Gattamelata, 5 - 20149 Milano

 Hashtag: #OCL18



La Logistica corre sempre più veloce e affronta tematiche affascinanti e complesse: oltre ai **trend di mercato** - sia in termini quantitativi, sia qualitativi - durante il convegno si parlerà di modelli di **Gestione del Customer Service**, soluzioni di **Logistica 4.0**, **Startup** che operano su ambiti di frontiera.

I risultati della Ricerca saranno discussi con i principali player di questo mercato e con esponenti di rilievo del mondo della Logistica.

Il convegno è promosso dalla School of Management del Politecnico di Milano.

La partecipazione è gratuita. Si richiede di dare conferma registrandosi sul sito www.contractlogistics.it

nolpal
NOLEGGIO
PALLETS

Il primo pool italiano
**di noleggio e gestione
del parco pallets**



NoIPal srl

**www.nolpal.it
info@nolpal.it**

Via Vittime Civili di Guerra, 5
48018 Faenza - Italy

Tel. +39 0546 794296
Fax +39 0546 794297

GEFCO

Rapidità e flessibilità nei servizi "Time Critical"



Quando spazio e tempo sono prioritari, Gefco realizza sempre il vostro trasporto dedicato su misura

Il settore dei servizi urgenti, siano essi necessari ad affrontare imprevisti, a gestire un fermo linea produttiva o situazioni estemporanee come grandi eventi, sfilate o manifestazioni, rappresenta un mercato in crescita nel settore della logistica.

merci pericolose fino ai prodotti a temperatura controllata". Ogni servizio speciale e dedicato viene studiato appositamente in relazione alle necessità del cliente, scegliendo di volta in volta la modalità di trasporto più indicata per velocità, sicurezza e competitività. "Le soluzioni offerte

tali: velocità, flessibilità, affidabilità, visibilità e competitività", prosegue Lorenza Cantaluppi. Gefco, a riprova della varietà di settori e clienti serviti, ha operato in campi molto diversi, dal farmaceutico all'automotive passando per il settore aeronautico. Per fare qualche esempio, in Francia da 10 anni fa spedizioni urgenti di medicinali per ospedali dall'hub di Lione, realizzando circa 720 consegne l'anno. "Non solo siamo in grado di garantire il rispetto delle regole molto stringenti richieste da questo comparto, ma possiamo assicurare un servizio con tempistiche affidabili e personale qualificato. Per un grosso cliente italiano del settore automotive, invece, organizziamo in momenti particolarmente critici, una soluzione completa che prevede il trasporto aereo accompagnato (hand Carry) di componentistica elettronica da Casablanca, lo sdoganamento in aeroporto e la consegna nello stabilimento produttivo sul territorio italiano. Nel settore aeronautico, infine, siamo partner di diverse compagnie aeree, soprattutto per il trasporto di pezzi di ricambio necessari a garantire la partenza degli aeromobili. Ad esempio, abbiamo gestito in meno di 44 ore il trasporto dall'Inghilterra all'Australia di un componente fondamentale per riparare un velivolo bloccato a terra. La nostra soluzione ha consentito un importante risparmio per la compagnia aerea, che avrebbe dovuto sostenere ingenti costi", conclude Lorenza Cantaluppi. ■



Gefco, leader nella logistica industriale e primo operatore nella logistica automotive, punta sulla crescita di questo segmento, attraverso il rilancio della propria offerta denominata "Time Critical Solutions" e forte della propria esperienza nella logistica di supply-chain complesse. "Grazie alla nostra organizzazione siamo in grado di rispondere entro 30 minuti a richieste di trasporti urgenti 24/24, 7 giorni su 7, 365 giorni l'anno con una copertura a livello mondiale", sottolinea Lorenza Cantaluppi, Sales&Marketing Manager di Gefco Italia. "Disponiamo di una struttura dedicata con personale specializzato, in grado di organizzare ogni tipo di spedizione, dal piccolo componente all'intero macchinario, dalle

do necessario vengono organizzati voli charter dedicati completi o parziali. Fondamentale è garantire, oltre al servizio, la possibilità di monitorare l'attività in real time, proprio in virtù della peculiarità di queste soluzioni di trasporto". Un servizio cruciale per le imprese di oggi, che operano su mercati sempre più globali e con uno stock sempre più ridotto: "i servizi dedicati urgenti sono sempre più richiesti poiché le aziende adottano ormai una politica di approvvigionamento just in time con l'obiettivo di ridurre i propri costi logistici. Il nostro ruolo di partner è proprio quello di supportare i clienti nelle loro sfide più complesse sia nelle fasi di approvvigionamento sia nella distribuzione del loro prodotto tenendo in considerazione 5 elementi fonamen-

SANILOG

Il fondo sanitario integrativo per i dipendenti della logistica

Oggi il Fondo Sanilog svolge un ruolo consolidato, grazie anche al fatto di avere raggiunto la ragguardevole quota di oltre 113 mila iscritti, ed è divenuto parte fondamentale dei benefit dati ai lavoratori della logistica.

di **Ornella Giola**



PIERO LAZZERI

Tutti, in Italia, accediamo al Servizio sanitario nazionale-Ssn, ma è possibile (visti anche i tempi biblici di certe prestazioni sanitarie pubbliche) integrarlo aderendo a un fondo sanitario integrativo privato. Ogni cittadino può infatti aderire liberamente a un fondo, ma il più delle volte l'iscrizione è già prevista dal contratto di lavoro siglato con la propria azienda, il proprio datore di lavoro o albo professionale di riferimento. Molti italiani non sanno nemmeno di avere un piano di assistenza sanitaria integrativa collegato al proprio contratto di lavoro, perdendo - di fatto - tutti i benefici di cui avrebbero diritto. I fondi di assistenza sanitaria integrativa possono essere enti, associazioni, società di mutuo soccorso,

I NUMERI DEL FONDO SANILOG

Iscritti attuali: 113.000 (più 41% rispetto agli 80.000 del 2015, anno di inizio della prima campagna di promozione). Aziende aderenti attuali: 6.244 (più 53% rispetto alle 4.077 del 2015). Prestazioni erogate nel 2017: 81.112 (più 18% rispetto alle 68.285 del 2016).

compagnie assicurative e devono essere regolarmente iscritti all'anagrafe dei fondi sanitari, istituita dal ministero della Salute con un decreto del 2008.

Di questi fondi che integrano o parzialmente sostituiscono le prestazioni del Ssn in Italia ve ne sono decine. Tra di essi c'è anche Fondo Sanilog per i dipendenti dei settori cui si applica il contratto collettivo nazionale di lavoro "logistica, trasporto merci e spedizione". I suoi soci sono Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti per la parte sindacale e Anita, Assologistica, Confetra, Fedespedit, Trasportounito Fiap, Legacoop Servizi, Agci Servizi e Federlavoro e Servizi - Confcooperative per la parte datoriale. Non ha finalità di lucro e il suo scopo esclusivo è la copertura totale o parziale del costo di prestazioni sanitarie garantite dalle compagnie assicurative Unisalute e Axa-Odontonetwork.

"Sanilog è ormai al suo quinto anno di vita in un settore, quello delle assicurazioni sanitarie pri-

vate, relativamente giovane - esordisce il suo presidente Piero Lazzeri - Oggi il fondo svolge un ruolo consolidato, grazie anche al fatto di avere raggiunto la ragguardevole quota di oltre 113 mila iscritti, diventando parte fondamentale dei benefit dati ai lavoratori del settore logistico. Si tratta di numeri niente affatto trascurabili, specie se paragonati a quelli raggiunti da settori simili alla logistica". In base al CCNL logistica, trasporto e spedizioni il contributo al fondo, interamente a carico dei datori >

"Oggi avvertiamo l'esigenza di far 'sfruttare' al meglio le prestazioni da parte degli iscritti, i quali le utilizzano solo parzialmente", sottolinea Lazzeri



QUANTO VALE IL SETTORE DELLA PREVIDENZA SANITARIA INTEGRATIVA

Dei 40 miliardi di euro spesi per la spesa sanitaria privata 5,8 miliardi (14,5%) sono intermediati da forme sanitarie integrative. Circa 13 milioni di italiani fruiscono di assistenza sanitaria integrativa, di questi almeno 6 milioni transitano attraverso fondi di natura contrattuali collegati a CCNL e appositamente istituiti e registrati all'apposita anagrafe dei fondi. La spesa sanitaria media pro-capite intermediata è di circa 450 euro annui con picco pro-capite dei fondi storicamente legati alle posizioni dirigenziali (quali Fasi e Fasdac che intercettano una spesa annua nell'ordine di circa 2.500/ 3.000 euro per singolo iscritto/nucleo familiare) per arrivare ai fondi di natura contrattuale che intercettano spese tra 60 e 100 euro annui pro capite per singolo iscritto. I fondi di natura contrattuale oggi registrati o in fase di registrazione all'anagrafe dei fondi dovrebbero essere 45 circa, ma il numero totali di CCNL da cui potrebbe scaturire un fondo di natura contrattuale è di circa 100 unità.

di lavoro, è di 120 euro annuali per ogni lavoratore, non in prova a tempo indeterminato compresi gli apprendisti. L'azienda è direttamente responsabile nei confronti dei propri dipendenti in caso di mancata adesione o di omissione contributiva; è inoltre responsabile della non erogazione della prestazione sanitaria e pertanto il dipendente ha facoltà di richiedere l'erogazione della prestazione direttamente all'azienda.

Sanilog prevede coperture assicurative tra le più svariate, giungendo anche a coprire i costi di specifiche prestazioni odontoiatriche. "Al momento avvertiamo la necessità di far 'sfruttare' al meglio le prestazioni da parte degli iscritti, i quali le utilizzano solo parzialmente - aggiunge Lazzeri - Già ora ci stiamo attivando con un roadshow in

varie città italiane nel corso dei quali facciamo campagna di informazione su cosa esattamente comporta l'iscrizione a Sanilog e le prestazioni offerte. Nei prossimi anni effettueremo una campagna di comunicazione ancora più importante e innovativa, facendoci finanziare dalle stesse assicurazioni nostre referenti". Il Fondo Sanilog si è comunque rivelato un valido strumento apprezzato dai lavoratori. "Gli obiettivi fondamentali per il prossimo futuro sono due - sottolinea Lazzeri - da una parte l'estensione della platea degli iscritti a tutti i lavoratori aventi diritto: ad oggi, come detto, gli iscritti a Sanilog sono 113 mila ma tutti sappiamo che i numeri del nostro settore sono ben altri. In secondo luogo

aumentare il ricorso alle prestazioni erogate dal fondo: chi è iscritto deve conoscere le prestazioni e le deve utilizzare e non pensiamo solo alla copertura assicurativa di una malattia o di un infortunio, ma anche e soprattutto alla prevenzione".

Dei 40 miliardi di euro spesi per la spesa sanitaria privata 5,8 (14,5%) sono intermediati da forme sanitarie integrative



SPESE SANITARIE, QUELLE PRIVATE CRESCONO DI PIÙ DELLE PUBBLICHE

I dati sull'incidenza delle spese sanitarie nel nostro paese sono quelli dell'VIII rapporto Rbm-Censis sulla sanità pubblica, privata e intermediata, un report pubblicato nel mese di giugno e diventato ormai un riferimento annuale per il settore dei fondi sanitari. Il report mette in luce due aspetti: il primo che è più intenso il ritmo di crescita della spesa sanitaria privata rispetto a quella dei consumi. Nel 2017, infatti, la spesa sanitaria privata in capo alle famiglie italiane è arrivata a 40 miliardi di euro con un esborso medio pro capite di 655 euro. La spesa sanitaria privata sta aumentando a un ritmo più intenso della spesa totale per consumi: nel periodo 2013-2017 è aumentata in termini reali del 9,6%, mentre la spesa totale per consumi del 5,3%. Il secondo aspetto è che dal 2010 al 2017 la spesa sanitaria privata come quota della spesa sanitaria totale è sempre cresciuta, passando dal 21,5% al 24,8%, laddove quella pubblica si è ridotta dal 78,5% al 75,2%. Quali le conseguenze di tutto questo? Innanzitutto un disallineamento tra esigenze sanitarie dei cittadini e relativa copertura pubblica. Gli scenari previsionali deducibili dalla nota di aggiornamento al Def 2017 per gli anni 2018-2020 indicano che la spesa annua del Servizio sanitario aumenterà di circa l'1,3% l'anno, con un ritmo più lento di quello del Pil in valore nominale che viene fissato a circa il 3% annuo. Pertanto lo scenario ufficiale di riferimento ipotizza una contrazione della spesa sanitaria pubblica entro il 2020 fino al 6,3% del Pil. Così facendo la spesa pubblica di fatto resterebbe stazionaria in termini reali, sufficiente per la gestione ordinaria del Servizio sanitario, ma del tutto inadeguata per promuovere sviluppo e investimento.

UN NUOVO MODELLO LOGISTICO -DISTRIBUTIVO A EMISSIONI ZERO



WWW.TRASER.EU.COM



WWW.MANCINELLITRASPORTI.IT



WWW.LOGD.IT



ACTOR
Analytics Control Technology OPERATIONS
RESEARCH

WWW.ACT-OPERATIONSRESEARCH.COM



WWW.UNICAS.IT



Best Ideas and Projects

WWW.BIP-BESTIDEASPROJECTS.IT

INSIEME PER PROMUOVERE
LA NASCITA E LO SVILUPPO
DI UNA LOGISTICA GREEN



THEOREMATICA

WWW.THEOREMATICA.IT

ZEDL

**ZERO EMISSIONS
DISTRIBUTION & LOGISTICS**

WWW.ZEDL.IT

All in Building, General Contractor, sinonimo di qualità e affidabilità

“I nostri punti di forza sono innovazione, estetica, competenze tecniche, attenzione al cliente, rispetto delle normative di sicurezza e focus verso la sostenibilità”, sottolinea Angelo Beretta, Sole Administrator.



ANGELO BERETTA

All in Building è un general contractor che realizza edifici innovativi e sostenibili (costruzioni ex novo, ristrutturazioni o riqualificazioni). Questa nuova realtà nasce però dalle esperienze maturate in 30 anni di attività nel settore delle costruzioni industriali, commerciali, del terziario e residenziale di pregio: è infatti un brand di Synthesis, società milanese che si propone come interlocutore unico e certificato per la realizzazione o per il rifacimento di rivestimenti, facciate e tetti, per interventi di efficienza energetica e di bonifica da amianto in sicurezza e per servizi di manutenzione. Parliamo di All in Building con il Sole Administrator Angelo Beretta.



All in Building

One contract, all inclusive

PUÒ PRESENTARE BREVEMENTE LA SOCIETÀ E ILLUSTRARNE LA MISSION?

All in Building, General Contractor, è un brand di una società che da 30 anni lavora, con successo, nel settore delle costruzioni industriali. Quale General Contractor, All in Building, si pone come interlocutore unico e partner di riferimento, affidabile e responsabile, verso il committente per realizzare, chiavi in mano, immobili ex novo, riqualificare o ristrutturare edifici di medie dimensioni. Operiamo in tutta Italia e all'estero, fornendo ai clienti un servizio di qualità, tutto incluso; da qui il Pay off “One Contract, all inclusive”. I nostri punti di forza sono innovazione, estetica, competenze tecniche, attenzione al cliente, rispetto delle normative di sicurezza e focus verso la sostenibilità.

IN QUALITÀ DI GENERAL CONTRACTOR OFFRITE SOLUZIONI CHIAVI IN MANO: POTREBBE SINTETIZZARE I PRINCIPALI SERVIZI CHE OFFRITE?

Il team tecnico-commerciale, alta-

mente qualificato di All in Building offre un servizio completo, personalizzato a 360° per soddisfare qualsiasi esigenza costruttiva o di ristrutturazione e riqualificazione in chiave innovativa, moderna e sostenibile. Grazie all'esperienza maturata siamo in grado di rispondere al meglio alle molteplici e differenti richieste dei committenti. Garantiamo un controllo e monitoraggio continuo dei lavori in corso, il pieno rispetto dei tempi previsti e del budget di spesa definito. Un Project Manager dedicato, affianca e collabora con i professionisti del committente, dalle fasi di analisi del progetto a quella realizzativa.

QUAL È IL VOSTRO IMPEGNO DAL PUNTO DI VISTA DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE?

La vision di All in Building ci vede interpreti e promotori di un futuro in cui l'innovazione, l'estetica, l'etica, l'efficienza e, soprattutto, la sostenibilità ambientale siano le fondamenta nella



Realizzazione a Brugherio, Milano

realizzazione di costruzioni private e pubbliche. All in Building, è socia Green Building Council (GBC) Italia e membro del comitato direttivo del Chapter Lombardia. Pertanto operiamo secondo i principali protocolli energetico-ambientali, considerando i processi di certificazione della sostenibilità degli edifici LEED®, BREEAM®, GBC® Italia e altri. Affidarsi ad All in Building, significa, quindi, avere come interlocutore unico un referente esperto anche in materia di salvaguardia ambientale.

LA VOSTRA REALTÀ QUALI OBIETTIVI SI È DATA NEL BREVE-MEDIO PERIODO?

■ Nel breve e medio periodo All in Building punta ad ampliare, in particolare modo, il rapporto con la clientela della logistica. Infatti la pluriennale esperienza già maturata da Synthesis Group nel settore della logistica ci consente di essere riconosciuti come realtà affidabile per un servizio “chiavi in mano”. In particolare, siamo organizzati per offrire un servizio qualitativo di Facility Management per la gestione del patrimonio immobiliare

e, pertanto, ci qualificiamo come fornitori di tale servizio.

SPIEGHI A UN POTENZIALE CLIENTE PERCHÉ SCEGLIERE ALL IN BUILDING

■ Come responsabile unico e coordinatore di tutte le fasi di lavoro operiamo in stretto rapporto di fiducia e collaborazione con i professionisti del committente e siamo capaci di sviluppare soluzioni personalizzate originali ed innovative, utilizzando materiali e tecniche all'avanguardia

e con attenzione verso la sostenibilità. La struttura tecnica multidisciplinare di All in Building assicura un'elevata qualità e il risultato eccellente dell'opera. La realizzazione di quanto eseguito e di quanto in corso d'opera attestano le nostre competenze.

DI QUALI CERTIFICAZIONI SIETE IN POSSESSO? E PERCHÉ QUESTE SCELTE

■ Siamo certificati da anni UNI EN ISO 9001 e possediamo l'attestazione SOA per l'esecuzione dei lavori di appalti pubblici per le categorie: OG1, OG9, OG12, OS6, OS33 e OS 18. Il conseguimento delle certificazioni sono il segno tangibile dell'impegno costante sviluppato dalla nostra realtà per offrire ai committenti un servizio di qualità e per rispondere al meglio alle aspettative della clientela. Inoltre siamo soci attivi GBC Italia, iscritti ad Assoamianto, all'AIS (Associazione Impianti Sportivi) ed all'Albo Nazionale Gestori Ambientali. ■

www.allinbuilding.com

Servizi di Facility Management





SMART, PRATICA ED ECONOMICA. COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

Programmazione Inverno 2019

9 GENNAIO - CORSO

SICUREZZA SUL LUOGO DI LAVORO:
TUTELE E RISCHI PENALI

10 GENNAIO - CORSO

PROJECT MANAGEMENT

a cura di Asset Management S.r.l.

17 GENNAIO

TAVOLA ROTONDA SULLE PRINCIPALI TEMATICHE
DOGANALI E CONFRONTO CON GLI OPERATORI
CORSO DI DIRITTO E TECNICA DOGANALE
(LIVELLO 3)

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

24 GENNAIO - CONVEGNO

SUPPLY CHAIN: L'ABC PER COSTRUIRE UN SISTEMA
CIRCOLARE - Allineare competenze, Brevettare
soluzioni, Condividere dati e flussi
(Palazzo delle Stelline - Milano)

30 GENNAIO - CORSO

DALLA LOGISTICA ALLA SUPPLY CHAIN, STRATEGIE
E SOLUZIONI PER RENDERE EFFICACI ED EFFICIENTI I
FLUSSI LOGISTICI

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica e Certiquality

5 FEBBRAIO - CORSO

ECOMMERCE E LOGISTICA, COME AVVIARE
UN'ATTIVITÀ ONLINE DI SUCCESSO

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

14 FEBBRAIO - CORSO

I KPI PER IL MONITOR INTEGRATO SULL'INTERA
SUPPLY CHAIN

Corso in collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

20 FEBBRAIO - CORSO

COMPITI E RUOLO STRATEGICO DEL RESPONSABILE
DEI TRASPORTI

27 FEBBRAIO - CORSO

GDPR E NUOVE REGOLE PER LA PROTEZIONE DEI
DATI PERSONALI - Applicazioni Business to Business
(per aziende di logistica e manifatturiere) e interazioni
con la norma ISO 9001

In collaborazione con Certiquality
e Federchimica - SC Sviluppo Chimica

6 MARZO 2019 - CORSO

IL CONTRATTO DI TRASPORTO ALLA LUCE DELLE
NUOVE DISPOSIZIONI MINISTERIALI

In collaborazione con Certiquality

14 MARZO 2019 - CORSO

SMALTIMENTO DEI RIFIUTI E TUTELA DELL'AMBIENTE:
RISCHI (ANCHE PENALI) E OBBLIGHI PER L'IMPRESA

20 MARZO 2019 - CORSO

COME FARE RETE TRA IMPRESE LOGISTICHE,
MANTENENDO IDENTITÀ E AUTONOMIA

28 MARZO 2019 - CORSO

DALLA LEAN DISTRIBUTION ALLA LEAN LOGISTICS
E AL LEAN THINKING (APPROCCIO LEAN,
ANCHE IN CHIAVE 4.0)

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica



Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA
E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it

www.assologicaculturaeformazione.com

Digitalizzazione e Dematerializzazione l'evoluzione di Ceva

Tanti vantaggi, e minori costi, dal progetto "Paperless"

“**D**igitalizzazione” è un termine che può essere usato in svariati ambiti e in Ceva sta assumendo un profilo ben preciso. La sempre crescente esigenza di innovazione, i vincoli e i costi legati alla carta, un mercato logistico sempre più all'avanguardia, hanno contribuito alla nascita del progetto "Ceva Paperless". Ceva ha quindi deciso di analizzare il processo di trasporto e in particolare la gestione bolla di consegna firmata, andando oltre la digitalizzazione: affrontando il tema "dematerializzazione". L'idea era semplice, il vincolo legato a essa anche: la bolla cartacea ha elevati costi di gestione e archiviazione, ma rappresenta anche l'unico documento che, una volta firmato, è richiesto dal cliente come prova di consegna. Come fare ad approcciare entrambi gli aspetti in modo innovativo traendone un vantaggio?

“**Il processo da cui siamo** partiti prevedeva che le bolle, una volta consegnate e firmate, venivano scansionate e inviate a un fornitore terzo per la pubblicazione online (a disposizione del cliente). Tale processo veniva configurato come 'digitalizzazione del documento' ma non poteva rappresentare una forma di 'archiviazione sostitutiva', pertanto tutti gli originali dovevano essere conservati, con conseguenti costi di gestione e archiviazione”, ha commentato Paolo Santoni, VP Information Technology di Ceva Logistics Italia. Forte della visione innovativa e sfruttando la tecnologia che abilita nuovi processi, con la nuova soluzione Ceva è in grado di offrire nuovi servizi con maggiori



vantaggi e minori costi, attraverso un'integrazione degli attori della supply chain. La soluzione ipotizzata si basa sull'utilizzo di una piattaforma documentale che tramite un portale o una app per smartphone permette la gestione dell'emissione digitale, la conservazione, l'aggiornamento e la consultazione delle "bolle di consegna



Paolo Santoni

di trasporto" dematerializzate. Concretamente il progetto "Ceva Paperless" prevede che la bolla cartacea non venga più digitalizzata in modo manuale a valle del processo, ma a monte tramite un automatismo nel TMS e la firma digitale non è

più delegata all'APP dell'autista, ma ad una APP del cliente che, grazie ad un sistema OTP, ne garantisce valore legale ed è legata univocamente alla bolla precedentemente digitalizzata. Attraverso questa soluzione si sono ottenuti numerosi benefici:

- **Operativi** : tutti i DDT sono accessibili via web - non è più possibile smarrire DDT o avere DDT illeggibili;
- **Costo**: nessun costo di stampa-scansione, nessun costo di stoccaggio fisico - un unico archivio con soluzione centralizzata accessibile da ogni filiale;
- **Cliente**: massima integrazione con la supply chain dei clienti e condivisione di un nuovo processo in real time. Così facendo, Ceva elimina completamente la carta? Non del tutto, ma i vantaggi tempi-costi sono evidenti: eliminazione del processo di scansione manuale, eliminazione degli archivi cartacei, aumento della partnership con il cliente facendolo diventare parte integrante del processo di business di Ceva... e nel futuro? L'ambizione è tanta, e ovviamente indirizzata allo svincolo totale dalla "carta".



SAVE THE DATE

SUPPLY CHAIN

L'ABC PER COSTRUIRE UN SISTEMA CIRCOLARE

ALLINEARE COMPETENZE
BREVETTARE SOLUZIONI
CONDIVIDERE DATI E FLUSSI

CONVEGNO

BUONE PRATICHE E TEORIE
DELLA REVERSE LOGISTICS

24 GENNAIO 2019

CENTRO CONGRESSI PALAZZO STELLINE
MILANO, CORSO MAGENTA 61
ORE 9.00-13.00

PER INFO: ASSOLOGISTICA C&F
TEL. 02.6691567
assologisticaculturaeformazione.com

EVENTO GRATUITO, PREVIA REGISTRAZIONE
su <http://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-convegni.html>

Partner in logistica collaborativa

NolPal crea efficienza sul pallet, asset critico nei flussi delle merci.

Venerdì 26 ottobre Nolpal e Gruppo Casillo hanno ricevuto insieme la “menzione speciale” al premio il Logistico dell’Anno, concorso annuale organizzato da Assologistica, per il progetto Digipal (digitalizzazione e l’allineamento in tempo reale delle informazioni relative al servizio nazionale di pallet pooling). L’integrazione totale fra i due sistemi informatici relativi ai bancali (quantità, posizioni, flussi, previsioni di utilizzo, ecc.) sono disponibili completi e in tempo reale evitando dispersioni, rallentamenti, inutilizzi o indisponibilità.

Il paradosso



“I processi logistici sono di servizio ai prodotti standard di tipo industriale, eppure soffrono di frammentazione, discontinuità, personalizzazione: oggi costituiscono il principale momento critico di sottrazione di valore per le inefficienze di tipo economico ed ambientale che generano. NolPal nasce con la missione di normalizzare il più possibile uno degli asset logistici, il pallet. E lo fa con tecnologie efficienti, linguaggi di-

gitali comuni, persone che condividono le stesse pratiche all’interno di una rete aperta”.

Paolo Casadei
general manager di NolPal

Facciamo logistica integrata



Il vettore è un partner fondamentale: gestisce il flusso dei bancali di proprietà di Nolpal dal carico all’interscambio in fase di consegna e fino alla resa dei pallet. Il vettore è il ponte fra l’Industria e la Grande Distribuzione con la quale abbiamo stipulato accordi di partnership, perché ottimizzare la logistica associata al pallet richiede la cooperazione di tutti.

Gianni Getti
purchasing&logistics manager

Qualità e rispetto di regole



“Portiamo alla massima potenza le prerogative del pallet EPAL attraverso la rete dei nostri NolPal-Point sparsi su tutto il territorio nazionale e ne controlliamo le certificazioni previste. Stiamo creando e sviluppando Nolpal Academy, strumento di formazione rivolto a tutti gli attori della filiera, per far comprendere quanto il Sistema Epal sia occasione di business per tutti”.

Marco Giusti
asset protection manager

Nolpal noleggio pallet – Via Vittime Civili di Guerra, 5 – 48018 Faenza – Tel. +390546794296 – Fax +390546794297 – info@nolpal.it – www.nolpal.it

nolpal
NOLEGGIO
PALLETS

Il progetto ZED&L: emissioni zero

Applicato con successo per le consegne nella Ztl di Roma.

Il progetto ZED&L (Zero Emissions Distribution&Logistics) nasce con l'obiettivo di proporre un innovativo modello logistico-distributivo per il trasporto merci in ambito urbano, finalizzato alla riduzione delle emissioni di agenti inquinanti nell'atmosfera, del rumore acustico e dei costi legati alla distribuzione fisica delle merci. La forza di ZED&L in tre punti:



1) l'applicazione di una logistica green condivisa che vede tre operatori logistici utilizzare la stessa piattaforma e lo stesso modello operativo, non in concorrenza;

2) l'implementazione di un apparato OBU (on board unit) per la gestione efficiente dei veicoli elettrici e di un cruscotto (dashboard) per il controllo del modello energetico e ambientale;

3) lo sviluppo e l'integrazione di un sistema Multiport che permette ai veicoli elettrici di rifornirsi dall'impianto fotovoltaico (pensilina), dalle batterie di accumulo stazionarie (second life), oppure direttamente dal gestore (Acea).

Un reale "impatto zero" dal punto di

vista energetico presuppone una completa integrazione nel modello distributivo della generazione dell'energia elettrica e un suo utilizzo altamente efficiente. Questa maggiore efficienza di mezzi e risorse è resa possibile dalla possibilità di pre-determinare il flusso delle merci, consentendo di valutare in anticipo i reali fabbisogni energetici di una flotta elettrica destinata alla

distribuzione urbana. ZED&L è stato sperimentato e sviluppato a Roma che, con i suoi 4,2 km quadrati di zona a traffico limitato, rappresenta una tra le più ampie e più complesse Ztl al mondo. Può distribuire fino a 200 spedizio-

ni al giorno nelle zone Ztl di Roma, dal magazzino che funge da hub di prossimità, mediante l'uso di 5 veicoli elettrici, con una capacità di carico utile (payload) di 2,5 t, in grado di consegnare anche 2 volte al giorno. Il magazzino/hub di prossimità è dotato di una pensilina fotovoltaica di ultima generazione che alimenta le stazioni di ricarica dei veicoli elettrici adibiti alla distribuzione fisica delle merci.

Il cuore di ZED&L è lo sviluppo di una piattaforma integrata di "smart Energy & logistics" per la gestione della distribuzione delle merci a reale impatto zero, secondo l'approccio "from well to wheel". Soltanto la sinergia di soggetti differenti, con le proprie peculiarità e le proprie eccellenze, ha permesso l'at-

tuazione di un progetto tanto complesso quanto coraggioso. Agli operatori logistici Mancinelli Due, Laziale Distribuzione e Tra.ser, specializzati nella distribuzione fisica e principali stakeholder del settore, si deve lo sviluppo delle singole fasi operative del progetto, mettendo a disposizione personale interno qualificato come autisti di veicoli elettrici, tecnici manutentori e specialisti IT. Ad ACT Operations Research, società di ingegneria con una solida reputazione nel campo degli Analytics (finalista quest'anno al prestigioso Franz Edelman Award-Informs), la definizione degli algoritmi di ottimizzazione dei giri di consegne e delle strategie di ricarica. L'Università degli Studi di Cassino, con il Dipartimento di Ingegneria Elettrica e dell'Informazione, in qualità di organismo di ricerca, ha preso in carico le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, la loro integrazione con la rete elettrica e il riuso delle batterie ("second life"). Theorematica, insieme ad ACT Operations Research e l'Università di Cassino, si è occupata invece dell'implementazione del dashboard "intelligente", una piattaforma di governo del sistema energetico e distributivo. E last but not least, BIP-Best Ideas&Projects, l'associazione scientifica senza scopo di lucro, ispiratrice del progetto, che ha contribuito alla sua realizzazione, con in testa: Reloader onlus, Enertronica, Cnr, Fit Consulting, Bluefactor, Studio legale Nitti, l'esperto di finanza agevolata Pino De Pasquale e il project team leader Gabriele Panero. ■

Lo sviluppo del pallet pooling: LPR cresce a due cifre l'anno

“Il nostro punto di forza è che partiamo dalle esigenze del cliente e costruiamo per lui un servizio ad hoc, ottimizzando le soluzioni nell’ottica di garantire costi contenuti e competitivi ed efficienza nel gestire il servizio”, dice Paolo Cipriani sales manager LPR Italia.

di **Paolo Giordano**



PAOLO CIPRIANI

La Palette Rouge - LPR, specialista del pallet pooling, fondata a Tolosa, Francia, nel 1992, è oggi presente in quindici paesi europei (in Italia dal 2010) con 125 depositi e oltre 28 mila punti di consegna. Nel 2017, ha fatturato oltre 200 milioni di euro, grazie alla movimentazione di oltre 80 milioni di pallet. Questi pochi numeri testimoniano il forte sviluppo della società, nota per i suoi “pallet rossi”. Parliamo dello sviluppo della società, particolarmente nel nostro paese, con Paolo Cipriani, sales manager LPR Italia.

DOTTOR CIPRIANI, L'ULTIMA VOLTA CHE CI SIAMO SENTITI, LEI ERA OTTIMISTA SULLO SVILUPPO DEL PALLET POOLING NEL NOSTRO PAESE. SONO, DA ALLORA,

PASSATI CIRCA DUE ANNI. IL SUO OTTIMISMO HA AVUTO UN POSITIVO RISCONTRO?

▮ Direi proprio di sì. Il mercato ci sta dando ragione: registriamo una costante acquisizione di nuovi clienti e, negli ultimi anni, stiamo crescendo a due cifre. Le confermo quindi che il pallet pooling, per i vantaggi che presenta, è destinato a crescere anche sul mercato italiano.

STIAMO QUINDI RECUPERANDO SU QUEI PAESI EUROPEI CHE NELL'APPLICAZIONE DI QUESTA MODALITÀ D'USO DEI PALLET ERANO PARTITI PRIMA? MI DÀ, IN QUESTO SENSO, ALCUNI "NUMERI"?

▮ Grosso modo, il pallet pooling vale in Gran Bretagna, paese in cui è ormai da tempo affermato, circa il 90% del mercato, in Francia orientativamente si attesta intorno ai due terzi, al 65%, in Portogallo siamo oltre l'80% e in Spagna al 70%. In Germania i valori sono più ridotti, perché lì il sistema d'interscambio è molto efficiente, e preciso. Visti questi numeri, e considerando che in Italia la situazione è ben diversa, è chiaro che il margine di crescita del pooling da noi resta elevato.

DA QUANTO STA DICENDO, L'INTERSCAMBIO IN ITALIA CONTINUA AD AVERE LE SUE "STORICHE" PROBLEMATICHE ...

▮ È noto che l'interscambio presenti tuttora criticità, che possono toccare diversi aspetti, da quello qualitativo, alle tempistiche del reso, al mercato nero. Se si manifestano possono creare problemi anche significativi che, in ultima analisi, diventano dei costi, sia per i produttori che per la Gdo. Ed è proprio per ovviare a questi inconvenienti che si fa sempre più ricorso al pallet pooling, che rispetto all'interscambio offre anche un ulteriore vantaggio: un' estrema semplificazione dal punto di vista amministrativo.

QUALI SONO DUNQUE I PUNTI DI FORZA DEL PALLET POOLING, E IN PARTICOLARE DEL VOSTRO SISTEMA?

Un caratteristico "pallet rosso" di LPR. La società può contare a livello europeo su 125 depositi





“Il pallet pooling rispetto all’interscambio offre anche un importante vantaggio: un’ estrema semplificazione dal punto di vista amministrativo”, dice Cipriani

La qualità ottimale del parco pallet a disposizione del cliente, una elevata attenzione alla responsabilità sociale e alla tutela dell’ambiente sono tutti punti di forza del noleggio pallet di LPR che si sta sempre più affermando sul mercato perché è anche estremamente flessibile e trasparente, soprattutto per quanto riguarda il costo certo del servizio. Sono tutti aspetti particolarmente apprezzati dai clienti e noi li abbiniamo anche a una grande facilità operativa, mantenendo tariffe competitive con livelli di servizio molto elevati.

SOFFERMIAMOCI SULLA FLESSIBILITÀ: QUALI SONO GLI ASPETTI PIÙ SIGNIFICATIVI?

Il nostro sistema dispone di precise regole gestionali, fondate sulla pianificazione degli ordini e sulla qualità, quindi proprio sugli aspetti che spesso nell’interscambio mostrano criticità. Mi spiego meglio: noi partiamo dalle esigenze del cliente e costruiamo per lui un servizio ad hoc, ottimizzando le soluzioni nell’ottica di garantire costi contenuti, o comunque molto competitivi, ed efficienza nella gestione complessiva del servizio. Siamo “flessibili” e offriamo un servizio ottimale proprio perché siamo in grado di “ritagliarlo” sulle specifiche esigenze del cliente.

UN SISTEMA CHE A PAROLE PUÒ SEMBRARE UNA COSA FACILE, MA A REALIZ-

ZARLO DEV’ESSERE UN IMPEGNO MOLTO PIÙ COMPLESSO, DATA ANCHE LA FRAMMENTAZIONE CHE CARATTERIZZA, ASSAI PIÙ DI ALTRI PAESI, LA NOSTRA DISTRIBUZIONE, PER NON PARLARE DI QUELLA DEI FORNITORI. QUALI SONO GLI ATOUT VINCENTI DEL SISTEMA?

Oltre al sistema gestionale, altamente sofisticato dal lato nostro - ed estremamente semplice da utilizzare dal lato cliente - un altro elemento vincente che ci caratterizza è una rete di depositi distribuiti sull’intero territorio nazionale, che ci permette di essere sempre “vicino” ai clienti. Si tratta di un elemento fondamentale per garantire un servizio di livello elevato e puntuale nelle consegne.

PUÒ ACCADERE CHE IN UN DEPOSITO MANCHINO I PALLET? COME RISOLVETE IL PROBLEMA?

Il costante monitoraggio degli stock presso i depositi ci consente di evitare situazioni di questo tipo. In ogni caso, considerato il fatto che LPR “gioca” in Europa su una rete globale di 125 depositi, possiamo sempre contare su una larga base di “rifornimento”. I pallet, infatti, possono arrivare anche da depositi esteri, così come possono essere ricollocati, se necessario, dall’Italia all’estero. Ma questa evenienza va vista sotto un’altra angolazione, che poi rappresenta l’aspetto centrale e qualificante del nostro sistema: avere pallet disponibili costantemente per rispondere al meglio alle esigenze del cliente.

UNA MIA CURIOSITÀ: MA NON È COSTOSO FAR VENIRE PALLET DA LONTANO?

Stavamo ipotizzando situazioni limite. Ma quanto le ho detto evidenzia che la presenza internazionale della nostra

azienda ci consente di avere sempre disponibilità di pallet nei tempi prestabiliti, anche nei momenti di picchi stagionali.

SE BEN CAPISCO, LA “PARTITA” CON L’INTERSCAMBIO SI GIOCA PRINCIPALMENTE SU QUALITÀ E TRASPARENZA...

E’ proprio così. Un’impresa che decide di terziarizzare il servizio pallet, affidandosi al pooling, dà giustamente per scontato che il servizio funzioni efficacemente. Sempre.

PENSO CHE LA VOSTRA ATTIVITÀ SI CONCENTRI MAGGIORMENTE AL NORD E AL CENTRO DEL PAESE. COM’È INVECE LA SITUAZIONE NEL MEZZOGIORNO?

In diverse aree del Sud esiste un tessuto produttivo sviluppato, ad esempio nel settore agroalimentare, che movimentava grandi quantità di prodotto e presenta stagionalità molto marcate e che, come dicevamo, siamo in grado di affrontare con la massima tranquillità. Per questo motivo il pooling nel Mezzogiorno non solo consolida la sua presenza ma incrementa costantemente le sue quote di mercato.

UN’ULTIMA DOMANDA. DUE ANNI FA LE CHIESI SE ERA OTTIMISTA SULLO SVILUPPO DEL POOLING, OGGI LE CHIEDO COSA MANCA AFFINCHÉ QUESTO SISTEMA SI AFFERMI DEFINITIVAMENTE, PER AVVIARSI A DIVENIRE “MAGGIORITARIO” COME AVVIENE IN GRAN BRETAGNA, FRANCIA O SPAGNA?

In Italia, il pallet pooling ha senza alcun dubbio margini di crescita significativi. Per rispondere alla sua domanda, il processo di trasformazione è ormai avviato, e direi irreversibilmente! Le condizioni che ci attendevamo si sono verificate e siamo convinti che il servizio che proponiamo riscuoterà sempre maggiore successo anche grazie alla crescente attenzione da parte della grande distribuzione. ■

Easy Coop, il più evoluto servizio in Italia di acquisto online

Si può considerare un "supermercato virtuale", sempre aperto, ideato e gestito da Digitail per conto di Coop Alleanza 3.0.

EasyCoop è il più evoluto servizio di acquisto online e di consegna a domicilio di alimentari (surgelati e freschissimi inclusi), prodotti per la cura della casa e della persona; EasyCoop è un servizio ideato e gestito da Digitail S.r.l., società controllata da Coop Alleanza 3.0, la più grande cooperativa di consumatori del sistema Coop. In sintesi, si tratta di un supermercato virtuale aperto 24 ore tutti i giorni (all'indirizzo www.easycoop.com) che offre garanzia di massima qualità e livello di servizio; attraverso piattaforme dedicate all'eCommerce e chiuse al pubblico. EasyCoop assicura il pieno

progettuale ha pochi precedenti: basti pensare che, dall'inserimento dell'ordine online all'approvvigionamento dei prodotti, dalla preparazione delle spese alla fase di trasporto e consegna, tutti i flussi dati sono regolati attraverso un complesso sistema di software evoluti ed estremamente personalizzati, sia nelle funzionalità che nelle interrelazioni. Tale personalizzazione dei sistemi ha consentito di sviluppare complesse procedure operative di gestione dei prodotti, tutte finalizzate all'erogazione del miglior servizio possibile ai clienti. E in effetti è proprio questa la chiave dell'immediato successo di EasyCoop: farsi carico di tante complessità per alleggerire e semplificare la vita dei consumatori.

Il servizio di consegna, per esempio, è unico in Italia e con pochi precedenti al mondo per flessibilità e sicurezza. Grazie alla partnership con Milkman, start-up italiana specializzata in soluzioni di consegna "ultimo miglio", EasyCoop è oggi il solo servizio di spesa online che consente ai clienti, per

ciascuna spesa, di personalizzare l'intervallo orario di consegna con granularità addirittura ridotta a soli 15 minuti: per esempio, il cliente può scegliere di ricevere la spesa tra le 19.15 e le 20.45, senza quindi doversi adattare al servizio, ma al contrario, modulando quest'ultimo sulle proprie necessità.

Da evidenziare anche il mantenimento della catena del freddo, che consente di trasportare surgelati e freschi in perfetto stato dalle celle industriali al pianerottolo di casa del cliente, coordinando la distribuzione con veicoli refrigerati a due temperature. Sono solo alcuni esempi di eccellenze conseguite e universalmente riconosciute: a testimoniarlo anche il fatto che, a meno di un anno di distanza dall'aver vinto il Best Logistics Project nell'ambito del Forum Retail 2017, Digitail è stata premiata da Assologistica nel corso della 14° edizione del premio "Il Logistico dell'Anno", per l'Innovazione in Ambito Tecnologico.

Marco Di Falco, Chief Operating Officer, ha commentato in merito: "Si tratta di un altro importante riconoscimento alle capacità, alla tenacia e alla passione che tutta Digitail mette in campo ogni giorno a servizio dei propri clienti, oltre che naturalmente alla lungimiranza di Coop Alleanza 3.0, che ha dimostrato visione, coraggio e leadership nell'investire con questo approccio nello sviluppo del canale online, espandendo ulteriormente la già ricchissima offerta di qualità e servizio a favore di soci e consumatori". ■



controllo della catena del freddo e la più lontana scadenza disponibile dei prodotti freschi.

Digitail è riuscita ad attivare il servizio in poco più di 6 mesi e in meno di due anni ha esteso le aree servite fino a un bacino di oltre 7 milioni di abitanti, coprendo già buona parte dell'Emilia, del Veneto e di Roma Capitale. Questo sforzo logistico e


 FACILE. COMODA. A CASA. | www.easycoop.com

Nuova piattaforma Stef

La società, che opera a livello europeo nel settore della logistica e del trasporto a temperatura controllata, l'ha realizzata nel bolognese.

La Stef, leader europeo nei servizi di logistica e trasporto a temperatura controllata, ha rafforzato la propria presenza in Italia grazie alla messa in servizio di una nuova filiale di 5.000 mq a Bologna. Questa nuova piattaforma, dedicata ai prodotti alimentari freschi (+2°C/+4°C), permette al Gruppo d'accompagnare i clienti italiani nel loro sviluppo e segna il rafforzamento della presenza della società nel nord est d'Italia. L'inaugurazione si è tenuta in presenza di Daniela Lo Conte, sindaco del comune di Granarolo dell'Emilia, Jean Pierre Sancier, direttore generale del Gruppo Stef, Stanislas Lemor e Marco Candiani, rispettivamente presidente e direttore generale della filiale italiana. Situata a Cadriano-Granarolo dell'Emilia, a nove chilometri a nord di Bologna, questa nuova filiale è posizionata nel cuore della zona in cui si concentrano la produzione agroalimentare italiana e i maggiori consumi. Questa localizzazione garantisce una connessione perfetta con l'asse autostradale Milano-Roma e costituisce una soluzione ideale per l'ottimizzazione dei lead time di consegna delle merci. "L'Italia è un paese chiave nello sviluppo delle nostre attività di trasporto e logistica dei prodotti ali-

mentari in Europa. È il secondo paese del Gruppo in termini di fatturato e qui realizziamo una parte importante dei nostri investimenti. Nel 2018, Stef ha aperto questa nuova filiale e ha realizzato un'operazione di crescita esterna acquistando le attività dedicate al mondo della temperatura controllata del Gruppo Marconi", ha affermato Lemor. Candiani ha aggiunto: "Questo strumento è una vera risorsa per i nostri clienti che desiderano focalizzarsi sul proprio core business. La filiale ci permette di rispondere in maniera ancora più agile e competitiva alle necessità dell'industria del nord est Italia. Questa è un'ulteriore prova della nostra volontà di essere il più vicino possibile alle loro esigenze e al loro territorio. Abbiamo progettato, inoltre, un'estensione del sito per la realizzazione dell'attività logistica". Costruito da Immo



Nella foto, da sinistra, Stanislas Lemor, presidente Stef Italia, Marcello Putzu, direttore della filiale di Bologna, Daniela Lo Conte, sindaco di Granarolo Dell'Emilia e Marco Candiani, direttore generale Stef Italia

Stef Italia, filiale nazionale del Gruppo specializzata nell'immobiliare a temperatura controllata, il sito si basa su un modello proprio a tutte le filiali del Gruppo, che prevede alte performance e recenti tecnologie in termini di produzione del freddo, d'isolamento e di risparmio energetico. Il tetto della filiale è interamente attrezzato con pannelli fotovoltaici. La realizzazione della piattaforma di Bologna, al centro dei flussi sud europei, sottolinea la volontà della Stef di mantenere nel nostro paese, dove opera dal 2008, grazie all'acquisizione della società Cavalieri, una presenza durevole. ■

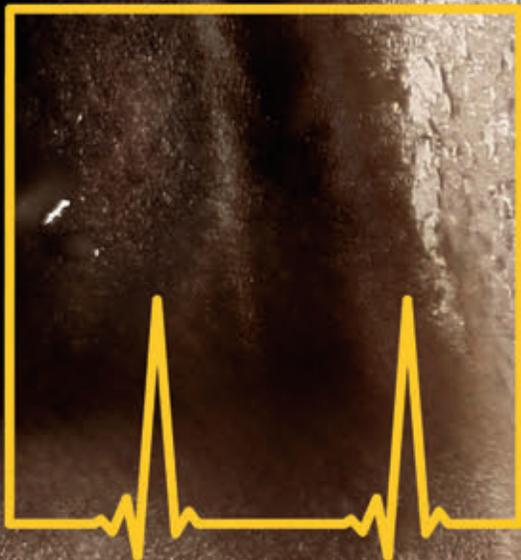
IL GRUPPO STEF

Con 34 filiali e 850 collaboratori, Stef Italia propone un'intera gamma di servizi per la supply chain del freddo per tutte le temperature. Grazie alla forza della propria rete, accompagna i clienti dell'industria alimentare verso la grande distribuzione e verso i player della ristorazione fuori casa. Il Gruppo trasporta prodotti alimentari freschi, surgelati o termosensibili dalle zone di produzione alle zone di consumo nelle migliori condizioni di sicurezza sanitaria, tempo e qualità. Ogni giorno, attraverso una vasta rete di 230 siti in Francia, Italia, Spagna, Portogallo, Belgio, Paesi Bassi e Svizzera, i 18 mila collaboratori del Gruppo Stef operano al servizio dei clienti industriali del settore agroalimentare, delle insegne della distribuzione e dei player della ristorazione HoReCa. Nel 2017, ha realizzato un fatturato di 2.976 milioni di euro.

Quanto è performante la tua supply chain?

Per GEFCO, una partnership di successo significa cooperazione a lungo termine e crescita condivisa. Ascoltiamo, studiamo e progettiamo soluzioni flessibili ed efficaci che creano fiducia. La nostra rete globale oltrepassa i confini per vincere le sfide delle supply chain più complesse. Il nostro nuovo brand riflette un impegno costante nei confronti dei nostri clienti e partners. Gettiamo sempre il cuore oltre l'ostacolo!

In GEFCO, siamo **Partners, unlimited™**



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

