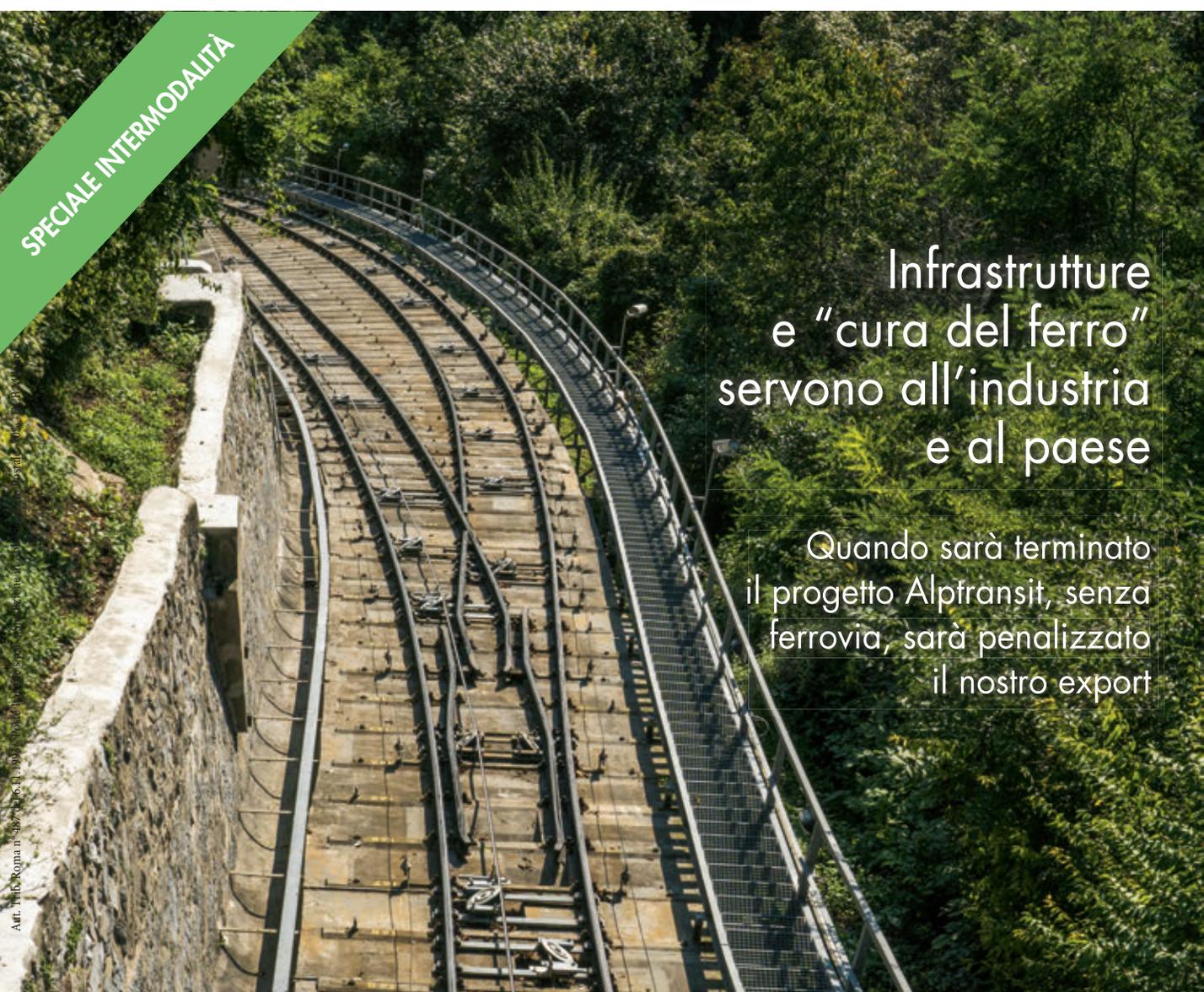


€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

SPECIALE INTERMODALITÀ



Infrastrutture
e "cura del ferro"
servono all'industria
e al paese

Quando sarà terminato
il progetto Alptransit, senza
ferrovia, sarà penalizzato
il nostro export

Svimez: il fallimento della politica di coesione territoriale

EDITORIALE
**SE FRENA IL SUD,
FRENA L'ITALIA**

RISORSE UMANE
**TROPPE DISTORSIONI
NEL MERCATO DEL LAVORO**

DHL SUPPLY CHAIN
**LE NUOVE SFIDE DELLA
LOGISTICA FARMACEUTICA**



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>

SE RALLENTA IL SUD, RALLENTA L'ITALIA

Il tema centrale è creare occasioni di lavoro

LA SVIMEZ HA PUBBLICATO IL RAPPORTO 2018 SULLA SITUAZIONE DEL MERIDIONE (VEDERE IL SERVIZIO A PAG. 8). UN RAPPORTO CHE INDUCE A QUALCHE RIFLESSIONE, LA PRIMA CHE RIPRENDE UN TEMA SPESSO TRATTATO DA EUROMERCI, OSSIA CHE SE RALLENTA L'ECONOMIA DEL SUD, RALLENTA ANCHE L'ITALIA. LA SVIMEZ SOTTOLINEA CHE "20 DEI 50 MILIARDI CIRCA DI RESIDUO FISCALE TRASFERITO ALLE REGIONI MERIDIONALI DAL BILANCIO PUBBLICO RITORNANO AL CENTRO-NORD SOTTO FORMA DI DOMANDA DI BENI E SERVIZI E STIMA CHE LA DOMANDA INTERNA PER CONSUMI E INVESTIMENTI DEL MEZZOGIORNO ATTIVI CIRCA IL 14% DEL PIL DEL CENTRO-NORD". QUINDI, QUANDO SI PARLA DI MEZZOGIORNO, SI DEVE GUARDARE ANCHE A COME LA SUA CONDIZIONE ECONOMICO-PRODUTTIVA SI RIFLETTA SUL RESTO DEL PAESE. UN'ALTRA SOTTOLINEATURA DEL RAPPORTO DESTA PREOCCUPAZIONE, QUANDO PONE IN EVIDENZA CHE GLI INDICATORI SUGLI STANDARD DEI SERVIZI PUBBLICI FOTOGRAFANO UN AMPLIAMENTO DEI DIVARI NORD-SUD, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL SETTORE DEI SERVIZI SOCIO-SANITARI CHE MAGGIORMENTE IMPATTANO SULLA QUALITÀ DELLA VITA E INCIDONO SUI REDDITI DELLE FAMIGLIE. UNA SITUAZIONE CHE CERTAMENTE PESA IN MANIERA NEGATIVA SULLA CONDIZIONE MERIDIONALE. IN QUESTA SITUAZIONE SI PARLA DI REDDITO DI CITTADINANZA. A PRESCINDERE DA COME QUESTO PROGETTO DEL GOVERNO SI REALIZZERÀ, SECONDO LA SVIMEZ DOVREBBE ESSERE COMUNQUE COLLEGATO A UN SISTEMA INTEGRATO DI SERVIZI PER LE FASCE PIÙ DEBOLI DELLA POPOLAZIONE, ATTRAVERSO INTERVENTI MIRATI VOLTI A CONTRASTARE L'ABBANDONO SCOLASTICO, A INTEGRARE I SERVIZI SOCIO-SANITARI (ASILI NIDO, STRUTTURE SOCIO ASSISTENZIALI PER ANZIANI) OGGI CARENTI, E SOPRATTUTTO A VARARE E RAFFORZARE "PROGRAMMI DI ATTIVAZIONE E DI ACCETTAZIONE DI OFFERTE DI LAVORO". LA CHIAVE DI VOLTA DEL MEZZOGIORNO È INFATTI IL LAVORO E NON L'ASSISTENZIALISMO. IN QUESTA OTTICA LA LOGISTICA PUÒ DARE UN SIGNIFICATIVO CONTRIBUTO, SPECIALMENTE AL SUD E SPECIALMENTE SE VERRANNO ATTIVATE SECONDO LE ATTESE LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI. POSSONO ESSERE UN IMPORTANTE PUNTO DI PARTENZA, COME HANNO INSEGNATO MOLTE ESPERIENZE ESTERE, AD ESEMPIO QUELLA DI TANGER MED IN MAROCCO.

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

Rapporto Svimez 2018

**IL FALLIMENTO DELLA POLITICA
DI COESIONE TERRITORIALE**

8

Risorse Umane

**MERCATO DEL LAVORO: SOPRAVVIVONO
ANCORA TROPPE DISTORSIONI**

16

Primo Piano

**IDEA SERVICES E' NATA
PER GESTIRE IMMOBILI**

20

Primo Piano

**SOLDO: L'AZIENDA CHE RENDE
"FACILI" GLI ACQUISTI AZIENDALI**

22

Primo Piano

**DHL SUPPLY CHAIN E LE NUOVE
SFIDE DELLA LOGISTICA FARMACEUTICA**

24

Primo Piano

**MONTALTI WORLDWIDE MOVING-MWM:
DA CESENA VERSO IL MONDO**

26

Speciale Intermodalità

**INFRASTRUTTURE E "CURA DEL FERRO"
SERVONO ALL'INDUSTRIA E AL PAESE**

28

Speciale Intermodalità

**LA SITUAZIONE
DI PARTENZA**

30

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

STAMPA ESTERA

7

NEWS

10



Un esempio del disagio nel Mezzogiorno: sono 300 mila i giovani che abbandonano la scuola, il 18,4%, a fronte dell'11,1% delle regioni del centro-nord. E i valori più elevati si registrano per i maschi, addirittura il 21,5% (servizio a pag. 8)



Il trasporto merci ferroviario è quest'anno in flessione al contrario delle altre modalità di trasporto. Serve un rilancio della "cura del ferro" e dell'intermodalità: un atto necessario per favorire l'export delle nostre imprese (servizi da pag. 28)



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

E-COMMERCE 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 Federchimica
SC Sviluppo Chimica e 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. Cornalja, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it
www.assologisticaculturaeformazione.com

Italia, Cenerentola dell'area euro ...

Come abbiamo anticipato nell'editoriale del numero scorso, l'economia italiana è in "frenata". Lo dimostra l'andamento del Prodotto interno lordo nel terzo trimestre dell'anno in corso, che, con anno di riferimento 2010, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, ha confermato una variazione pari a zero rispetto al trimestre precedente, dopo 14 trimestri di crescita. Il

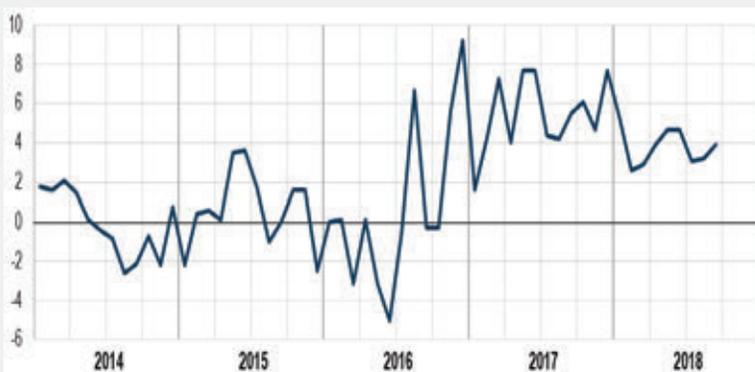


rallentamento della nostra economia si inserisce in un contesto mondiale eterogeneo, nel quale però l'Italia dimostra tutte le sue attuali difficoltà. Infatti, nel terzo trimestre 2018, la crescita dell'economia internazionale si è confermata positiva, pur continuando a mostrare una diversa intensità tra Stati Uniti e area euro. Nel terzo trimestre, il Pil Usa ha registrato una marginale decelerazione rispetto al periodo precedente (più 0,9% da più 1,0% segnato nel secondo trimestre). La crescita è stata trainata dalla spesa per i consumi e dagli investimenti fissi non residenziali mentre le esportazioni e gli investimenti residenziali hanno fornito un contributo negativo. A ottobre, gli occupati del settore non agricolo sono aumentati

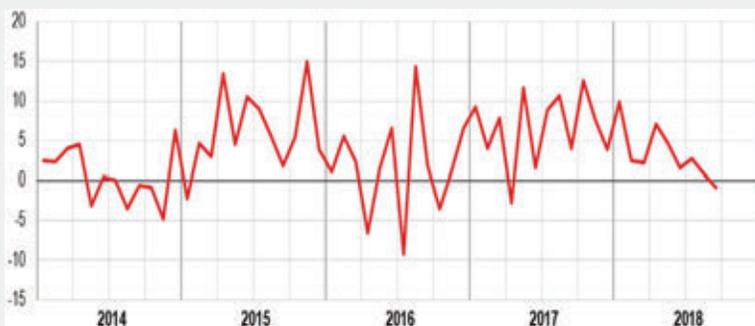
Andamento dell'industria

Fonte: ISTAT

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



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



L'industria a settembre 2018

Fonte: ISTAT

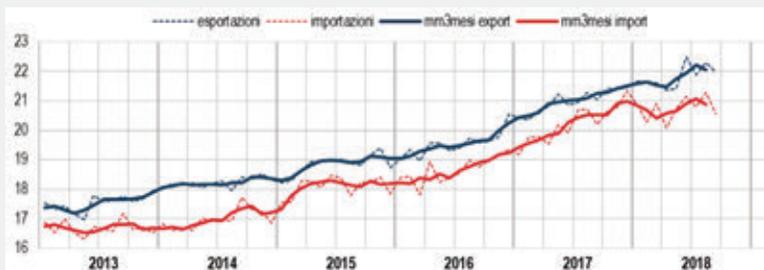
(fatturato e ordinativi, totali, interno ed estero, variazioni %, base 2015=100)

	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario		Dati grezzi	
	set-18 ago-18	lug-set-18 apr-giu-18	set-18 set-17	gen-set-18 gen-set-17	set-18 set-17	gen-set-18 gen-set-17
Fatturato totale	0,0	+0,2	+3,9	+3,8	+0,6	+4,1
Interno	+0,7	-0,4	+3,2	+3,2	+0,3	+3,5
Estero	-1,1	+1,3	+5,1	+5,0	+1,5	+5,3
Ordinativi totali	-2,9	0,0	-	-	-0,9	+3,3
Interni	0,0	-1,9	-	-	-2,6	+2,2
Esterni	-6,7	+2,6	-	-	+1,5	+4,9

Export e Import con l'area UE

Fonte: ISTAT

(gen. 2013-sett. 2018, dati mensili e medie mobili a tre mesi, valori in miliardi di euro)

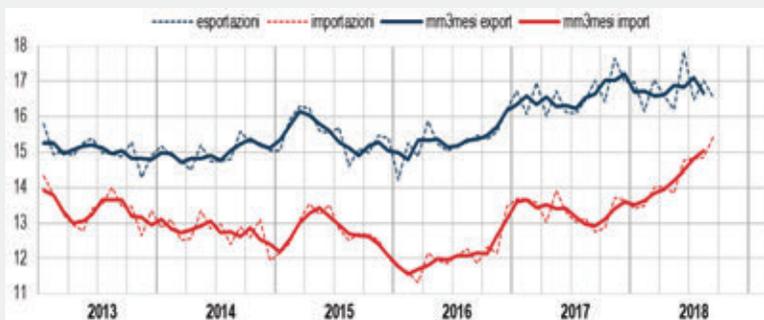


di 250 mila unità e il tasso di disoccupazione è rimasto invariato rispetto al mese precedente (3,7%). I dati più recenti confermano il proseguimento dell'attuale intensità di crescita. A settembre l'indicatore anticipatore elaborato dal Conference Board ha segnato un ulteriore miglioramento rafforzando il trend positivo dei mesi precedenti. A ottobre, la fiducia dei consumatori è salita ai massimi storici sostenuta dalle condizioni estremamente positive del mercato del lavoro. Meno bene sono andate le cose nell'area euro, dove la crescita

Export e Import con l'area extra UE

Fonte: ISTAT

(gen. 2013-sett. 2018, dati mensili e medie mobili a tre mesi, valori in miliardi di euro)

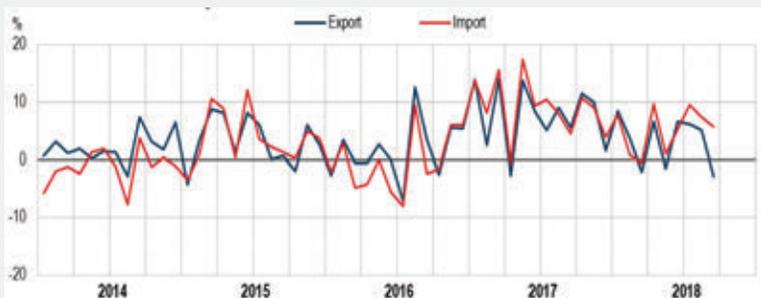


è proseguita a un ritmo decisamente più moderato rispetto agli Stati Uniti. Nel terzo trimestre il Pil ha segnato un rallentamento, crescendo meno sul trimestre precedente (più 0,2%) rispetto a quanto era avvenuto nel secondo trimestre rispetto al primo (più 0,4%), confermando uno scenario di progressivo indebolimento delle spinte alla crescita: in un anno il tasso tendenziale di crescita del Pil è passato da più 2,8% a più 1,7%. Il dato sottende, in base alle informazioni disponibili, un andamento eterogeneo dei singoli paesi. La Spagna, ad esempio, ha mostrato una stabilizzazione

Export e Import: variazioni tendenziali

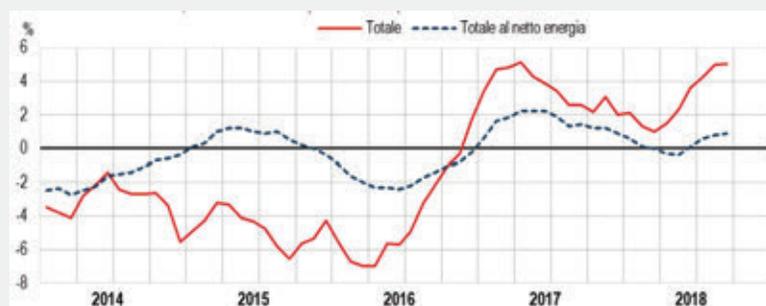
Fonte: ISTAT

(gen. 2014-sett. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, dati grezzi)



Prezzi all'importazione dei prodotti industriali Fonte: ISTAT

(gen. 2014-sett. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)

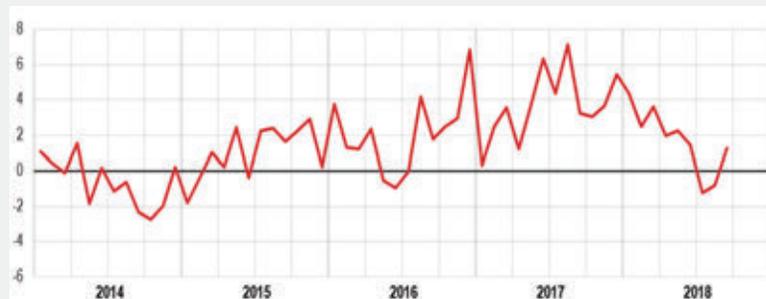


dei ritmi di crescita su livelli elevati (più 0,6% la variazione congiunturale) mentre la Francia ha registrato un'accelerazione (più 0,4% da più 0,2% del secondo trimestre). A settembre, il tasso di disoccupazione è risultato stabile per il terzo mese consecutivo (8,1%).

Quindi, in tale contesto internazionale, il nostro paese perde colpi in termini economici. Inoltre, a medio-lungo termine se non vi sarà un'inversione di rotta, anche la crescita dello spread con i titoli di Stato decennali tedeschi potrebbe essere un elemento critico perché metterebbe in difficoltà le banche italiane (che oggi stanno comprando i nostri bond, sostituendosi agli investitori esteri), con conseguenze sulla dinamicità del credito a imprese e cittadini. L'andamento dello spread, e questo è un dato oggettivo, è un altro elemento che sta allontanando l'Italia non solo dai paesi più "forti" dell'area euro (lo spread della Francia è sotto quota 40) ma anche da quelli "periferici" più deboli, come ad esempio la Spagna e il Portogallo i cui rendimenti sul mercato dei titoli di Stato viaggiano da mesi su livelli nettamente inferiori ai nostri Btp (con valori rispettivamente a novembre intorno a 130 e 160 punti).

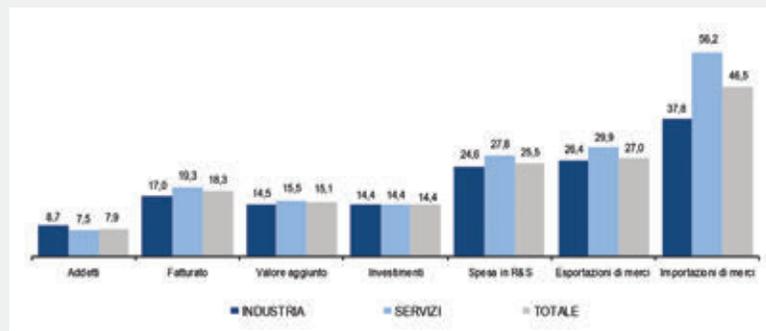
Produzione industriale Fonte: ISTAT

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



Multinazionali estere in Italia Fonte: ISTAT

(2016, dati in % sul valore complessivo delle imprese che operano in Italia)



THE ECONOMIST

La prossima rivoluzione del capitalismo

La reputazione del capitalismo ha dovuto subire negli ultimi decenni forti "colpi". Si è infatti estesa la convinzione che sia un sistema che genera profitti crescenti ai detentori del capitale ai danni degli altri cittadini. Il capitalismo, oggi, ha un reale problema. Si è creato uno squilibrio: la vita è diventata difficile per le imprese "tradizionali", mentre quelle

dedicate alle nuove tecnologie sono cresciute in maniera anomala molto rapidamente. E' necessaria una "rivoluzione" che scateni la competizione, che abbatta i profitti anomali, che favorisca l'espandersi e l'uso delle tecnologie. Nel dopoguerra, la Germania ovest ha posto al centro del suo progetto di ricostruzione la creazione di mercati competitivi, così ha fatto la Thatcher in Gran Bretagna, così Ronald Reagan ha favorito la concorrenza in tanti settori dell'economia americana. Oggi, è necessaria una simile trasformazione. Attualmente, il mercato negli Usa e in Europa è sempre più concentrato in poche mani: negli Stati Uniti, in molti settori tre/quattro imprese controllano i due terzi del mercato. Inoltre, a partire dagli anni 2000, specie negli Usa, la quota di Pil dei lavoratori è andata calando e le nuove imprese hanno trovato difficoltà ad affermarsi, correndo sempre il rischio di essere "fagocitate". Una simile situazione può essere affrontata su tre fronti: primo, l'accesso ai big data e alle tecnologie IT deve essere reso molto più facile; secondo, vanno eliminate le crescenti regole che ostacolano l'ingresso al lavoro, negli Usa, oggi, il 20% degli americani devono avere licenze per svolgere il proprio lavoro (nel 1950 erano il 5%); terzo, le leggi antitrust e i controllori dei mercati devono avere più potere per investigare quelle situazioni che mostrano disfunzioni nella concorrenza. Questi interventi non risolveranno tutti i problemi, forse non fermeranno l'ascesa dei populistici, ma almeno contribuirebbero a ridare fiducia al capitalismo. ■



The collage displays the Euromerci website interface across multiple platforms. At the top, the website header features the 'euromerci' logo and navigation links. Below this, there are promotional banners for 'Assologistica' and 'LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA'. A section titled 'I nostri partner' lists companies like Elpe, Easystent, and Linde. The 'Ultimissime' section features a large globe graphic and text about digitalization vouchers. A magazine cover for 'euromerci' is also visible, showing a person's face and the 'ELPE' logo.

NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain

RAPPORTO SVIMEZ 2018

Il fallimento della politica di coesione territoriale

Secondo i dati della Ragioneria sull'andamento del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il 2014-2020, su un totale di risorse programmate che ammonta complessivamente a 32 miliardi, gli impegni non arrivano a 1,7 miliardi mentre i pagamenti ammontano a circa 320 milioni.

La Svimez, l'Associazione per lo sviluppo del Mezzogiorno, ha pubblicato l'annuale Rapporto sulla situazione del Meridione. Quest'anno, i contenuti sono stati modificati, o meglio "allargati". Infatti, il rapporto fa maggiore riferimento alle tematiche sociali, come, ad esempio, a quelle della "disuguaglianza", oltre fare un'analisi delle principali variabili macroeconomiche meridionali.

Un tema, messo in luce dal rapporto, appare davvero preoccupante, ed è quello della contrazione della spesa pubblica corrente nel periodo 2008-2017: meno 7,1% nel Mezzogiorno, mentre è cresciuta dello 0,5% nel resto del paese. "La sintesi del declino della spesa infrastrutturale in Italia può essere espressa dal tasso medio annuo di variazione nel periodo 1970-2017, che è stato pari a meno 2% a livello nazionale, ma appena meno 0,9% nel centro-nord e meno 4,7% nel Mezzogiorno", sottolinea il rapporto. Negli anni più recenti, gli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno risultano pari a meno di un quinto del totale nazionale, negli anni '70 erano quasi la metà. Secondo la Svimez, solo la rapida attivazione della clausola del 34% potrebbe invertire il trend, ma dovrebbe riguardare non solo le amministrazioni centrali ma anche il

settore pubblico allargato. La Svimez chiede inoltre di "rafforzare l'efficacia di tale norma prevedendo un monitoraggio al parlamento e l'istituzione di un Fondo di perequazione delle risorse ordinarie in conto capitale, in cui riversare le eventuali risorse non spese nel Mezzogiorno, per poi finanziare i programmi maggiormente in grado di raggiungere l'obiettivo del riequilibrio territoriale". Intanto i primi dati di attuazione confermano il forte ritardo accumulato nell'avvio della programmazione per il ciclo 2014-2020. Questi primi dati segnalano non solo il ritardato avvio del nuovo ciclo di programmazione della coesione europea, ma soprattutto che "la politica di coesione nazionale, essenzialmente finanziata con il Fondo per lo sviluppo e la coesione-FSC, è rimasta al palo. In particolare, dai dati della Ragioneria sull'andamento del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il 2014-2020, si vede che, su



Nel Mezzogiorno sono 300 mila i giovani che abbandonano la scuola, il 18,4%, a fronte dell'11,1% delle regioni del centro-nord. E i valori più elevati si registrano per i maschi, addirittura il 21,5% nel sud

un totale di risorse programmate che vale complessivamente 32 miliardi, gli impegni non arrivano a 1,7 miliardi mentre i pagamenti ammontano a circa 320 milioni. Si tratta di un livello di attuazione fermo, tre anni dopo l'avvio previsto della programmazione, all'1% delle risorse programmate. Particolarmente deludente l'attuazione finanziaria del FSC 2014-2020 all'interno dei Patti per lo sviluppo, ferma anch'essa all'1,1%. Per la Svimez si tratta di un sostanziale fallimento".

Se frena il sud, frena l'Italia. La crescita del Mezzogiorno, al di là della rilevanza dei fattori locali, è fortemente



Al sud solo 143 mila su 530 mila ricoverati (il 27%) si dichiarano soddisfatti del trattamento medico-ospedaliero, nel centro-nord 566 mila su 1.270 mila (il 44,6%)

influenzata dall'andamento dell'economia nazionale, e viceversa. La crescita del centro-nord, al di là della sua maggiore integrazione nei mercati internazionali, è altrettanto dipendente, per diverse ragioni, dagli andamenti del Mezzogiorno. Lo dimostra il fatto che nel periodo 2000-2016 le due macro-aree hanno condiviso la stessa dinamica stagnante del Pil pro capite: più 1,1% in media annua. Secondo i calcoli della Svimez, "20 dei 50 miliardi di circa di residuo fiscale trasferito alle regioni meridionali dal bilancio pubblico ritornano al centro-nord sotto forma di domanda di beni e servizi. La Svimez stima che la domanda interna per consumi e investimenti del Mezzogiorno attiva circa il 14% del Pil del centro-nord. Con riferimento al 2017, la domanda espressa da consumatori meridionali per beni di consumo e d'investimento ha dato luogo a una produzione realizzata nel centro-nord per un ammontare di 186 miliardi di euro. Un valore pari alla metà dell'attivazione esercitata dalla domanda estera sul Pil delle regioni centro-settentrionali". "Anche per questo motivo l'avvio del 'regionalismo a geometria variabile', che il governo asseconda,

che legittima l'azione redistributiva e perequativa di uno Stato come l'Italia che è Federale ma unitario, e non Confederale. Invece, la richiesta della Regione Veneto di finanziare le funzioni aggiuntive va in direzione di trattenere sin da oggi nel proprio territorio parte delle entrate erariali attualmente destinate dallo Stato a finalità perequative. La Svimez ritiene che, in vista di ulteriori attribuzioni di funzioni, qualsiasi decisione concernente le risorse debba rigidamente corrispondere ai criteri fissati dalla legge 42 e che questa rappresenti la base dalla quale partire per realizzare il superamento del criterio della spesa storica senza stravolgere la progressività del sistema tributario. A tal fine va resa rapidamente operativa la definizione di costi standard e dei livelli essenziali delle prestazioni per la determinazione dei fabbisogni degli enti territoriali, con il proposito di eliminare le inefficienze manifestatesi nelle differenti regioni italiane".

I divari nei servizi. L'ampliamento delle disuguaglianze territoriali sotto il profilo sociale riflette un forte indebolimento della capacità del welfare

allarma la Svimez, perché va ben oltre il federalismo fiscale della riforma del titolo V della Costituzione, tradotto nel 2009 nella mai applicata legge Calderoli. La quale si ispira a un federalismo fiscale basato sul principio di equità orizzon-

di sostenere le fasce più disagiate della popolazione del sud. Gli indicatori sugli standard dei servizi pubblici fotografano un ampliamento dei divari nord-sud, con particolare riferimento al settore dei servizi socio-sanitari che maggiormente impattano sulla qualità della vita e incidono sui redditi delle famiglie. Come testimonia il dato sul grado di soddisfazione dei cittadini per l'assistenza medico ospedaliero: al sud solo 143 mila su 530 mila ricoverati lo sono (il 27%), nel centro-nord 566 mila su 1.270 mila (il 44,6%). La cittadinanza "limitata", connessa alla mancata garanzia di livelli essenziali di prestazioni, incide sulla tenuta sociale del sud e rappresenta il primo vincolo all'espansione del tessuto produttivo. Ancora oggi a chi vive nelle aree meridionali, nonostante una pressione fiscale pari se non superiore per effetto delle addizionali locali, mancano, o sono carenti, diritti fondamentali di cittadinanza: in termini di vivibilità dell'ambiente locale, di sicurezza, di adeguati standard di istruzione, di idoneità di servizi sanitari e di cura per la persona adulta e per l'infanzia.

L'abbandono scolastico: caso eclatante. Nella scuola primaria, nell'anno scolastico 2016/2017, il tempo pieno c'è stato in oltre il 40% degli istituti del centro-nord, mentre al sud ha riguardato appena il 16% delle scuole e addirittura il 13% nelle isole. I tassi di partecipazione al sud sono superiori al 95%, ma il tasso di scolarizzazione dei 20-24enni è notevolmente inferiore, a causa di un rilevante e persistente tasso di abbandono scolastico. Nel Mezzogiorno sono circa 300 mila (299.980) i giovani che abbandonano, il 18,4%, a fronte dell'11,1% delle regioni del centro-nord. E i valori più elevati si registrano per i maschi, addirittura il 21,5% nel sud. ■

Zes: in dicembre il decreto "taglia" burocrazia?

Secondo quanto ha recentemente affermato il ministro per il Mezzogiorno e la coesione territoriale, Barbara Lezzi, in occasione di una visita all'interporto di Nola, entro dicembre dovrebbe essere firmato il decreto per la semplificazione burocratica nelle Zone economiche speciali. Sarebbe l'ultimo passo necessario per rendere operative le Zes, in primo luogo quella dell'area campana, che è stata già approvata, per prima, con il decreto firmato a maggio scorso dall'ex premier Gentiloni, uno dei suoi ultimi atti. Il Piano di sviluppo strategico della Zes campana, approvato dalla Regione a fine marzo scorso, prevede un'estensione dell'area di 5.140 ettari, che abbraccia i tre porti regionali (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia), gli aeroporti di Napoli e Salerno, l'interporto di Marcianise, le aree industriali e logistiche di Napoli Est,



Bagnoli, Nocera, Sarno, Castel San Giorgio e Contrada Olivola. Il presidente della Regione Vincenzo De Luca ha così commentato: "Con la zona economica speciale così delineata candidiamo la nostra Regione a un'ulteriore attrazione di grandi investimenti industriali e logistici e all'incremento dell'occupazione produttiva in un ambito fortemente innovativo e strategico. La Zes è uno strumento che consente una più intensa crescita dei porti e delle aree industriali e logistiche nonché delle infrastrutture e della mobilità regionale". L'obiettivo delle Zes, infatti, è quello di facilitare lo sviluppo di investimenti di imprese interessate a iniziare un percorso di crescita a burocrazia semplificata, con incentivi pubblici di cui beneficiare e con il sostegno di banche che credono nell'iniziativa. E' quanto sta avvenendo in Campania: il Banco di Napoli, ad esempio, ha previsto un plafond creditizio di 1,5 miliardi di euro per le imprese interessate a investire nelle Zes e ha anche promosso recentemente incontri mirati, a Napoli e a Milano, per mostrare le opportunità che la Zes campana può rappresentare per gli investitori. L'im-

patto delle Zone economiche speciali può essere misurato da vari indicatori. Sicuramente il principale è quello relativo alle esportazioni, poiché le Zes sono strumenti di sviluppo concepiti principalmente per attrarre in una determinata area investimenti orientati all'export. Da elaborazioni effettuate dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-Srm su un panel di Zes mondiali è emerso che, una volta a regime (cioè in un arco temporale tra 7 e 10 anni), in media queste aree possono arrivare a incrementare le esportazioni di un territorio fino al 40%. Se si applicasse questa performance di crescita agli attuali volumi di export del nostro Mezzogiorno, nell'arco di un decennio si potrebbero attivare esportazioni aggiuntive pari a circa 18 miliardi di euro. Un altro indicatore rilevante è il traffico container. Analisi di Srm hanno mostrato come su un panel di porti del Mediterraneo, dotati di Zes, tale traffico abbia avuto incrementi medi annui negli ultimi 10 anni dell'8,4% (si pensi che in Italia la crescita è stata nello stesso periodo pari a poco più dell'1%). Anche in questo caso, se si applicasse tale percentuale di incremento ai porti meridionali, che attualmente movimentano il 40% del traffico container italiano pari a circa 4 milioni di teu, in 10 anni potremmo aumentare il volume fino ad arrivare a 7,4 milioni. A questo incremento si assommerebbero anche i conseguenti impatti positivi relativi all'eventuale lavorazione logistica a valore aggiunto.

Cresce il patrimonio gestito dai fondi immobiliari

Scenari Immobiliari, in collaborazione con lo Studio Casadei che ha curato la parte di analisi finanziaria, ha presentato a Roma l'annuale rapporto sui fondi immobiliari in Italia e all'estero. Il rapporto sottolinea che il patrimonio gestito dai fondi in Europa dovrebbe superare i 626 miliardi di euro a dicembre 2018, con un aumento previsto di oltre il 6% rispetto all'anno precedente. Prosegue, dunque, la fase di crescita del risparmio gestito in fondi immobiliari con un patrimonio complessivo raddoppiato rispetto al 2010. Anche l'Italia segue il trend europeo. Nel 2018 si stima che il patrimonio complessivo possa raggiungere i 55 miliardi di euro (più 2,8%), gestiti da 430 fondi, cresciuti nel numero anche per l'utilizzo come veicolo da parte dei soggetti esteri che, in modo crescente, operano nel mercato immobiliare italiano. Il comparto degli uffici continua a trainare gli investimenti concentrando oltre il 60%, seguito dal retail. L'indebitamento del sistema fondi è in costante calo: 23 miliardi di euro con un'incidenza del 38% sul patrimonio, mentre



nel 2010 era pari al 57%. L'asset allocation globale vede un lieve incremento degli uffici e del commerciale. Buone le prospettive per il 2019, sulla base delle indicazioni raccolte tra le società di gestione del risparmio, con una previsione di circa 56 miliardi di euro di patrimonio (più 2,8%) gestito da 440 fondi immobiliari. L'annunciata politica delle privatizzazioni di beni pubblici potrebbe dar vita a nuovi e importanti fondi immobiliari, come accaduto nel decennio passato. "Il mercato immobiliare europeo - ha sottolineato Mario Breglia presidente di Scenari Immobiliari - continua ad attrarre capitali e a mantenere risultati stabili, pur trovandosi a gestire le difficoltà derivanti dall'aver raggiunto in alcuni paesi la fase matura del ciclo. Il comparto residenziale, in particolare, è in crescita in molti mercati, con un generalizzato aumento delle compravendite che a fine 2018 dovrebbe toccare l'8%. Il 2018 è stato caratterizzato da uno sviluppo diffuso e graduale, con un ritorno all'omogeneizzazione dei trend tra paesi ad eccezione di punte di eccellenza, è il caso di Lussemburgo e Svizzera, e di un sensibile decremento, oltre il 30%, della Gran Bretagna".

Le vie del "lusso" a Milano e nella capitale

World Capital ha reso noti i risultati di un'indagine sugli affitti in Italia dei locali commerciali, con riferimento alle strade più importanti. La prima, con 10.750 euro mq/anno, è risultata la strada della moda per antonomasia, la meneghina Via Montenapoleone, a seguire con 8.400 la romana Via dei Condotti, terza, ancora a Milano, Via della Spiga (8.200). Il quarto e quinto posto vanno rispettivamente a Corso Vittorio Emanuele del capoluogo lombardo (6.000) e alla romana Piazza di Spagna



Roma. Via dei Condotti, angolo Piazza di Spagna, sullo sfondo la scalinata

(5.800). "Il settore immobiliare retail italiano risulta al passo con i suoi competitor mondiali, posizionandosi al 6° posto nella classifica mondiale delle High Street con Via Monte Napoleone", ha detto Lucia Dattola di World Capital.

Il porto di Taranto alle prese con il Tar

L'Autorità portuale del Mar Ionio ha accolto, il 20 novembre, la domanda di concessione presentata dalla Yilport Holding finalizzata al rilascio dell'autorizzazione e della concessione per la durata di 49 anni dell'intero compendio demaniale marittimo denominato Molo Polisettoriale del porto di Taranto (con esclusione della Calata 5 e aree retrostanti). La domanda è stata accettata, sottolinea un comunicato dell'Autorità portuale, per "l'evidente concreta opportunità di perseguimento degli interessi pubblici tesi a garantire la più ampia e proficua utilizzazione del Molo Polisettoriale, il rilancio occupazionale, l'incremento dei traffici portuali e della logistica, nonché la valorizzazione delle infrastrutture realizzate e realizzande, nonché del ruolo del porto di Taranto nello scenario del Mediterraneo". La Yilport Holding, controllata dalla Yildirim Holding - uno dei gruppi industriali in più rapida crescita della Turchia - è proprietaria del 24% del capitale di Cma-Cgm, con sede a Marsiglia e terza più grande compagnia di navigazione mercantile al mondo. Adesso la "partita" dell'assegnazione, come avviene da sempre in Italia, si giocherà davanti al Tar della Puglia: infatti, è stato presentato un ricorso contro la decisione assunta dall'Autorità portuale dal Consorzio Southgate Europe Terminal, anch'esso da tempo interessato alla concessione del Molo. Il Tar esaminerà la questione a fine gennaio 2019. ■

FATTURAZIONE ELETTRONICA TRA PRIVATI

Nova Systems lancia BeOne e-Invoice

Il nuovo modulo consente di digitalizzare i processi aziendali.

Dal primo gennaio 2019 entrerà in vigore in Italia l'obbligo della fatturazione elettronica tra gli operatori economici privati (B2B). Nova Systems, società di Information & Communication Technology, è pronta ad offrire un servizio puntuale ed efficace. Nella soluzione in Cloud BeOne, realizzata per il mondo delle spedizioni internazionali, delle dogane, dei trasporti e della logistica, il Centro di ricerca e sviluppo di Nova Systems ha implementato il nuovo modulo BeOne e-Invoice. L'innovazione è stata al centro dei convegni promossi recentemente da Nova Systems a Milano, Bologna e Verona, con il patrocinio di Assologistica, Confindustria Emilia e con la collabora-

conservare direttamente in digitale sia il ciclo attivo che il ciclo passivo delle fatture di un'azienda. La fatturazione elettronica tra privati può diventare una grande opportunità per le imprese italiane. È l'occasione per digitalizzare i processi aziendali, semplificandoli e rendendoli innovativi, sicuri e semplici. Ad esempio scansionare un documento e memorizzarlo in pdf, in modo tale da dematerializzarlo e riutilizzarlo nei processi aziendali, prestando attenzione all'aspetto ecologico che questa innovazione porta con sé". I vantaggi economici, secondo Tarocco, sono svariati: "Si riduce l'acquisto di carta, buste e bolli, abbattendo i costi di stampa e spedizioni. Inoltre non ci sono spese per gli spazi di archiviazione, si riducono le

attività manuali e il tempo dedicato alla ricerca dei documenti archiviati". Il maggior vantaggio della fattura elettronica B2B non si otterrà solamente abbandonando la carta, ma soprattutto digitalizzando i processi all'interno dell'azienda. "Questo per esempio sta avvenendo già oggi in BeOne quando riceviamo un messaggio EDI e creiamo in modo automatico una spedizione. Viene digitalizzato il processo di inseri-

mento della spedizione, evitando i costi derivanti dal data entry, da eventuali errori di compilazione e liberando così risorse aziendali", prosegue Tarocco. Con il modulo BeOne e-Invoice si andranno a digitalizzare i processi del cedente (ciclo attivo) e del cessionario (ciclo passivo). "Con la digitalizzazione del ciclo passi-



vo si avrà il beneficio di ottenere in modo automatico la registrazione del documento in contabilità e di attuare il processo automatico di riconciliazione dei costi previsionali calcolati per il cessionario, evitando i processi manuali del controllo fatture fornitori. Digitalizzando il ciclo attivo verrà creata e inoltrata allo SDI in modo automatico la relativa fattura, evitando la stampa del documento e il relativo invio in forma cartacea o elettronica".

L'obbligo introdotto dalla legge di bilancio 2018 prevede che le transazioni commerciali tra partite iva siano regolate esclusivamente da fatture elettroniche in formato XML specifico, trasmesse e ricevute attraverso il Sistema di Interscambio (SDI). Le direttive AgID espresse nel codice dell'amministrazione digitale richiedono di adottare un sistema in grado di garantire l'autenticità dei documenti digitalizzati, a valenza legale e fiscale, mantenendone accessibilità e immutabilità per un periodo di 10 anni. ■

Per maggiori informazioni www.novasystems.it.



Riccardo Tarocco

zione di Euromerci, DocPaperless e 2CSolution.

"La fatturazione elettronica - afferma il Chief Software Architect di Nova Systems Riccardo Tarocco - è un processo regolamentato dalla legge italiana che permette di gestire e

Logistico dell'Anno 2018: P3 premiata per l'innovazione

Il riconoscimento ottenuto grazie alla realizzazione "chiavi in mano" del magazzino per Lamborghini e per Ducati a Sala Bolognese. Per P3 si tratta del primo importante premio anche a livello italiano.

La società P3, specializzata in investimenti a lungo termine, sviluppo, acquisizione e gestione di immobili a uso logistico, con oltre 4,2 milioni di mq di magazzini di alta qualità in tutta Europa, si è aggiudicata uno speciale premio a "Il Logistico Dell'Anno" nella categoria "Innovazione in sostenibilità ambientale e immobiliare logistico". Un riconoscimento



molto importante e significativo, che da sempre premia le aziende che si sono distinte nel panorama logistico

nazionale, per aver contribuito a innovare significativamente il settore. Per P3 si tratta del primo importante premio anche a livello italiano, ottenuto grazie alla realizzazione di un nuovo magazzino "chiavi in mano" presso il Parco Logistico P3 di Sala Bolognese (a pochi chilometri da Bologna) per Automobili Lamborghini e Ducati Motor Holding, consegnato nelle tempistiche prestabilite dopo un programma serrato di lavori di costruzione, durato solo sei mesi.

Il magazzino, di 30 mila mq, è anche il 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. In linea con tutti i nuovi progetti "chiavi in mano" di P3, il magazzino utilizza diverse tecnologie ecosostenibili, quali illuminazione LED, isolamento termico e pannelli solari sul tetto in grado di riscaldare l'acqua negli uffici e alimentare i sistemi di riscaldamento e raffreddamento. Inoltre viene utilizzata acqua di pozzo per l'irrigazione, riducendo ulteriormente l'impatto ambientale. La costruzione di una pista ciclabile collegherà poi la stazio-



Parco P3 a Brignano, Bergamo

ne ferroviaria al parco. Il nuovo hub di Lamborghini e Ducati è il secondo magazzino costruito presso il parco P3 di Sala Bolognese: polo logistico localizzato in posizione strategica, a soli 14 km dal centro di Bologna, vicino all'autostrada A14 e a 10 minuti dall'aeroporto di Bologna.

Attualmente presso il parco P3 di Sala Bolognese è disponibile un magazzino di 28.817 mq, con opportunità di realizzazione "chiavi in mano" per ulteriori 16 mila mq. L'azienda, infatti, è in costante ricerca di nuovi siti idonei allo sviluppo, con l'obiettivo di realizzare magazzini "chiavi in mano" a seconda dei bisogni del cliente, sempre in evoluzione. Inoltre, anche presso il parco P3 di Brignano è disponibile un ampio magazzino di 67.928 mq, ubicato in ottima posizione strategica vicino alle autostrade A35 e A4. In Italia, P3 possiede 7 immobili logistici in 5 parchi: P3 Fagnano, P3 Brignano, P3 Calvenzano, P3 Castel San Giovanni e P3 Sala Bolognese, per un'area locabile totale di circa 260 mila mq. I clienti attuali di P3 in Italia sono: Rajapack, Moncler, Geodis, SDA, Agora Network, Phardis, Deufol, Lamborghini, Ducati. ■

FACTS AND FIGURES

Parco P3 Sala Bolognese: disponibile un magazzino di 28.817 mq, con opportunità di realizzazione "chiavi in mano" per ulteriori 16.000 mq. A soli 14 km dal centro di Bologna, vicino all'autostrada A14 e a 10 minuti dall'aeroporto di Bologna.

Parco P3 di Brignano: disponibile un ampio magazzino di 67.928 mq, ubicato in ottima posizione strategica vicino alle autostrade A35 e A4.

Ue e Iran, dopo sanzioni Usa

di **Alessio Totaro***

Partner studio legale LexJus Sinacta

E' entrato in vigore, il 7 agosto, il Regolamento di Blocco aggiornato dall'Ue per attenuare l'impatto del primo pacchetto di sanzioni contro l'Iran ripristinate dagli Stati Uniti. L'obiettivo dell'aggiornamento è quello di tutelare gli interessi delle imprese dell'Unione che svolgono attività economiche legittime con l'Iran. Le nuove sanzioni sono una conseguenza della decisione del governo Usa di ritirarsi dall'accordo internazionale sul nucleare iraniano, accordo al quale aderisce anche l'Unione europea. Tali sanzioni hanno natura extra-territoriale e quindi si applicano anche a società non statunitensi e senza che sia necessario un nesso con la giurisdizione americana. Un secondo blocco di sanzioni è entrato in vigore il 5 novembre, colpendo settori quali la navigazione e la costruzione navale, l'energia e il petrolchimico.

L'Unione europea ha reagito alla decisione del governo americano, tra l'altro, inserendo le nuove sanzioni Usa nel Regolamento di Blocco, contenente l'elenco delle norme a portata extra-territoriale che l'Unione considera illecite e per le quali intende offrire protezione alle imprese europee. Il Regolamento è parte integrante del sostegno della Ue all'attuazione dell'accordo sul nucleare iraniano e tende a favorire le relazioni tra l'Unione e l'Iran, tornate alla normalità in conseguenza dell'accordo. L'Ue sta inoltre lavorando ad altre misure concrete intese a sostenere la cooperazione con l'Iran nei settori economici chiave, in particolare banche e finanza, commercio e investimenti, petrolio e trasporti. Il Regolamento prevede che gli operatori Ue siano tenuti a non rispettare gli atti normativi che stabiliscono le sanzioni considerate illegittime, così come le decisioni, sentenze o lodi arbitrali basati su di essi, dato che l'Ue non ne riconosce l'applicabilità agli operatori dell'Unione. Gli operatori Ue devono anzi tempestivamente informare la commissione europea di quei fatti derivanti dagli atti normativi extra-territoriali - o ad azioni su di essi basate o da essi derivanti - che ledono direttamente o indirettamente i suoi interessi economici o finanziari. Il Regolamento prevede sanzioni a carico di qualunque persona o entità europea che - senza l'autorizzazione della commissione - dia attuazione, attivamente o per omissione deliberata, a provvedimenti sanzionatori extra-territoriali Usa. Le autorità degli Stati membri sono responsabili dell'applicazione del Regolamento di Blocco, incluse l'adozione e l'attuazione nell'ordinamento giuridico nazionale delle sanzioni per eventuali violazioni. Le sanzioni sono previste



dal diritto nazionale e possono pertanto variare da uno Stato membro all'altro. In Italia la sanzione, di natura amministrativa, è prevista attualmente nel limite massimo di circa 90 mila euro. Il Regolamento prevede, inoltre, il diritto azionabile dinanzi a un tribunale nazionale al risarcimento dei danni subiti da soggetti europei a causa dell'applicazione extraterritoriale della normativa statunitense o di azioni basate su quella normativa o dalla medesima derivanti. La competenza degli organi giurisdizionali è determinata sulla base delle specificità del caso, delle norme di competenza applicabili, delle norme nazionali di procedura civile, ecc. E' peraltro espressamente previsto che il risarcimento possa assumere la forma di sequestro e vendita di beni che le entità che hanno causato i danni - o le persone che agiscono per loro conto o i loro intermediari - detengono nell'Unione, comprese le azioni detenute in società registrate nell'Unione.

Il Regolamento di Blocco consente tuttavia agli operatori Ue di chiedere un'autorizzazione a rispettare gli atti normativi extraterritoriali nei casi in cui la loro inosservanza causerebbe un grave danno ai loro interessi o a quelli dell'Unione. Non tutti i disagi o i danni subiti dagli operatori dell'Unione sono sufficienti per ottenere l'autorizzazione: la commissione ritiene infatti tale eventualità del tutto eccezionale. La prova del pregiudizio grava peraltro sull'operatore. Come è evidente, le imprese europee che fanno affari in Iran dovranno essere estremamente caute nella gestione dei rapporti contrattuali, sia nel caso in cui ci sia la volontà di proseguire il rapporto contrattuale sia che si intenda sospenderlo o risolverlo. ■

* **Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

Tecnologia Blockchain e logistica

di **Stefano Morelli***

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

L'impiego del criptico termine Blockchain probabilmente potrà far storcere il naso ai veterani, operatori "buongustai" del settore logistico-doganale, posto che, intuitivamente, rimanda a un mondo per certi versi ancora oscuro, al centro di speculazioni via etere connesse a criptovalute e complicatissimi sistemi informatici.

Lo spirito di Odisseo del "logistico", però, si mostra sempre pronto ad aguzzare la vista "sulle spalle dei giganti" per coniugare con arguzia le secolari esigenze della movimentazione delle merci e le impellenti esigenze di celerità dell'evo moderno. Gennaio 2018: il gigante della movimentazione e gestione portuale di container Maersk costituisce una joint-venture con Ibm per lo sviluppo di una piattaforma di blockchain declinata in chiave shipment. L'iniziativa TradeLens Blockchain Shipping Solution si affaccia prepotentemente nel campo della logistica e della supply chain coinvolgendo quasi cento attori, tra organizzazioni e società aderenti all'iniziativa. Di cosa si tratta? Dell'affermazione di un paradigma rivoluzionario nel settore: semplificazione, trasparenza, tracciabilità, decentramento, sicurezza, intangibilità.

La genialità di tale soluzione consiste nell'essersi immaginati un innesto nel settore logistico delle più avanzate tecnologie informatiche in tema di ... criptovalute. In buona sostanza una "catena a blocchi" - congegno informatizzato elaborato dai teorizzatori dell'ormai famigerato bitcoin - consiste nell'interposizione - in un contesto di scambio - di una "entità", una sorta di protocollo di comunicazione informatizzato che garantisce la correttezza e la trasparenza di transazioni, nonché la loro archiviazione immodificabile. Posto che, senza sufficienti basi informatiche, si tratterebbe di una questione oltremodo complicata e poco tangibile, l'Odisseo che anima gli operatori logistici ha cercato di "pescarne" la sostanza più comprensibile e redditizia. Blockchain - catena a blocchi: i "blocchi" non sarebbero altro se non una mole di dati, concernenti le transazioni intentate dalle parti, elaborata da programmi informatici che garantisce terzietà, trasparenza e immutabilità della transazione stessa. Si intuisce come la trasposizione di questa logica all'interno del settore della movimentazione logistica di merci significhi fondamentalmente fissare un nuovo modello di business e percorrere terreni inesplorati in termini di efficienza, trasparenza e celerità nella filiera globale. L'operazione di Maersk prevede lo sviluppo di una piattaforma interamente digitalizzata e delocalizzata che consentirebbe di costituire sinergie operative tra plurimi tra-

ding partners, nell'ottica di una condivisione - senza soluzioni compromissorie - in tema di privacy e sicurezza. Innumerevoli i vantaggi sotto il profilo dell'efficienza e della tracciabilità delle merci: l'accesso simultaneo alla mole di dati di tutte le movimentazioni e i documenti - digitalizzati - a esse correlati consentirebbero di avere costantemente, in "tempo zero", una insostituibile supervisione al riparo di errori materiali derivati da procedure interne e parcellizzate. In più, le soluzioni tecnologiche possono spingersi ben oltre: l'adozione di soluzioni di Data Analytics e la sensoristica IoT permetterebbero di monitorare i "parametri vitali" del container, come temperatura,



peso, umidità, consentendo in tal modo interventi tempestivi con conseguente risparmio di costi. Si tratterebbe di una fondamentale "prevenzione primaria", spesso sottovalutata e fagocitata da dispendiose procedure materiali. L'impatto di questa nuova frontiera tecnologica è stato importante: l'agenzia preposta alla protezione doganale e frontaliera degli Stati Uniti ha reso noto che il Comitato consultivo sulle operazioni doganali commerciali ha terminato positivamente un ciclo di test di una piattaforma blockchain per la gestione dei flussi merceologici nelle aree Nafta e Cafta. Ancora, la medesima tecnologia sembra fare capolino anche in Asia, con la stipula di una joint-venture tra la Ideanomics (società di servizi fintech Usa) e l'Asia-Pacific Model E-Port Network. Anche i servizi doganali della Corea del Sud hanno avviato una collaborazione con Samsung per la costituzione della piattaforma - sempre a tecnologia blockchain - Nexledger. Insomma, pare che le insofferenze generate da un modello economico globale in costante affanno abbiano stimolato il mondo intero a battere nuove strade, abbandonando logiche ormai impraticabili. Chissà se l'eco, così vigorosa, possa raggiungere anche i timpani delle istituzioni nazionali. A Bari, peraltro, risulta già in corso la sperimentazione per costituire il primo porto 4.0 italiano. Che sia il trampolino di lancio adatto? ■

Mercato del lavoro: sopravvivono

a cura di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Gi Group

A partire dall'1 novembre è pienamente in vigore il nuovo regime ordinario derivante dalla conversione in legge del decreto Dignità: dopo mesi di dibattito, prese di posizione, pareri legali e interpretazioni della normativa è possibile fare un primo bilancio e riflettere sulla riconfigurazione del quadro normativo complessivo.

Dati Inps, gennaio-settembre 2018. Un elemento oggettivo da prendere in considerazione sono i dati Inps relativi ai primi nove mesi dell'anno, messi in relazione con i dati relativi allo stesso periodo dell'anno precedente. Le elaborazioni rese pubbliche evidenziano come, nel raffronto con l'anno precedente, ci sia stato un rallentamento complessivo nelle dinamiche di assunzione da parte delle aziende.

Guardando nel dettaglio le formule contrattuali che ci si aspettava venissero maggiormente impattate (i contratti a tempo indeterminato, al rialzo, e i contratti a tempo determinato e in somministrazione, al ribasso), notiamo come la frenata sia stata generalizzata: l'impatto principale si evidenzia in una riduzione nel numero di contratti a tempo determinato e in somministrazione stipulati, senza un aumento commisurato del numero di nuovi contratti a tempo indeterminato.

Nuove regole per le indennità di licenziamento. In aggiunta alle regole che impattano sulla gestione operativa dei contratti a termine (limiti di durata complessiva, limiti alla successione di contratti, obbligo di inserimento di una causale in caso di rinnovi contrattuali o superamento dei 12 mesi) si aggiunge la novità relativa alla regolamentazione in materia di indennizzo per eventuale licenziamento ingiustificato. In relazione a questo punto sono state introdotte due novità: il decreto Dignità ha disposto un innalzamento del numero di mensilità minime e massime da riconoscere (minimo 6 e massimo 36 mensilità); la Corte Costituzionale ha valutato come incostituzionale l'automatismo nel calcolo dell'indennizzo, riportando in capo al giudice la determinazione della somma da riconoscere ai lavoratori ingiustamente licenziati. Questi due elementi rendono meno attrattivo il sistema paese nel suo complesso, sia per i potenziali costi che si potrebbero generare sia per il segnale di instabilità del quadro giuslavoristico,

continuamente rimesso in discussione con il succedersi dei governi. Nel complesso il quadro normativo risulta sensibilmente cambiato nell'arco di pochi mesi, e si caratterizza per regole che generano maggior rigidità e maggior incertezza nella gestione dei contratti di lavoro. E' presto per individuare nei dati Inps un trend, quello che è certo è che il mercato del lavoro sta scontando questa incertezza generalizzata: di fronte a nuovi limiti temporali e a causali formulate in modo poco convincente (con un forte rischio di aumento del contenzioso) è facile immaginare un'accelerazione complessiva del tasso di turnover dei dipendenti più che una sua diminuzione, con la generazione di un maggior livello di precarietà anziché di una sua riduzione.



I giovani hanno difficoltà a trovare lavoro e il 2018 ha aggravato questa situazione, con un calo delle assunzioni

Contrattazione collettiva e contratti di prossimità. Il decreto Dignità non ha nemmeno lasciato alla contrattazione collettiva spazi di manovra utili a regolare le particolarità di un specifico settore o quanto meno a mitigare la transizione al nuovo regime. Tornano invece di interesse gli spazi di negoziazione legati ai cosiddetti contratti di prossimità, aziendali o territoriali, previsti dall'articolo 8 della legge 148/2011 e che consentono di derogare alla disciplina generale in materia di contratti a termine.

I contratti di prossimità possono essere stipulati tra le singole aziende e le rappresentanze sindacali di riferimento per adeguare alla propria realtà strutturale o economica quanto

ancora troppe distorsioni



Nel corso dell'anno sono calati contratti a termine e in somministrazione senza un aumento commisurato del numero di nuovi contratti a tempo indeterminato

previsto dalla contrattazione collettiva o dalla normativa generale: gli interventi di modifica si possono espressamente applicare “ai contratti a termine, ai contratti a orario ridotto, modulato o flessibile, al regime della solidarietà negli appalti e ai casi di ricorso alla somministrazione di lavoro”. Potrà quindi risultare legittimo, ad esempio, un intervento di modifica al limite di durata di un unico contratto a termine e l'estensione oltre i 12 mesi, anche senza causale.

Decreto Dignità e Flexsecurity. Posto che l'obiettivo del governo è ampiamente condivisibile (la riduzione della precarietà lavorativa), esistono ancora oggi distorsioni del mercato del lavoro che le novità del decreto non sfiorano nemmeno: aree di sommerso che comportano l'assenza di coperture previdenziali, contratti irregolari quali false partite Iva o collaborazioni simulate, contratti part time per la gestione di rapporti di lavoro full time, distacchi internazionali, contratti di appalto non genuini. Anche la durata dei contratti a termine, se indefinita, poteva a buon diritto essere considerata come una distorsione, ma sarebbe stato sufficiente intervenire sull'introduzione di un limite di durata massima per evitarne

l'abuso, senza l'introduzione di causali e regole inutilmente complicate per la gestione del rinnovo dei contratti.

Il tema, prima ancora della precarietà, diventa quello della tutela dei lavoratori che prestano la propria opera in condizione di rapporto subordinato: in quest'ottica i contratti a tempo determinato e in somministrazione applicano pienamente tutte le tutele fondamentali del lavoro subordinato, ma il decreto ha identificato proprio in questi il punto da colpire. Vale forse la pena di tornare a parlare di Flexsecurity, concetto nato negli anni 90 nei paesi del nord Europa in una fase che ha visto una progressiva deregolamentazione del mercato del lavoro con l'introduzione, in parallelo, di azioni di

Nuovi rapporti di lavoro

(2017-2018, attivati per mese)

Mese	Assunzioni a tempo indeterminato		Assunzioni a termine		Assunzioni in apprendistato		Assunzioni stagionali		Assunzioni in somministrazione		Assunzioni con contratto intermittente		Totale	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Gennaio	118.644	146.310	222.188	291.658	20.333	27.795	17.515	21.735	137.484	178.198	21.156	42.307	537.320	708.003
Febbraio	92.021	100.457	196.561	234.588	20.356	24.952	16.466	18.212	74.710	92.466	18.278	36.889	418.392	507.564
Marzo	108.027	103.870	252.522	265.980	25.845	28.149	41.951	63.140	86.505	95.891	43.435	52.611	558.285	609.641
Aprile	107.757	108.519	284.025	289.595	26.227	27.553	92.245	76.006	91.441	118.057	86.113	62.451	687.808	682.181
Maggio	105.945	105.441	292.848	316.050	25.479	28.125	78.427	89.764	110.889	127.743	59.392	60.116	672.980	727.239
Giugno	97.802	95.591	340.215	357.778	27.623	29.439	129.108	132.210	110.782	111.068	62.967	65.522	768.497	791.608
Luglio	95.783	94.724	311.697	321.490	24.572	26.824	83.190	82.378	109.209	113.410	48.345	48.163	672.796	686.989
Agosto	52.433	54.806	189.881	175.312	13.019	14.331	35.410	35.711	79.002	63.051	31.879	33.394	401.624	376.605
Settembre	110.835	110.092	333.084	283.830	28.956	28.675	22.875	21.792	113.759	80.506	50.226	46.395	659.735	571.290
Ottobre	105.542		309.593		30.352		21.019		118.113		51.312		635.931	
Novembre	86.217		266.387		24.716		20.338		111.166		40.476		549.300	
Dicembre	58.082		221.132		18.042		56.481		90.010		53.771		497.518	
Totale gen set	889.247	919.810	2.423.021	2.536.281	212.410	235.843	517.187	540.948	913.781	980.390	421.791	447.848	5.377.437	5.661.120
TOTALE	1.139.088		3.220.133		285.520		615.025		1.233.070		567.350		7.060.186	

Rapporti a tempo determinato e non

(confronto 2018 con 2017)

Mese	Assunzioni a tempo indeterminato				Assunzioni a termine				Assunzioni in somministrazione			
	2017	2018	2018 vs 2017	2018 vs 2017 (%)	2017	2018	2018 vs 2017	2018 vs 2017 (%)	2017	2018	2018 vs 2017	2018 vs 2017 (%)
Gennaio	118.644	146.310	27.666	23,32%	222.188	291.658	69.470	31,27%	137.484	178.198	40.714	29,61%
Febbraio	92.021	100.457	8.436	9,17%	196.561	234.588	38.027	19,35%	74.710	92.466	17.756	23,77%
Marzo	108.027	103.870	-4.157	-3,85%	252.522	265.980	13.458	5,32%	86.505	95.891	9.386	10,85%
Aprile	107.757	108.519	762	0,71%	284.025	289.595	5.570	1,96%	91.441	118.057	26.616	29,11%
Maggio	105.945	105.441	-504	-0,48%	292.848	316.050	23.202	7,92%	110.889	127.743	16.854	15,20%
Giugno	97.802	95.591	-2.211	-2,26%	340.215	357.778	17.563	5,16%	110.782	111.068	286	0,26%
Luglio	95.783	94.724	-1.059	-1,11%	311.697	321.490	9.793	3,14%	109.209	115.410	6.201	5,68%
Agosto	52.433	54.806	2.373	4,53%	189.881	175.312	-14.569	-7,67%	79.002	63.051	-15.951	-20,19%
Settembre	110.835	110.092	-743	-0,67%	333.084	283.830	-49.254	-14,79%	113.759	80.506	-33.253	-29,23%
Ottobre	105.542				309.593				118.113			
Novembre	86.217				266.387				111.166			
Dicembre	58.082				221.132				90.010			
Totale Gen - Set	889.247	919.810	30.563		2.423.021	2.536.281	113.260		913.781	980.390	66.609	
TOTALE	1.139.088				3.220.133				1.233.070			

sostegno ai lavoratori per il ricollocamento nel mondo del lavoro. Il concetto chiave è che la protezione deve essere spostata dal posto di lavoro al lavoratore, aiutandolo a ricollocarsi il più velocemente possibile. Il modello spesso preso come riferimento è quello danese, che per quanto non paragonabile né esportabile tout court in Italia, può fornire spunti di riflessione utili. Il modello si fonda su tre pilastri.

- una significativa flessibilità contrattuale, che permette alle aziende di regolare la propria forza lavoro al fabbisogno produttivo, sia in termini quantitativi sia in termini qualitativi: la maggior facilità nella chiusura delle aziende permette una più rapida evoluzione del sistema produttivo verso produzioni a sempre maggior valore aggiunto (i licenziamenti sono quindi più facili, posto che non abbiano natura discriminatoria);
- forti elementi di sostegno al reddito (con erogazione di indennità mediamente comprese tra il 60% e il 70% dell'ultimo reddito percepito);
- presenza di corpose politiche attive del lavoro erogate da strutture che garantiscono la riconversione delle professionalità dei lavoratori. Il



Nel complesso il nuovo quadro normativo si caratterizza per regole che generano maggior rigidità e incertezza nella gestione dei contratti di lavoro

punto di riferimento, prima che il posto di lavoro e la sua conservazione, devono quindi diventare sempre di più le competenze professionali così come le azioni messe a disposizione da operatori qualificati per la riconversione delle professionalità dei lavoratori lungo tutto il percorso della loro vita lavorativa.

Un sistema di questo tipo richiede ovviamente ingenti investimenti e la presenza di attori qualificati all'interno del mercato del lavoro, tutti orientati al raggiungimento del medesimo obiettivo e mossi da una convinzione di fondo, ovvero che un mercato del lavoro fluido e supportato da interventi di sostegno delle fasce più deboli rende molto più facile l'incontro tra domanda e offerta di lavoro. ■

SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS meet INDUSTRY

3^a edizione



MILANO

Centro Congressi Assolombarda

31 Gennaio

1 Febbraio

2019

L'ALLEANZA TRA **INDUSTRIA E
LOGISTICA** PER LA CRESCITA
DUREVOLE DELL'ECONOMIA
ITALIANA

Organizzato da:

 ClickutilityTeam



Part of Milan



Idea Services è nata per gestire immobili

La società, sorta nel 2016 in team con SFRE, azienda di servizi di ingegneria dedicata alla logistica, si occupa di property management anche con l'uso del Building Information Modeling.

di **Ornella Giola**

“Idea Services è il risultato dell'unione di un gruppo e dell'armonia generata dal lavoro di squadra. Essere un buon amministratore significa lavorare insieme a condomini, affittuari e proprietari, condividendo scelte di gestione e informazioni con lo scopo di produrre benefici nel tempo”. Così Giuliana Campregher - titolare di IdeaServices, amministratore condominiale e property manager con una lunga esperienza nell'immobiliare logistico - illustra la mission della società nata nel 2016. Da subito Idea Services ha deciso di lavorare in team con SFRE (Salis Filippo - Services for Reale Estate), azienda di servizi di ingegneria destinati al solo settore della logistica fondata a fine 2015 da Filippo Salis, ingegnere con un importante background professionale in società del settore immobiliare logistico del calibro di Eng2K, Gazeley e Brookfield.

“La nostra collaborazione - spiega Salis - punta a gestire immobili e a fare del property management in modo molto attivo. Con Giuliana ci completiamo, con l'80% del lavoro a carico di Idea Services (servizi contabili, gestione e revisione dei contratti di locazione, gestione dei budget amministrativi, sicurezza, ecc.) e il restante 20% coperto da SFRE per quanto concerne la parte più prettamente tecnica di una gestione immobiliare. SFRE fa anche dell'altro, ma con Giuliana ci siamo messi alla prova con le esperienze maturate nei parchi logistici del nord Italia e di

qui è nata l'idea della nostra collaborazione”. SFRE si occupa anche di project and construction management, ovvero direzione lavori e progettazione di immobili per la logistica direttamente con gli sviluppatori, i fondi immobiliari o i general contractor. “Sempre con un occhio però anche alla gestione tecnica di immobili logistici già esistenti - continua Salis - e qui ci integriamo con IdeaServices nell'attività di property e facility management. Del resto da sempre i fondi di investimento sono attenti a questi aspetti, vista la loro attenzione ai budget di spesa annuale e su cosa e come si investe negli immobili per il loro mantenimento con standard elevati e a norma”. “Oggi il property management è strumento indispensabile per controllare gli investimenti negli anni - dice Campregher - se manca un manager di questo tipo, si corre il rischio di dover affrontare tutta una serie di costi non previsti. Volendo pensare a un modello, si potrebbe fare riferimento alle gare automobilistiche di Formula 1, dove la gara è il ciclo di vita dell'immobile (30-50 anni); chi conduce l'automobile è il property manager, il cui compito è di far funzionare bene e in modo ottimale la macchina nel rispetto delle performance che ci si è prefissati”. Fondamentale nel property manage-

ment è il rapporto con l'inquilino e la determinazione a trovare soluzioni immediate ai problemi, portandoli anche a conoscenza della proprietà. “Il property manager deve prestare molta attenzione alla manutenzione ordinaria a carico dell'inquilino - afferma Campregher - questo è un aspetto molto importante: è indispensabile pianificare incontri semestrali di controllo su quanto è in carico all'inquilino e se quanto sta-

Filippo Salis con Giuliana Campregher



bilito è stato svolto o meno con relativo follow-up. Un inquilino diventa un bravo inquilino se è comunque controllato: la proprietà viene percepita come presente e quindi attenta al suo immobile, cui anche l'inquilino o affittuario deve prestare l'attenzione concordata”.

Il servizio di property management offerto da IdeaServices e SFRE ricorre all'uso del Bim (modello d'informazioni

di un edificio), metodo per l'ottimizzazione della pianificazione, realizzazione e gestione di costruzioni tramite l'aiuto di un software: con il Bim tutti i dati rilevanti di una costruzione possono essere raccolti, combinati e collegati digitalmente; ne deriva una costruzione virtuale visualizzabile come un modello geometrico tridimensionale. "Il Bim - spiega Salis - si rivolge a tre tipi di utilizzatori. Il primo è il general contractor durante la fase del cantiere (dura 10-12 mesi) nella quale gli offriamo la gestione del cantiere 'bimizzata' ovvero con visione di tutto il cantiere in modello 3D, ma non come agglomerato di linee bensì come composizione dove il

pilastro esiste come oggetto pilastro, la trave come oggetto trave, lo sprinkler è visibile con quelle date caratteristiche; tutto questo consente maggior controllo dei costi, cantieri più sicuri e un numero contenuto di possibili varianti. Il secondo utilizzatore del Bim è il property/owner del fabbricato, il quale ha con questo strumento una conoscenza perfetta e costante del proprio immobile, con data room sempre aggiornata e un controllo costante col Bim manager così da aggiornare l'immobile nella sua evoluzione e anche qui si hanno costi certi, fissi e zero sorprese dell'ultima ora. Infine, c'è il tenant/l'affittuario che vuole 'bimizzare' le sue attività e vede-

re ad esempio in 3D le sue scaffalature, le sue macchine e tutto quello che riguarda la movimentazione e vuole capire se in termini di flussi l'immobile funziona bene".

Bim esiste da una decina di anni. Ora è uscita la norma UNI 11337 che regola gli aspetti legati al tema della gestione digitale dei processi informativi delle costruzioni di cui la metodologia Bim è il mezzo attraverso il quale ottenerla. "Coi nuovi sistemi di rilievo si riesce a fare una radiografia del fabbricato, fornendo tutte le caratteristiche geometriche, partendo dalle quali tutto si può progettare con una visione globale a 360 gradi", conclude Salis. ■



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 fedi di deposito e warrants
- Operatività doganale

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

Soldo, l'azienda che rende "facili" gli acquisti aziendali

Nata a Londra, dove risiede, la società opera anche in Italia. Con le sue card è possibile acquistare carburante secondo le norme in vigore dal 1° gennaio con costi molto contenuti e in maniera sicura.

di **Ornella Giola**



GIUSEPPE DI MARCO

Azienda fintech specializzata in gestione e controllo delle spese di trasferta e degli acquisti aziendali, Soldo nasce nel 2015 a Londra, dove ha sede. La società ha uffici a Milano e Dublino e un centro di ricerca e sviluppo a Roma. Ha raccolto finanziamenti da alcuni tra i più importanti venture capital e solamente negli ultimi sei mesi ha triplicato il numero di dipendenti. Soldo è una piattaforma che integra dalle carte prepagate Mastercard per la gestione delle spese aziendali. Con Soldo si possono gestire le spese di trasferta, gli acquisti aziendali e le spese per il carburante. Di recente ha lanciato un prodotto dedicato alle piccole aziende Soldo Drive, carta pre-

pagata dedicata al solo acquisto di carburante per scaricare il costo e detrarre l'Iva del carburante in linea con la nuova normativa in vigore dal 1° luglio 2018. Per le medie e grandi imprese c'è la carta Soldo che gestisce anche gli acquisti del carburante. Delle caratteristiche di Soldo abbiamo parlato con il country manager Giuseppe Di Marco.

LA VOSTRA CARTA RISPONDE ANCHE ALLE ESIGENZE DI AZIENDE DETENTRICI DI FLOTTE CAMIONISTICHE?

La carta permette di acquistare nel 100% della rete nazionale dei distributori carburanti quali benzina, gasolio, metano e Gpl, non vincolando quindi in nessun modo l'azienda e i suoi dipendenti, i quali possono scegliere liberamente presso chi rifornirsi, tenendo presente il fatto non trascurabile che tra il distributore più caro e quello più economico vi sono differenze di costo che possono arrivare fino al 19%.

CHI SONO I VOSTRI CLIENTI TIPO?

Dal singolo agente di commercio al libero professionista e alle aziende di varie dimensioni con flotte di sole automobili oppure miste o di soli camion. Ai fini operativi quel che più conta è poter identificare con certezza chi acquista carburante e con quale mezzo, così da determinare l'aliquota Iva da scaricare. Con

Soldo la gestione di questo aspetto avviene in modo semplificato. Inoltre le aziende con flotte composte di tanti veicoli hanno stazioni di carburante interne con cui approvvigionano il loro parco mezzi; la nostra card risulta essere molto utile nel gestire le eccezioni, ovvero gli extra-rifornimenti tra una sede e l'altra dell'azienda.

COME CONCRETAMENTE SOLDO ASSOLVE ALLA NECESSITÀ DI MONITORARE LE TRASFERTE?

Da un cruscotto aziendale persona per persona, veicolo per veicolo l'azienda può elaborare una serie di profili con limiti e vincoli, monitorando preventivamente l'uso delle flotte. Inoltre,

La carta Soldo può essere utilizzata nelle stazioni di servizio di qualsiasi compagnia petrolifera comprese le pompe bianche



I PUNTI DI FORZA PER L'ACQUISTO DI CARBURANTE

Soldo si prefigge di semplificare la vita di professionisti e imprese, vediamo come. E' uno strumento facile, perché attivabile on line in pochi minuti senza dover fornire garanzie o eccessiva documentazione; è universale, garantisce la possibilità di essere utilizzato nelle stazioni di servizio di qualsiasi compagnia petrolifera comprese le pompe bianche, consentendo di rifornirsi presso il benzinaiolo più comodo o con i prezzi più vantaggiosi; è personalizzabile, perché consente di creare facilmente carte dedicate per ciascun veicolo direttamente dalla web console; ha costi contenuti: per 2 euro al mese e a carta garantisce ricariche a costo zero, una visibilità in tempo reale di ogni pagamento, via web o app, e fornisce un estratto conto completo e in diversi formati, di tutti i rifornimenti effettuati, consentendo di essere in regola con la nuova normativa fiscale; è un mezzo sicuro: grazie a pagamenti autorizzati con Pin, l'eventuale disabilitazione della carta in tempo reale in caso di furto o smarrimento e gestione dei massimali di spesa per ciascuna carta (mese, settimana, giorno o singola operazione).

se l'azienda lo richiede, possono essere aggiunte anche altre tipologie di spese necessarie a chi è in viaggio (ristorazione, pernottamenti in hotel, servizi di officina, ecc.). Con la card è possibile vedere tutte le transazioni e le spese in tempo reale, quindi con controllo continuo di quanto viene effettuato. A fine mese non è poi necessario gestire ricevute, schede carburante e fatture varie perché Soldo centralizza tutte le spese emettendo un estratto conto unico, liberando l'amministrazione da problematiche piuttosto inutili e che prendono tempo prezioso. Soldo è l'unico servizio in Europa che fornisce alle aziende la possibilità di aprire un conto aziendale dal quale possono essere creati dei sottoconti in diverse valute, da assegnare a utenti o centri di spesa, corredati da una o più carte prepagate, fisiche o virtuali, Mastercard. In questo modo, l'azienda può gestire i flussi di cassa in modo intelligente, garantendo da un lato autonomia di spesa a tutti i collaboratori e dall'altro mantenendo il completo controllo sugli acquisti, grazie - come detto - alla possibilità di assegnare budget e regole di spesa tramite un semplice pannello di controllo su web.

IN CHE MISURA LA VOSTRA SOLUZIONE È TECNOLOGICAMENTE AVANZATA?

Con Soldo i collaboratori possono utilizzare un'app per gestire le proprie carte, con la possibilità di aggiungere

al momento dell'acquisto tutte le informazioni, tra cui voce di spesa e foto dello scontrino per automatizzare la preparazione della rendicontazione di fine mese. Soldo, utilizzato in modo indipendente o integrato con i principali sistemi di contabilità e di gestione delle note spese, consente di avere visibilità completa sui flussi di cassa in tempo reale, grazie a reportistiche dettagliate e flessibili sulle transazioni effettuate da dipendenti e dipartimenti.

DA GENNAIO 2019 VI È L'OBBLIGO DI FATTURAZIONE ELETTRONICA B2B. COME RISPONDETE A QUESTA NORMATIVA?

Dal prossimo 1° gennaio il benzinaiolo, per ogni acquisto di carburante, dovrà emettere fattura elettronica nei confronti dell'azienda o del professionista. L'amministrazione aziendale o il commercialista dovranno riconciliare le fatture elettroniche ricevute con i pagamenti effettuati in modo tracciabile. Con Soldo tutto questo avverrà in modo automatico generando un unico report mensile.

QUANTO COSTA SOLDO PER IL SOLO ACQUISTO DEL CARBURANTE?

L'apertura di una card Soldo per il solo acquisto del carburante, ha il costo una tantum di 5 euro, dopo di che il servizio che ogni card offre costa 2 euro al mese. Potendo scegliere liberamente dove rifornirsi, se si risparmia anche

il 10% su 1.000 euro di pieno, il costo della card è più che ammortizzato.

A QUALE CIRCUITO DI ACCETTAZIONE ADERISCE SOLDO CARD?

Dietro la nostra carta c'è il circuito Mastercard; copriamo il 100% sia della rete fisica di accettazione che quella online.

COSA DEVE FARE UN'AZIENDA PER ENTRARE IN POSSESSO DELLE CARTE SOLDO?

L'azienda apre un proprio conto online: non facendo credito, non effettuiamo alcuna verifica sull'affidabilità finanziaria dell'azienda e non chiediamo quindi bilanci o altra documentazione. L'azienda poi attiva da sé le carte, gestendo il tutto in autonomia con cruscotto web. Gli usi non previsti della card vengono subito segnalati e la carta può essere bloccata immediatamente.

CHE COPERTURA HA IL VOSTRO SERVIZIO?

Le nostre card sono distribuite nella cosiddetta European extended area (includendo nell'area europea anche Paesi Baltici e Turchia) e possono essere utilizzate in tutto il mondo. Le carte Soldo consentono inoltre di pagare nella valuta locale, togliendo la problematica di dover avere contanti; segnaliamo che applichiamo un tasso di cambio molto contenuto. ■

DHL supply chain e le nuove sfide della logistica farmaceutica

A Milano, l'ottavo meeting annuale organizzato dall'azienda sulle tematiche della salute e sulla distribuzione dei farmaci. Le soluzioni proposte con la sicurezza in primo piano.

di **Giangiaco Del Grosso**

L'attenzione verso la salute è sempre stata una corda molto sensibile nell'immaginario collettivo nazionale. Nel quotidiano, questo trova riscontro nell'osservazione dei dati Istat che fotografano un paese non vecchio bensì longevo. In base ai dati aggiornati al primo gennaio 2018 siamo secondi solo al Giappone. I residenti sono 60,5 milioni e l'aspettativa di vita supera gli 80 anni sia per gli uomini sia per le donne. Significa che la qualità della vita in questo paese, fatta salva quella che si riscontra nell'impero del Sol Levante, possa essere considerata come la migliore al mondo. Un dato significativo indica che il mercato degli integratori in Italia vale 3,5 miliardi di euro e questi prodotti sono ormai largamente usati anche dalla fascia di persone compresa tra i 60 e 70 anni, individui che hanno desiderio di mantenere il proprio organismo in piena efficienza. Questa la situazione fotografata al recente meeting annuale di DHL supply chain (l'ottavo per l'esattezza) dedicato ai temi del Life Sciences e dell'Healthcare tenutosi a Palazzo Pirelli di Milano e presenti importanti relatori del settore; a fare gli onori di casa il Ceo del 3PL Antonio Lombardo.

Nuove sfide per la logistica. In questo scenario, l'industria farmaceutica gioca un ruolo primario dovendo mantenere un equilibrio tra la logica economica del profitto, tipica delle aziende, e la par-



L'intervento di Antonio Lombardo, presidente e amministratore delegato di DHL supply chain

tecipazione attiva al sistema di tutela della salute. Quanto appena citato, vale chiaramente anche per le aziende che si occupano delle attività di distribuzione e conseguente accesso ai farmaci da parte delle persone. Nei prossimi anni, la logistica del farmaco si troverà ad affrontare nuove sfide che avranno ripercussioni su tutti i soggetti della catena distributiva. Di questo ha parlato Sergio Liberatore, senior vice president and general manager Italy & Greece di Iqvia.

Inediti scenari di mercato. Lo sviluppo di nuove strategie commerciali focalizzate sul paziente, la digitalizzazione del canale, l'adozione delle nuove regole per la conservazione e il trasporto dei medicinali, unitamente all'avvento del-

la serializzazione e tracciabilità del prodotto, saranno fattori chiave nel contesto della distribuzione farmacologica. Questo processo interessa il flusso di gestione e consegna del farmaco dal fornitore al letto del paziente, sia esso a domicilio o presso una struttura ospedaliera, oppure semplicemente alle farmacie presenti sul territorio.

Nel contesto della logistica farmaceutica nel SSN, possiamo individuare tre modelli di organizzazione:

1) il primo è quello che definiremo tradizionale e che prevede la presenza di una farmacia, ovvero di un magazzino, all'interno di ciascun ospedale, e sarà compito della farmacia tenere i contatti con i singoli fornitori e rifornire i vari reparti. Questo modello, ad oggi è il più



Un momento del convegno svoltosi a Palazzo Pirelli di Milano

diffuso ma non necessariamente il più sicuro ed efficiente.

2) Un secondo modello prevede la gestione centralizzata in un unico magazzino in cui una parte può essere esternalizzata e una parte gestita direttamente dal SSN che avrà la responsabilità di gestire e distribuire i farmaci verso i presidi ospedalieri.

3) Il terzo modello è quello dell'outsourcing, in cui la gestione e movimentazione dei farmaci viene affidata ad un operatore logistico mentre i rapporti con i fornitori rimangono a carico della centrale di committenza o acquisto oppure dei singoli ospedali.

“Si possono quindi adottare vari modelli con differenti livelli di aggregazione, ma il modello da cui è lecito aspettarsi il più alto grado di efficienza è quello che prevede un unico livello di centralizzazione per l'integrazione dei singoli processi”, ha detto Marcello Pani del direttivo della Società italiana di farmacia ospedaliera e dei Servizi farmaceutici delle aziende sanitarie.

Le soluzioni DHL. In questo scenario entrano in gioco diversi competitor e DHL supply chain division si propone con un'offerta di soluzioni per il settore Life Sciences and Healthcare. La gestione della filiera è la parte sensibile del processo e l'operatore mette a disposizione strutture specifiche per il settore

farmaceutico in grado di garantire temperature controllate, gestione mirata dei vaccini e prodotti biologici, imballaggio e consegna diretta a pazienti e clienti. Le aspettative sono alte perché nel 2020 viene stimato che un farmaco



Sergio Liberatore, senior vice president and general manager Italy&Greece IQVIA

su quattro sarà sviluppato con biotecnologie (farmaci biologici) che, a differenza dei farmaci a piccola molecola tradizionali sintetizzati chimicamente, necessitano di protocolli di gestione dedicati. “Anche nell'ambito della fornitura di dispositivi medici, dagli strumenti di diagnostica ai materiali di consumo, DHL ha sviluppato una serie di servizi a valore aggiunto in grado di garantire una personalizzazione per assemblag-

gio di kit strumentali, gestione del magazzino e consegna diretta al paziente”, ha affermato Pina Putzulu, business development, marketing & innovation director di DHL supply chain Italia.

Sicurezza in primo piano. La protezione dell'intera filiera deve essere completa e affidabile. Asl e ospedali lamentano, negli ultimi cinque anni, furti nel 50% delle strutture. Si propone quindi drammaticamente il problema della loro vulnerabilità. “Dovranno essere attuate azioni per la serializzazione dei prodotti farmaceutici e dei dispositivi medici in modo da facilitarne la tracciabilità - ha precisato Putzulu - Si rende necessario proteggere tutta la rete di distribuzione a 360 gradi sino all'ultimo miglio e-

quipaggiando i veicoli di trasporto con appropriate protezioni 'doppio allarme satellitare', blocco motore, allarme sgancio rimorchio, blocco porte da remoto”. Un contesto particolarmente sfidante che offre ampi margini di crescita e sviluppo. E che dovrà portare a nuove sinergie tese al raggiungimento di una nuova logica di gestione e distribuzione dei prodotti farmaceutici e dispositivi medicali. ■

Montalti Worldwide Moving-MWM: da Cesena verso il mondo

L'azienda logistica romagnola, con una storia alle spalle ultra cinquantennale, punta sempre più ad affiancare le imprese sulla via dell'internazionalizzazione.

di **Carlotta Valeri**

La Magazzini Generali Raccordati di Cesena, recentemente “ribattezzata” Montalti Worldwide Moving-MWM, ha una storia molto italiana, un tipico esempio di azienda familiare che si è rafforzata, ampliata e sviluppata nel tempo. Creata nel 1967 da Carlo Montalti, poi guidata dal figlio Luigi, è oggi alla terza generazione della famiglia e viene gestita dai fratelli Massimiliano e Michele, entrambi ingegneri e entrambi amministratori delegati della società. Posizionata nei pressi della linea ferroviaria Bologna-Ancona e vicino all'autostrada adriatica A14 Bologna-Bari, si estende su 40 mila metri quadrati di proprietà, la cui metà è coperta da magazzini. Parlavamo della “storia” dell'odierna MWM. Continuiamo il discorso con Massimiliano Montalti, che è, come detto, uno degli amministratori delegati della società.

AVETE DA POCO CAMBIATO NOME: IL SEGNALE DI UN MUTAMENTO NELLE STRATEGIE DELLA SOCIETÀ?

«A causa della lunga e grave crisi finanziaria, scoppiata nel 2008, come sappiamo, il mondo, e con lui l'economia, è cambiato. Occorre prendere atto di questo cambiamento e noi lo abbiamo fatto e lo stiamo facendo. Ad esempio, i clienti, come i produttori di beni, si trovano attualmente a dover affrontare nuove situazioni non solo a livello produttivo, ma anche logistico. Poter contare su una logistica efficiente, specialmente per chi mira all'export,

sta divenendo essenziale, molto più che in passato. Quindi ci siamo adeguati, in primo luogo adottando un nuovo modo di interagire con i clienti. Il nostro approccio, oggi, è quello di un'azienda che deve trovare soluzioni a richieste e a esigenze dei clienti sempre nuove e diverse. Abbiamo lavorato su questo aspetto anche per quanto concerne la formazione del personale a livello commerciale, tecnico e nelle relazioni con i clienti. Abbiamo certamente tenuti fermi i punti di forza che hanno da sempre contraddistinto la nostra storia e che sono nel nostro dna, ossia flessibilità, trasparenza e serietà. Non facciamo “tutto”, non diamo risposte “immaginifiche”. Un altro aspetto nuovo è che siamo in grado di dare consulenze ai clienti per la costruzione di progetti logistici. Quindi, non offriamo solo servizi, ma

possiamo e vogliamo andare oltre. Ad esempio, elaboriamo per i nostri clienti progetti logistici finiti che comprendono tutta la filiera dall'approvvigionamento delle materie prime alla distribuzione dei prodotti al destinatario finale.

DA QUANTO DICE, INTUISCO CHE IL VOSTRO ORIZZONTE DI LAVORO SI STA AMPLIANDO SEMPRE PIÙ VERSO L'ESTERO. MI SBAGLIO?

«Assolutamente no. In questo “orizzonte”, come lei lo definisce, sta anche uno dei motivi del nostro cambio di nome. Un cambio che, appunto, ha voluto essere il messaggio ai clienti che noi siamo molto di più di un fornitore di servizi di logistica, ma siamo un partner per le spedizioni da e per tutto il mondo. Un partner che “apre” le vie dell'internazionalizzazione.

Michele e Massimiliano Montalti





L'interno del magazzino frigo

Come dicevo oggi le nostre imprese, anche a livello regionale, cercano sempre più sbocchi all'estero in diversi settori, data anche la bassa domanda interna che sta caratterizzando la nostra economia. L'export, se così posso dire, è sempre più nel nostro "mirino". Del resto ce ne occupiamo storicamente e abbiamo accumulato una lunga esperienza nell'ambito dell'operatività doganale e delle spedizioni internazionali. Siamo andati anche concretamente oltre, dato che abbiamo aperto in partnership con la Columbus e con un'azienda locale la società Tripharma a Dubai che si occupa della logistica farmaceutica. L'internazionalizzazione è un atout importante per la nostra azienda. Un atout che mettiamo a disposizione dei clienti, con, come dicevo, le tecnologie doganali, i depositi fiscali in tutta Europa - ad esempio nel settore del vino -, i depositi Iva, i depositi fiscali accise.

A PROPOSITO DI EXPORT E DI VINO, QUEST'ULTIMO È UNO DEI PRINCIPALI PRODOTTI SUL QUALE AVETE PUNTATO. DA COSA È DIPESA QUESTA SCELTA?

Le spedizioni di vino, ad esempio nei paesi dell'Unione, devono seguire regole precise e complicate. Conosce-

re questi meccanismi, onde evitare di incorrere in sanzioni, è fondamentale. Per questo noi ci siamo candidati a fiancheggiare i produttori che vogliono esportare offrendo loro un completo servizio di alta qualità che comprende la conservazione, la spedizione e la distribuzione all'utente finale, garantendo la correttezza fiscale e una ricevuta che attesta la consegna della merce.

UN SETTORE CHE STATE POTENZIANDO È QUELLO DEL "FREDDO", DATO CHE DUE ANNI FA, IN OCCASIONE DEL CINQUANTESIMO COMPLEANNO DELLA SOCIETÀ, AVETE INAUGURATO UN MAGAZZINO PER IL CONGELATO DI QUATTROMILA METRI QUADRATI. COME STA ANDANDO L'ATTIVITÀ IN QUESTO SETTORE?

Ce ne siamo occupati da sempre e con successo. Infatti, come lei ricordava, due anni fa abbiamo ampliato le strutture dedicate, con un magazzino che possiamo definire 4.0 per il suo elevato livello tecnologico che massimizza gli spazi e risparmia energia. Oggi gli spazi dedicati a questa attività, che sta andando molto bene, ammontano a 13.500 metri quadrati. Lavoriamo su carne, pesce, verdure, pani, su prodotti finiti o semilavorati e non solo al servizio della Gdo.

QUALI ALTRE MERCEOLOGIE TRATTATE?

Importante è l'attività che facciamo nella logistica conto terzi, trattando merci che vanno dalla frutta secca e dai succhi di frutta ai lucchetti e caschi per biciclette e moto, macchine da palestra, oggettistica per casa. Altro settore rilevante è quello delle sementi, un'ec-

cellenza romagnola e emiliana, per zucchine, piselli, coriandolo, ecc. che vanno in tutto il mondo. Noi curiamo le attività logistiche e la spedizione. Stiamo anche attivando nuovi servizi, ad esempio per l'eCommerce. Una metodologia di vendita in grande espansione, nella quale si stanno cimentando molte aziende sia nel settore alimentare sia in altri comparti. Noi possiamo aiutare quelle aziende che hanno una base solida e un mercato, infatti non ci interessano start up "volatili". È un settore al quale guardiamo con attenzione e oggi non potrebbe essere altrimenti.

SE MI DOVESSE INDICARE UNA DELLE PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELLA SOCIETÀ, QUALI SCEGLIEREBBE?

Le direi che la società si distingue



La sede e gli uffici dell'azienda a Cesena

per offrire un assai ampio ventaglio di servizi, che vanno, come abbiamo detto, dall'operatività doganale e dai depositi fiscali al deposito di merci a temperatura ambiente e a temperatura controllata, alla gestione delle scorte, al magazzinaggio specialistico, tutto ciò però viene gestito da un'unica regia logistica, con la possibilità di offrire ai clienti massima sicurezza e affidabilità e un'attenta ricerca nel contenimento dei costi.

Infrastrutture e “cura del ferro” servono all’industria e al paese

Quando sarà terminato il progetto svizzero Alptransit con l’apertura del tunnel del Monte Ceneri, senza un servizio cargo ferroviario efficiente, sarà penalizzato il nostro export verso i paesi del centro nord dell’Unione europea. Ancora una volta vinceranno i porti del Northern Range, a scapito dei nostri scali e della nostra logistica.

a cura di **Paolo Giordano**



Questo “speciale” sull’intermodalità segue la tavola rotonda sul medesimo argomento che si è svolta a Milano in occasione della consegna dei premi del Logistico dell’Anno (vedere il servizio a pag. 31, Euromercati, n. 10, ottobre 2018). In quella occasione è emersa in maniera diffusa tra i partecipanti una preoccupazione sulla realizzazione di alcune opere infrastrutturali, già programmate e in qualche caso in avanzata fase di realizzazione, e sui “destini” dell’intermodalità ferroviaria. Preoccupazione dovuta a una mancanza di chiarezza su tali temi del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli. In questo “speciale” abbiamo raccolto testimonianze da parte di Confindustria, dell’Unione Interporti Riuniti, di Assologistica, di operatori ferroviari, di Autorità portuali, di imprese logistiche, con un unico risultato: lo sviluppo del trasporto ferroviario cargo e dell’intermodalità in tutte le sue forme mare-strada-ferro è vitale per l’economia del paese e per reggere il confronto a livello logistico con i nostri principali competitor europei. La questione è molto semplice: l’Unione europea a torto o a ragione punta sul cargo ferroviario, la Svizzera ha investito cifre enormi sui tunnel ferroviari (se applicasse ora il metro del professor Ponti, consigliere del ministro, per la valutazione costi/benefici sarebbe costretta al “suicidio”), gli austriaci da anni combattono il traffico autostradale pesante e lo faranno ancora maggiormente in futuro, stando così le cose, noi dobbiamo decidere o giochiamo questa partita con le armi dei nostri competitor o ci affidiamo alla logistica estera, quindi perdendo il controllo di una parte importante della filiera logistica del nostro export o ci culliamo dolcemente nella famosa “decrescita felice”. E le nostre, tante eccellenze, che fine farebbero?

Il predominio della strada

Le merci in partenza o dirette in Italia, oggi, superano le Alpi principalmente con l'autotrasporto, escludendo i valichi con la Svizzera. Una situazione che in proiezione futura diventerà difficilmente sostenibile.

di **Eugenio Muzio**

Presidente della commissione Trasporti di Assologistica

L'Italia nel 2016 ha registrato un export di ben 430 miliardi di euro e un import di 387. Questi valori di notevole entità, che sono l'asse portante dell'economia del paese, hanno generato, sempre nel 2016, un volume di traffico di

secamente connessa con quelle degli altri paesi europei e solo in parte con altri mercati quali il Far East, gli Usa, i paesi medio orientali, ecc. Quindi, è evidente che l'Italia per il suo interscambio nella stragrande maggioranza dei casi deve attraversare l'arco

ed è utile ricordarlo, conscia della necessità di ridurre l'inquinamento e di usare sistemi di trasporto più sicuri e più sostenibili dal punto di vista ambientale, con il Libro Bianco del 2011 ha sottolineato l'esigenza di trasformare in intermodale al 2030 il 30 % del traffico oltre i 300 chilometri, con l'obiettivo di alzare tale quota al 50 % entro il 2050. Ovviamente considerazioni di questo tipo anche se di carattere generale coinvolgono e sempre più coinvolgeranno massicciamente il transito alpino. Di seguito, analizziamo, in sintesi, qual è l'attuale situazione ai valichi, da ovest verso est:

Le connessioni con la Francia.

La Francia è attualmente il secondo partner commerciale dell'Italia dopo la Germania. Nel corso del 2016 l'interscambio import/export è risultato di 42,44 milioni di tonnellate. Attualmente questo notevolissimo volume è trasportato per il 96% circa via strada attraverso il valico di Ventimiglia e i due tunnel stradali del Frejus e del Monte Bianco. La ferrovia è quasi inesistente a causa dell'infrastruttura di connessione che presenta caratteristiche del tutto inadeguate rispetto alle esigenze del mercato. Infatti, l'attuale linea del Frejus è datata di oltre 150 anni (fu una lungimirante intuizione di Cavour) e, sia per la pendenza (la più eleva-



L'Italia, nel 2016, ha movimentato merci, in export e import con l'Europa, per quasi 210 milioni di tonnellate, la stragrande maggioranza sono passate per i valichi alpini

209,4 milioni di tonnellate che sono da attribuirsi per il 55,8% all'export verso i paesi dell'Unione europea e per il 10,7% a quello verso paesi europei extra Ue per un complessivo del 66,5%. Per l'import i valori di riferimento sono il 60,3% per i paesi comunitari e il 9,6% per quelli extra Ue per un complessivo del 69,9%. Questi dati dimostrano che l'economia italiana è in prima battuta intrin-

alpino. Di conseguenza dal punto di vista vettoriale i sistemi utilizzabili sono la strada e la ferrovia specie con tecniche intermodali. Fino a oggi, tranne che per l'attraversamento della Svizzera, la metodologia di trasporto dominante è stata la strada e solo negli ultimi tempi, su alcuni corridoi, l'intermodalità ferroviaria è riuscita ad avere un ruolo più consono. In proposito, la commissione europea,



Operaio al lavoro nella galleria del Monte Ceneri, Svizzera

ta d'Europa che obbliga a utilizzare 2/3 locomotori per il tratto Bussoleto-Bardonecchia sia per la ridotta lunghezza dei treni (massimo 440 m) e per il peso massimo ammesso (1.150 t), non riesce a proporre al mercato soluzioni adeguate. Oggi, è in fase di inizio costruzione il nuovo tunnel ferroviario del Frejus che, una volta realizzato (previsione 2027), consentirà anche per gli interscambi con la Francia di disporre di un'infrastruttura moderna ed efficace che, finalmente, consentirà un esercizio ferroviario del tutto analogo a quanto realizzato o in via di realizzazione con gli altri grandi assi dei valichi alpini. L'eventuale miope abbandono del progetto chiamato Tav probabilmente porterebbe a dover costruire una nuova canna del tunnel stradale del Frejus e probabilmente la terza corsia dell'autostrada italiana A32 e della 34 francese nel tratto da Modane a Chambéry (ipotesi questa che difficilmente la Francia potrà prendere in considerazione) non essendo pro-

ponibili notevoli incrementi di traffico con le sole infrastrutture attuali. Il tutto in totale distonia con le indicazioni di Bruxelles. Il progetto Tav deve essere visto in prima battuta come la nuova via razionale e ecologicamente valida per lo scambio merci con la Francia e in seconda battuta come un'evoluzione del traffico passeggeri. L'alta velocità è solo un corollario del progetto nella sua totalità.

Le connessioni con la Svizzera. Lo Stato svizzero ha già realizzato il nuovo Gottardo e si appresta entro il 2021 a ultimare il secondo tunnel del Ceneri e a mettere a standard europeo l'intera linea da Basilea a Chiasso anche sulla deviazione via Bellinzona-Luino-Gallarate-Novara. In questo contesto l'Italia ha già definito, con accordi di Stato con la Svizzera, di adeguare a standard europeo la connessione Chiasso-Milano e la realizzazione in joint dei nuovi terminal di Milano Smistamento, Brescia e Piacenza con un supporto

finanziario svizzero. Inoltre, è in fase di avanzato progetto e di inizio realizzazione il nuovo tunnel detto del Terzo Valico necessario, unitamente alla messa a parametri standard delle linee Genova-Terzo Valico e Terzo Valico-frontiere con la Svizzera (Iselle, Luino, Chiasso), per avere in Italia un'infrastruttura al servizio dei traffici portuali paragonabile a quanto già da tempo realizzato nel North Range. Quest'opera è fondamentale se si vuole che i porti liguri di Vado e di Genova possano aspirare ad avere un fattivo ruolo di ricezione per traffici del Far East con origine/destino il nord delle Alpi. In

caso contrario resteranno semplicemente dei regional port e le notevoli somme investite nel loro ammodernamento rimarranno molto marginalmente produttive. Inoltre, l'infrastruttura realizzata dagli svizzeri, prima descritta, giungendo fino a Novara consentirà a Rotterdam di instradare treni su questa città da 2.000 t e 750 m di lunghezza con il duplice negativo risultato di incrementare notevolmente il traffico da e per la pianura padana già attestato in quel porto e permettere all'Olanda di introitare l'Iva delle transazioni italiane. Un eventuale ripensamento del governo sul progetto della realizzazione del Terzo Valico rappresenterebbe un arretramento le cui conseguenze ricadrebbero sulle generazioni future del nostro paese. Oltretutto sarebbe un atto in totale divergenza con quanto sta avvenendo, in termini logistici, in altri paesi europei (vedi Olanda, Belgio, Germania).

Le connessioni con l'Austria. E' cosa >



Valico del Brennero: veicoli in coda sulla A22

ben nota che il valico del Brennero è la frontiera italiana caratterizzata dai più importanti volumi di traffico terrestre. Nel 2016, si sono registrati circa 47 milioni di tonnellate. Attualmente, la maggioranza del traffico, per circa il 70 %, è stradale e in costante incremento. Di conseguenza l'autostrada A 22 in alcuni casi rischia fenomeni di saturazione. Per contro in territorio austriaco (il Tirolo) si cerca di ridurre i transiti anche ricorrendo ad azioni coercitive. Risulta evidente che senza interventi infrastrutturali specifici si correrà il rischio di situazioni dif-

ficilmente gestibili. L'Italia in joint con l'Austria, anche grazie a importanti aiuti comunitari, è impegnata nella realizzazione del nuovo tunnel ferroviario del Brennero che una volta ultimato sarà caratterizzato dalla maggior lunghezza a livello europeo pari a 58 chilometri e consentirà una facilità di connessione fra il nord est italiano e il resto d'Europa oggi impensabile. La nuova connessione sarà tutta a standard europeo e consentirà risparmi sull'esercizio ferroviario di molti punti percentuali. L'unico neo è che l'opera sarà disponibile al 2027 e pertanto fra nove anni. Nonostante ciò, i presupposti per un sempre più proficuo utilizzo dell'asse Monaco di Baviera-Verona sono reali e realizzabili. Questa realizzazione consentirà di incrementare notevolmente il potenziale di traffico trasferibile all'intermodalità stradale-ferroviaria. Occorre però che per tempo

si provveda alla realizzazione di una o più nuove strutture terminalistiche intermodali nell'area di Verona non essendo certamente l'attuale impianto del Quadrante Europa in condizioni di poter accogliere ulteriori grandi volumi di traffico.

All'estremo nord est, l'Italia confina con l'Austria al valico di Tarvisio caratterizzato dalla connessione autostradale A23 e dalla linea ferroviaria detta Pontebbana con caratteristiche molto prossime allo standard europeo (peso 1.600 ton, lunghezza treno 550 m, sagoma P80/400) che con modesti accorgimenti potrà rispondere alle nuove esigenze. L'attuale traffico, che ammonta intorno ai 25 milioni di tonnellate, è all'incirca così ripartito: strada 66% e ferrovia 34%. Inoltre, è rilevante segnalare che, ai fini terminalistici, all'inizio del 2019, sarà operativo il nuovo terminal intermodale dell'Interporto Centro In-grosso di Pordenone. Una realtà nettamente all'avanguardia con caratteristiche tecniche tali da rispondere totalmente ai parametri standard europei e che, entro il 2020, sarà dotato di una stazione elementare che lo presenterà come un unicum in Italia abbinando ai parametri standard anche il doppio ingresso lato Udine e lato Treviso con funzionalità 24 ore per 365 giorni.

L'augurio è che quanto indicato possa servire a che le grandi associazioni e confederazioni imprenditoriali italiane adottino in modo coordinato ed efficace una serie di iniziative per il sistema Italia tese a favorirne lo sviluppo e l'economia e provvedano a trasmetterle all'attuale governo al fine di evitare errori che avranno pesanti conseguenze ben oltre la durata degli attuali dicasteri. ■

Una logistica e una ferrovia efficienti sono obiettivi irrinunciabili

“La politica deve uscire dalla mancanza di chiarezza sulle opere infrastrutturali e le imprese industriali devono fare la loro parte, specialmente per favorire e rendere possibile l’uso dell’intermodalità”, sottolinea Guido Ottolenghi, coordinatore del Gruppo Confindustria per la logistica.



GUIDO OTTOLENGHI

Guido Ottolenghi ha un’importante storia alle spalle per quanto riguarda sia la Confindustria sia la logistica. Infatti, è presidente della Confindustria Ravenna ed è membro del consiglio direttivo della confederazione dal 2014. La logistica è invece il suo “metiere”, essendo presidente e amministratore delegato dell’azienda di famiglia Gruppo Pir - La Petrolifera Italo Rumena, leader a livello internazionale nello stoccaggio di prodotti petroliferi, petrolchimici, chimici e alimentari. Le due esperienze, se così possiamo chiamarle, si sono “sommate” due anni fa quando Ottolenghi è stato designato quale coordinatore del Gruppo tecnico di Confindustria per la logistica, i trasporti e l’economia del mare. In questa intervista affrontiamo un

tema oggi di grande rilievo, ossia i rapporti tra le imprese italiane e la logistica.

DOTTOR OTTOLENGHI, LE INDUSTRIE ITALIANE, COSÌ COME LA STESSA CONFININDUSTRIA, NON CI PARE SIANO STATE IN PASSATO MOLTO “ATTENTE” AI TEMI LOGISTICI, A DIFFERENZA DI QUANTO AVVENUTO IN TANTI PAESI EUROPEI AVANZATI. OGGI, È CAMBIATO QUALCOSA?

È vero, per un lungo periodo, la logistica è stata vista dalle nostre imprese produttrici di beni come un “segmento” del processo ed è stata affrontata in modi diversi: in molte hanno pensato che fosse più semplice togliersi i problemi affidandosi al franco fabbrica e lasciando il tema logistica in mano al cliente, altre invece si sono organizzate con magazzini e trasporti in proprio, poche hanno terziarizzato i trasporti e la gestione dei magazzini. In generale, la logistica è stata interpretata come un’attività secondaria rispetto al core business produttivo. Intanto la logistica, le imprese di questo settore si sono specializzate e, cosa ancora più rilevante, come conseguenza della crisi mondiale, è aumentata la concorrenza e sono cambiati i mercati, con l’esigenza di scoprirne di nuovi e di allargare gli “orizzonti”. Da tutto ciò è derivata l’esigenza di un “incontro” tra imprese e logistica. Oggi, possiamo dire che la distribuzione del prodotto, che tutte le attività che compongono la logistica sono considerate rilevanti da un gran numero di imprese. Come usiamo

dire, forse con un aggettivo un po’ abusato, la logistica sta diventando sempre più “strategica”. Si sta facendo strada la convinzione che un sistema logistico nazionale efficiente non solo favorisce la crescita economica del paese e del suo Pil, ma anche quella dell’industria.

PERÒ IL FRANCO FABBRICA È ANCORA USATO ...

Quanto prima dicevo non presuppone ovviamente passaggi automatici. Non è facile mutare, evolvere i comportamenti, specie se sono consolidati. Certamente, sta crescendo la comprensione che affidare la logistica al cliente vuol dire, specie per chi esporta, lasciare in mano a imprese straniere un pezzo importante del processo, perdendone il controllo e sottraendo inoltre lavoro ad aziende nazionali, esponendosi anche a qualche rischio. Uno dei compiti essenziali del Gruppo è proprio quello di elevare il grado di questa coscienza e di riorientare gli atteggiamenti verso la logistica.

CHE VALUTAZIONE DÀ IN QUESTO SENSO LAVORO DEL GRUPPO?

All’interno di Confindustria convivono associazioni, da Anita ad Assologistica, al trasporto aereo, che hanno diverse competenze nel settore del trasporto e della logistica. Sono componenti che oggi si confrontano tra loro, comunicano sempre più temi che vengono raccolti e discussi nei comitati di presidenza, questo anche dal punto di vista delle esigenze in-

frastrutturali. Il dialogo è continuo, prima era assai meno frequente, ed è importante perché le diverse associazioni hanno ognuna delle proprie posizioni, ma bisogna far crescere la “visione d’insieme”. Il Gruppo, con il suo lavoro, ha messo in moto dinamiche positive. Come dicevo, il primo obiettivo è quello di far crescere la coscienza sulla grande valenza che ha oggi la tematica della logistica, questo all’interno e all’esterno della Confindustria.

**IN QUESTO CONTESTO, LEI NELLA RECEN-
TE TAVOLA ROTONDA DI ASSOLOGISTICA
DEDICATA ALL’INTERMODALITÀ, HA SOT-
TOLINEATO CHE “IL TRASPORTO FERRO-
VIARIO È UNO STRUMENTO ESSENZIALE”
PER LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA ITA-
LIANA...**

Lo ribadisco. Ci stiamo avviando verso una nuova situazione: il “muro” rappresentato dalle Alpi va scomparendo e sarà sempre meno d’ostacolo ai nostri trasporti, alla nostra logistica. Ciò però sarà vero se svilupperemo il trasporto su ferro e l’intermodalità, perché il tuttostrada sarà sempre più penalizzato. Ciò sarà fondamentale anche affinché i nostri porti, specialmente quello di Ge-



“Un impegno di Confindustria è di riorientare le scelte logistiche delle imprese industriali che ancora praticano il franco fabbrica”, sottolinea Ottolenghi

nova, escano, come sta avvenendo per lo scalo di Trieste, da una dimensione esclusivamente regionale per assumerne una europea. Genova non può continuare a servire solo la pianura padana. Ci sono due esigenze per raggiungere tale obiettivo: il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il governo devono capire l’importanza, e agire di conseguenza, ponendo fine alla mancanza di chiarezza che sta caratterizzando gli ultimi tempi, e le imprese devono fare la loro parte.

IN PARTICOLARE A COSA SI RIFERISCE?

Se parliamo della politica, mi pare evidente che le ultime uscite del ministro siano preoccupanti. Infatti, siamo ben

oltre alla fase dell’analisi costi/benefici per alcune opere che sono fondamentali, penso ad esempio al Terzo Valico. Vanno solo realizzate. Per le imprese invece deve crescere, ribadisco, la coscienza della necessità dell’intermodalità e della ferrovia e la consapevolezza che per usare la ferrovia è necessario creare masse critiche che giustifichino l’impiego del treno. In altri termini, è probabile che un’impresa utilizzando per il suo import/export il porto di Rotterdam risparmi qualcosa, ma deve capire che così facendo rallenta il processo di sviluppo della nostra logistica che, in prospettiva, può arrecare notevoli vantaggi alle imprese e al paese. ■

ANDREA GENTILE: UN TRENO PER L’EUROPA

“La recente tavola rotonda che Assologistica ha organizzato sull’intermodalità credo abbia chiarito una volta per tutte, anche per il livello dei partecipanti e delle forze che rappresentavano, che senza la ferrovia, senza la multimodalità mare-ferrostrada l’Italia, o meglio, l’industria italiana, difficilmente potrà continuare ad affermarsi in Europa”, sottolinea il presidente di Assologistica Andrea Gentile. “Siamo il secondo paese nel continente per i numeri della manifattura, ma non abbiamo materie prime che dobbiamo importare e, susseguentemente, dobbiamo esportare il prodotto finito nelle principali aree di consumo. La logistica e il trasporto sono così determinanti per rendere i nostri prodotti competitivi sul mercato. Non è pensabile che il paese continui ad affidarsi quasi esclusivamente al tuttostrada che oltretutto è in gravi difficoltà sia per la scarsità del numero degli autisti sia perché ha perso un numero assai rilevante di imprese sia perché conta sul parco mezzi più ‘vecchio’ d’Europa. La ferrovia è necessaria specialmente sulle lunghe distanze, sulle tratte europee. Ma bisogna che il governo crei le condizioni affinché diventi competitiva, favorendo il raggiungimento degli standard europei”. Gentile non ha dubbi che le imprese siano disponibili a usare il “ferro”: “Abbiamo constatato che la domanda esiste, che c’è attesa. Occorre però che gli operatori possano lavorare in un clima di certezze. Come si possono fare investimenti se non si sa quale sarà il futuro?”.

Gli interporti, elemento chiave dello split modale

Quest'anno il traffico ferroviario merci ha segnato una battuta d'arresto, ma le prospettive sono di tornare a crescere. Una testimonianza della validità del sistema interportuale al servizio della logistica. Le azioni per favorire il processo di diversione modale devono essere stabilizzate e potenziate.

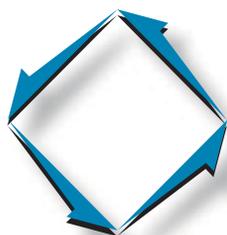
Questo "speciale" di Euromercati sull'intermodalità arriva nel momento più opportuno e l'associazione Unione Interporti Riuniti, da sempre impegnata nella promozione e nello sviluppo dell'intermodalità nel trasporto e nella logistica, non poteva non cogliere questa occasione per fare il punto della situazione. Senza scomodare fonti normative, nel tentativo di essere più comunicativi, possiamo dire che gli interporti sono infrastrutture logistiche complesse. Luoghi in cui coesistono, traendone reciproco vantaggio, le attività di logistica, prevalentemente svolte all'interno dei magazzini, con quelle di trasporto. Terminal e magazzini sono un tutt'uno, un luogo dove i modi di trasporto, nessuno escluso, si fondono. È questa la cifra distintiva delle realtà infrastrutturali gestite dai nostri associati, le uniche che integrano il trasporto intermodale con le attività di logistica. Piattaforme in cui, grazie alla mancata



Siamo molto lontani dagli obiettivi che ha fissato l'Unione europea per il cargo ferroviario al 2030: una realtà di cui bisognerebbe tener conto

separazione geografica, si esaltano l'efficienza delle tecniche di inoltro plurimodali e la sostenibilità ambientale. Infrastrutture moderne, belle ed efficienti dove è possibile non solo gestire una logistica sostenibile, ma anche nuovi paradigmi sviluppati secondo logiche "smart".

In questo articolo affrontiamo il tema del trasporto parlando genericamente di multimodalità, cioè di integrazione tra i diversi modi di trasporto, essendo l'offerta dei nostri associati per treni cargo, un'offerta multipurpose. Un'offerta di servizi di terminalizzazione sia per traffici convenzionali che intermodali. Tuttavia ribadiamo che l'intermodalità si caratterizza per il trasporto non accompagnato di merci unitizzate in equipaggiamenti, che attraverso trasbordi e precisamente movimenti verticali, possono >



Unione Interporti Riuniti



La nuova gru al lavoro nell'interporto di Padova

essere caricati-scaricati su treni-navi e camion, pianificando l'intero itinerario su larga scala senza rotture del carico. Questo distinguo è opportuno anche per dare un'interpretazione dei dati congiunturali del comparto, riferiti al primo semestre del 2018. Dati che iniziano a essere indicativi per valutare l'effetto delle politiche di diversione modale attuate dal precedente governo, con a capo del dicastero dei Trasporti il ministro Delrio e precisamente quella che è stata battezzata come "la cura del ferro". In un contesto di rallentamento generale della crescita, infatti, in base alla nota congiunturale che ogni anno elabora Confetra, emerge che nel corso del primo semestre del 2018 la quota modale del cargo ferroviario è in declino. È una battuta di arresto del trend positivo iniziato nel 2013, a cui proviamo a dare una lettura interpretativa diversa per riallacciarci all'incipit sulle tecniche di inoltro.

I flussi di traffico intermodali in arrivo-partenza nel sedime delle infrastrutture di raccordo a servizio delle piastre interportuali sono positivi e anzi registrano tassi di crescita. Altrettanto positive sono le stime prospettive aggregate dal panel degli interporti. Questo, per quanto ci riguarda, significa che l'armatura a rete del sistema infrastrutturale inizia a dare i frutti sperati. La realizzazione di interporti sulla penisola ha favorito l'interope-

abilità tra nodi di scambio modale, migliorato la dotazione logistica dei territori, il loro livello di accessibilità e creato le premesse per un cambiamento culturale del comparto logistico. Quest'ultimo aspetto soft per noi è di fondamentale importanza per lo sviluppo dello split modale, soprattutto se si considera che tutto il sistema risentiva di un retaggio del vecchio regime monopolistico.

La funzione di gateway degli interporti localizzati nell'Italia settentrionale si esalta laddove c'è un maggior impulso dei collegamenti feeder con i nodi localizzati nell'Italia centro meridionale o, ancora, relazioni stabili con i porti che usufruiscono dei servizi terrestri. Da questa comparazione si può desumere che il trasporto ferroviario viaggia a velocità differenti a seconda dei settori. I treni convenzionali arrancano mentre i convogli a composizione interbloccata con carri a pianale, abilitanti per il trasporto di qualunque

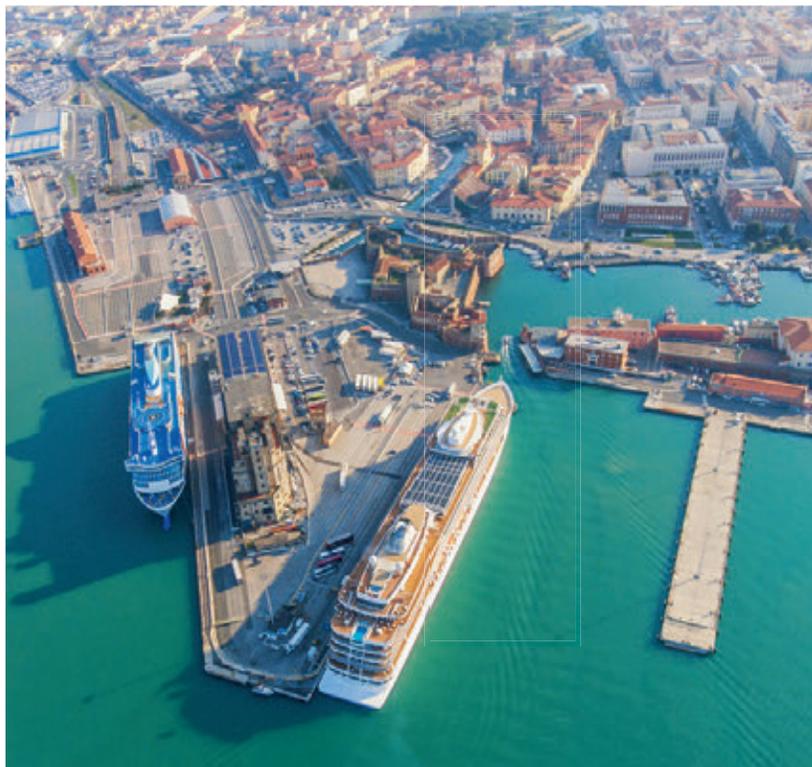
equipaggiamento intermodale (container, casse mobili, semitrailer, tank-container, ecc.), crescono in frequenza e intensità.

In questo ha senz'altro avuto un ruolo importante la politica nazionale dei trasporti che ha dispiegato, per la prima volta, diverse forze. Investimenti per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, che consentiranno di migliorare le prestazioni del treno a standard europeo, azioni di incentivo al perseguimento di nuovi modelli organizzativi per gli operatori del trasporto e della logistica, con contributi in conto capitale sull'acquisto degli equipaggiamenti intermodali, sconti sul pedaggio della rete, per le relazioni con flussi in disequilibrio e ovviamente il ferrobonus. Azioni che hanno determinato un deciso cambio di passo dei soggetti, pubblici e privati, chiamati a prendere decisioni in questo comparto, ma che vanno ulteriormente rafforzate. Non dimentichiamo, infatti, che siamo ben lontani dall'obiettivo europeo di diversione modale che fissa un goal molto ambizioso. Entro il 2030 sulle percorrenze superiori ai 300 chilometri, il 30% del trasporto merci all-road va trasferito verso modalità più sostenibili come la ferrovia e le vie navigabili. Una transizione ecologica del trasporto a cui noi tutti dobbiamo contribuire. Da ciò si spiega la nostra revisione critica dell'attuale sistema, nel tentativo di comprimere ancor più il gap competitivo con il tutto gomma.

In un contesto generale di alterazione competitiva tra diverse modalità, l'associazione UIR non può che rimarcare la necessità di mantenere e anzi rafforzare il sistema di contribuzione ferrobonus, intervenendo anche sui meccanismi tecnico-amministrativi

di rendicontazione. Rafforzare il ferobonus significa mettere a disposizione risorse finanziarie sufficienti affinché il contributo, destinato alla pletera dei beneficiari, sia nella misura massima consentita dalla legge, mentre per quanto riguarda le modalità di erogazione, come avemmo modo di suggerire nella fase di consultazione promossa dalla struttura tecnica di missione del MIT, vorremmo che avvenissero con anticipazioni, seppur subordinate al rilascio di garanzie reali di risultato.

C'è poi il tema della revisione della regolamentazione delle interferenze tra infrastrutture di rete lineari (stradali-ferroviarie), che, per alcuni associati, rappresenta una voce del conto economico non sostenibile, che sembra essere discrepante con il resto delle politiche sulla mobilità delle merci. Il tema della competitività si giocherà anche sul terreno dell'affidabilità, flessibilità e puntualità del servizio ed è qui che, a nostro avviso, c'è ancora molto da fare nel settore ferroviario anche se sappiamo che l'information technology darà un grosso aiuto nell'aumentare la capacità di trasporto della rete, risorsa limitata e limitante. Ma ci sono anche tutta una serie di interventi che non comportano esborso di denaro per la casse dello Stato. Pensiamo ad esempio all'agente unico di condotta. È impensabile che il treno, sistema di trasporto per antonomasia drive-less, debba essere condotto da un nucleo composto da due agenti. Andrebbero regolamentate deroghe, estese a tutti i nodi interportuali e per qualunque tipologia di traffico, sia esso internazionale o nazionale, per i divieti di circolazione dei mezzi pesanti. Sono flussi stradali che per raggiungere il punto di desti-



Veduta del porto di Livorno. Vanno potenziate, per lo sviluppo dell'intermodalità, relazioni stabili tra scali marittimi e interporti

nazione o quello di origine, rispetto al terminal, devono fare, se inseriti in un sistema di trasporto plurimodale, percorrenze oltremodo limitate. C'è poi il tema della digitalizzazione dei documenti di trasporto. Ancora oggi non c'è un documento strutturato e dematerializzato per gestire il trasporto combinato che permetta di tracciare l'itinerario complessivo, o meglio le relazioni ad appannaggio di ogni modalità, i nodi di interscambio né tanto meno i vettori. Questi sono alcuni dei temi su cui l'associazione UIR vorrebbe dare un contributo di idee affinché si strutturi un percorso condiviso con i vari stakeholder, senza dimenticare che oggi più che mai il contesto macroeconomico sembrerebbe favorevole al cambiamento. L'aumento del costo dei carburanti

fossili, la cronica difficoltà degli operatori del trasporto tuttogomma nel reclutare personale viaggiante, la sempre maggiore sensibilità ai temi della sostenibilità sono alcuni fra gli elementi esogeni che potrebbero favorire la transizione ecologica del trasporto e quindi far crescere la quota modale della ferrovia.

L'Unione Interporti Riuniti vuole dare un fattivo contributo ed è per questo che sta promuovendo presso gli organi istituzionali e legislativi un progetto di riforma degli interporti di rilevanza nazionale. Un nuovo quadro normativo, ricco di opportunità, in grado di enfatizzare ancor meglio il ruolo fondamentale di queste infrastrutture per il rilancio e l'ammodernamento dell'intero sistema logistico nazionale. ■

Senza raggiungere gli standard europei la ferrovia sta al palo

“Lunghezza dei binari, peso del treno, profilo delle gallerie: tre aspetti che rendono in Italia la ferrovia non competitiva con il tuttostrada. Se non si risolvono questi punti critici, l’intermodalità non decolla”, sottolinea Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo.



GIANCARLO LAGUZZI

Le imprese private italiane e le filiali delle ferrovie europee che operano nel nostro paese, che aderiscono all’associazione Fercargo, sono quelle che hanno “tenuto in vita” il trasporto ferroviario merci nel nostro paese. Infatti, dal 2008 al 2014, la modalità merci su ferro ha perso globalmente intorno al 50%, ma negli stessi sette anni le performance delle imprese aderenti a Fercargo sono costantemente cresciute, recuperando parte di quello che andavano perdendo le Ferrovie dello Stato sotto la guida dell’ingegner Moretti, non certo un “amico” delle merci. Inoltre, nel triennio 2015-2017 l’aumento delle prestazioni delle imprese “targate” Fercargo, mentre Trenitalia continuava a flettere, si è attestato intorno al 35%, contribuendo

così in maniera decisiva all’inversione di tendenza, ossia a riportare a un segno positivo il settore. Come sottolinea spesso, giustamente, il presidente di Fercargo Giancarlo Laguzzi “senza le nostre imprese, oggi, il mondo del trasporto ferroviario delle merci sarebbe inesistente e senza speranze per il futuro”. Con lui affrontiamo l’attuale situazione del settore e quali potrebbero essere i prossimi scenari.

LEI, CHIUDENDO UN SUO RECENTE INTERVENTO PUBBLICO, SI È CHIESTO SE L’ITALIA SARÀ CAPACE DI METTERE A FRUTTO “GLI OMAGGI” CHE CI HANNO FATTO SIA SUEZ, CON IL SUO RADDOPPIO, SIA GLI SVIZZERI CON IL PROGETTO ALPTRANSIT. E’ PROPRIO SICURO CHE SI TRATTI DI “OMAGGI” E NON DI “TRAPPOLE” PER IL NOSTRO PAESE?

Per quanto riguarda Suez penso che sia senz’altro un “omaggio” perché ha permesso un forte incremento del traffico di navi nel Mediterraneo. Ciò è comunque per noi un dato positivo. Per il progetto Alptransit, che di fatto “azzererà” le Alpi grazie al complesso delle gallerie realizzate e in via di realizzazione da parte della Svizzera, le cose sono più complicate. Che si tratti di un “omaggio” o di una “trappola”, come mi pare lei sottintenda, dipende soltanto da quanto faremo noi italiani, dai nostri comportamenti. Se restiamo così, se non interveniamo, se non adeguiamo il settore del trasporto

merci su ferro agli standard europei sarà una “trappola” perché favorirà ulteriormente i porti, le ferrovie e la logistica del nord Europa. Su questo non c’è dubbio alcuno.

ALLORA, PARLIAMO PER L’ENNESIMA VOLTA DI QUESTI “STANDARD EUROPEI” ...

Dobbiamo fare treni più lunghi e più pesanti, come avviene in Europa, in maniera da avere, a parità di costi nella gestione del treno per quanto riguarda pedaggi, locomotive, equipaggio, un costo unitario della merce inferiore. Parliamo di treni lunghi 750 metri e che trainino 2.000 tonnellate. Noi siamo fermi a una lunghezza di 500/600 metri e a 1.600 tonnellate. Poi occorre completare il profilo delle principali linee allo standard P 400. Infine, c’è da risolvere il problema del doppio macchinista: abbiamo un sistema ferroviario altamente sicuro, certamente allo stesso livello se non più alto di altre ferrovie europee, non ha senso che continuiamo a far circolare treni merci con due operatori invece che con uno come fanno tutti gli altri. Il macchinista solo è accettato da entrambe le agenzie per la sicurezza ferroviaria, quella europea e quella italiana perché i sistemi di sicurezza sono veramente ottimi e quindi chi prende il treno lo può fare con assoluta tranquillità. Se facessimo tutte queste cose, il costo del treno scenderebbe intorno al 40% rispetto a quanto costa oggi. Per tornare alla sua prima do-

manda, facendo queste cose il progetto Alptransit potrebbe essere interpretato come un “omaggio”, comunque come una grande opportunità in primo luogo affinché i nostri porti, penso essenzialmente a Genova, possano ampliare il loro retroterra, estendendolo, superando le Alpi, ad esempio, almeno fino alla Svizzera centrale, uscendo dalla loro limitata dimensione attuale.

E QUI ENTRA IN GIOCO LA POLITICA E RFI. E' CAMBIATO IL GOVERNO, CHE VALUTAZIONI DÀ DEL NUOVO ESECUTIVO RISPETTO AL TEMA FERROVIA E MERCI?

■ Nel triennio 2015-2017, siamo cresciuti essenzialmente perché il governo ha “riscoperto” la logistica e l’intermodalità con alcuni provvedimenti importanti, come la riforma dei porti e la “cura del ferro”. Ciò ha posto anche le imprese industriali e logistiche in una nuova posizione rispetto al trasporto merci per ferrovia. Per quanto attiene al nuovo esecutivo, c’è da premettere, ed è un dato positivo, che l’art 27 del Contratto di programma per il governo del cambiamento sottolinea la centralità della logistica e anche l’obiettivo del trasferimento delle merci dalla gomma al ferro. C’è inoltre un altro aspetto positivo e di grande importanza: il precedente governo non aveva inserito i tre standard di cui abbiamo parlato in precedenza, lunghezza treni, peso e adeguamento delle sagome, nel contratto tra il ministero dei Trasporti e Rfi, oggi, invece, grazie al recente voto delle commissioni di camera e senato del nuovo parlamento, questi standard sono stati inseriti e considerati prioritari anche rispetto alle grandi opere. Un provvedimento assolutamente logico perché mette in risalto come sia inutile investire miliardi in opere senza creare le condizioni ottimali affinché queste possano venire usate. Il rovescio della medaglia è rappresentato dal fatto che nel decreto per Genova si prevedono interventi finan-



I treni merci in Europa viaggiano con un solo macchinista, con il consenso dell’agenzia per la sicurezza. Invece, in Italia ne servono due

ziari a favore dell’autotrasporto e nulla per la ferrovia che ha avuto danni enormi. Quindi, aspettiamo di vedere come evolve la situazione.

C’È LA QUESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE, CON L’ANALISI COSTI E BENEFICI ...

■ Anche in questo caso c’è da attendere e capire bene quello che il governo vuole fare. Intanto i segnali sulla realizzazione del Terzo Valico sembrano positivi. Questo è già un fatto rilevante, per i porti liguri determinante. Le altre grandi opere in ballo sono la Torino-Lione e l’alta velocità Milano-Padova. Sul Terzo Valico c’è un problema macroscopico: nel programma Rfi l’ultimazione dell’opera è prevista nel 2022, ma prima di quella data non sono previsti interventi infrastrutturali determinanti affinché il Terzo Valico non resti soltanto un “buco” nella montagna, ossia l’allungamento dei binari della stazione di Voltri Mare e gli adeguamenti tecnologici sulla linea da Tortona a Milano, già saturata per il traffico attuale. Tali interventi sono giudicati necessari da Rfi ma non previsti, per mancanza di fondi, prima del 2026. In questo caso deve valere quanto è stato deciso in parlamento, ossia che prima delle grandi opere devono essere fatti gli interventi che ne rendano possibile l’uso.

MI SOFFERMO SULLA QUESTIONE DEL SOLO MACCHINISTA, COME È POSSIBILE CHE QUESTO PROBLE-

MA NON SI RISOLVA DOPO ANNI?

■ Ci sono problemi di natura sindacale, con le Ferrovie dello Stato che usano un proprio contratto di lavoro nazionale che è retaggio dell’era monopolista. C’è il problema poi della burocrazia italiana, per la quale non esiste mai nulla di certo. Le agenzie della sicurezza ferroviaria sottolineano che nelle attuali condizioni tecnologiche di controllo dei treni non c’è alcun rischio con un solo macchinista alla guida, ma in Italia ci sono state denunce alla magistratura e interventi di Asl che hanno sollevato dubbi sui tempi di soccorso se il macchinista dovesse sentirsi male, quando tutte le imprese ferroviarie hanno stabilito tempi massimi di soccorso in sessanta minuti. Così non si è andati avanti. In conclusione, credo che le imprese ferroviarie tutte insieme debbano fare pressione affinché questo problema, come gli altri sul tappeto, si risolva. Per tale motivo abbiamo chiesto a Mercitalia di aggregarsi a noi, a schierarsi con noi: è molto più logico che entrino nel mondo della logistica che è un settore competitivo, uscendo da quello “protetto” delle Ferrovie dello Stato. Mercitalia e Fercargo devono crescere insieme, noi da soli non ce la facciamo, non raggiungeremo mai, ripeto da soli, gli obiettivi che ha fissato l’Unione europea al 2030. Certamente è necessaria la competizione fra imprese, ma prima collaboriamo per crescere, per creare condizioni migliori al trasporto cargo su ferrovia. ■

DB CARGO ITALIA

Per lo sviluppo futuro sarà decisivo il sostegno pubblico al “ferro”

“In Italia il trasporto ferroviario cargo ha difficoltà perché manca da sempre una visione logistica a 360 gradi. Occorre anche migliorare la pianificazione della capacità disponibile della rete ferroviaria”, sottolinea Pieralberto Vecchi, Head of International Sales Italia.



PIERALBERTO VECCHI

DB Cargo, impresa ferroviaria tedesca con il più ampio network europeo, opera oramai da anni anche in Italia dove ha costituito una rete capillare interconnessa con i principali corridoi internazionali del Gruppo DB. Parliamo dell'attività dell'azienda con Pieralberto Vecchi, Head of International Sales Italia.

LA PRIMA DOMANDA, CHE MI VIENE SPONTANEA, È DI CHIEDERLE QUALI DIFFERENZE NOTA E “VIVE”, OPERANDO NEL SETTORE FERROVIARIO MERCI, TRA L'ITALIA E LA GERMANIA ...

Il mio avviso vi è una differenza di fondo tra questi paesi: in Germania, così come in altri paesi come Olanda e Svizzera, il

trasporto ferroviario merci è inserito in un sistema logistico a 360 gradi. Un “sistema” che è oggettivamente tale, nel quale sono inserite tutte le modalità, la stradale, la marittima, quella aerea e, dove esiste, quella sulle acque interne, sulla base delle loro “vocazioni”. La ferrovia, in Germania, può contare su raccordi, anche con le industrie, linee elettrificate, terminal, quando si tratta di trasportare merci pesanti, materie prime, ad esempio l'acciaio, container. Lo Stato, appunto in una visione di logistica complessiva, ha creato queste condizioni. Così come considera importante l'autotrasporto per altre merciologie e su altre distanze. Se guardiamo l'esempio svizzero, l'enorme investimento che è stato fatto nel progetto Alptransit è proprio il risultato di una visione sistemica della logistica e del governo del territorio. Anche i tedeschi e gli svizzeri fanno attenzione ai bilanci della ferrovia, così, come è avvenuto in Italia, hanno chiuso scali ferroviari passivi, con poco traffico, ma lo hanno fatto tenendo conto delle esigenze e potenziandone altri. Questo approccio “globale” nel nostro paese è sempre mancato e ogni modalità è stata ed è trattata singolarmente.

È UN'ANALISI CHE POTREBBE SPIEGARE ANCHE LA DIFFICOLTÀ CHE LA FERROVIA TROVA IN ITALIA NEL RACCORDARSI CON I TRAFFICI MARITTIMI?

Le infrastrutture ferroviarie nei porti italiani sono inadeguate quasi ovunque. I porti, salvo poche eccezioni, non sono stati “pensati” in un'ottica ferroviaria, forse anche per difficoltà oggettive, come la mancanza di spazi. Ciò comporta che i treni per essere caricati devono fare molte manovre che a livello di costo sono micidiali, in casi limite può costare più la manovra che il tragitto del treno fino alla meta finale; un'assurdità. Il risultato, anche per lungaggini burocratiche, è che si hanno costi più alti e tempi più lunghi.

VENIAMO ALLA VOSTRA ATTIVITÀ. COME STA ANDANDO IL TRAFFICO?

Il traffico dipende dal contesto industriale: se ci sono le merci, se l'industria “tira”, il traffico cresce. Questo vale per tutti e specialmente per chi come noi lavora molto con il trasporto delle materie prime. Negli ultimi due anni abbiamo avuto una crescita sia perché l'economia è andata meglio sia perché il ministro Delrio aveva spinto sulla “cura del ferro” anche in un'ottica futura. Tanto è vero che abbiamo assunto giovani con contratti a tempo indeterminato, che abbiamo preparato con corsi di formazione nelle nostre scuole per avviarli a ruoli di macchinista e di manovratore.

VOI SIETE L'UNICA IMPRESA FERROVIARIA IN ITALIA CHE LAVORA A CARRO SIN-



La DB Cargo Italia usa sulla rete nazionale, per il traffico diffuso, anche i carri del network tedesco, grazie a una precisa programmazione

GOLO O A GRUPPI DI CARRI. COME FATE A SVOLGERE QUESTO SERVIZIO CHE, RIPE-TO, NON FA PIÙ NESSUNO, NEPPURE MERCITALIA, PER UNA QUESTIONE DI COSTI?

DB Cargo ha deciso di continuare a investire in questo traffico. Sicuramente la gestione del traffico diffuso è di solito più costosa rispetto al treno completo, ma se il trasporto si dipana su una lunga tratta internazionale, tale costo viene spalmato e riassorbito. E' una tipologia di trasporto che è apprezzata in Italia che, come sappiamo, ha un'industria molto centrata su piccole e medie aziende in tutti i settori che non sono in grado di fare treni completi "point to point". Con convogli multicliente riusciamo a raggiungere tale massa critica. Usiamo uno schema hub&spoke con una duplice soluzione: consegniamo i carri direttamente presso le industrie raccordate oppure utilizziamo piattaforme logistiche raccordate, per la maggior parte situate nel nord Italia come Torino Orbassano, Desio, San Zeno, Verona, Casteguelfo, Grisignano, Dinazzano, e al centro sud Anagni e Maddaloni. Si tratta di impianti privati aperti al pubblico preparati per gestire ogni tipo di merceologia, che si occupano anche dell'ultimo miglio via strada garantendo un efficiente interscambio ferro/gomma. Un'altra atout che ci permette di fare questo tipo di traffico è che possiamo contare sulla rete italiana su vagoni di proprietà della DB che l'ufficio di gestione della flotta carri ridispone sul

network italiano ottimizzando così i rientri a vuoto dei carri stessi.

CHE MERCEOLOGIE TRATTATE?

Principalmente quelle a maggior "vocazione" ferroviaria, come le materie prime: trattiamo l'acciaio, specialmente nell'area del bresciano, legname e carta, automotive, quest'ultimo con un importante traffico sull'interporto Quadrante Europa di Verona e su Anagni. Di notevole entità è anche il traffico al servizio del distretto della ceramica di Sassuolo. Portiamo dalla Germania, utilizzando la piattaforma logistica di Dinazzano oltre un milione di tonnellate di argilla l'anno e poi carichiamo il prodotto finito, le piastrelle, sullo stesso treno per portarlo in Germania o nel nord Europa.

COME VOSTRE PIATTAFORME LOGISTICHE HA CITATO ANCHE ANAGNI, NEI PRESSI DI FROSINONE, E MADDALONI, IN CAMPANIA. PERCIÒ VI "SPINGETE" ANCHE A SUD ...

Certamente sì. Attualmente i nostri flussi sul centro sud sono minori rispetto al nord, parliamo mediamente di quattro collegamenti a settimana. L'idea è di intercettare ulteriori volumi per poter aumentare le frequenze di circolazione, consci che la maggior parte del traffico ferroviario da e per il sud Italia è di tipo intermodale. Inoltre, tutti noi operatori abbiamo il problema del bilanciamento dei flussi di

merce. Trovare carichi sud nord per merci adatte al trasporto ferroviario non è facile. Nonostante ciò riteniamo che ci sia ancora spazio di crescita, puntando a raggiungere l'estremo sud della penisola.

UN'ULTIMA DOMANDA. COME VEDE IL FUTURO IN TERMINI DI ATTIVITÀ?

Va distinto l'andamento generale dell'economia dall'andamento delle singole modalità di trasporto. Sia in fase espansiva che recessiva ci sono comparti che si muovono anche in controtendenza. Nel recente passato la ferrovia è stata fortemente penalizzata in entrambi i casi. Da due anni a questa parte si vedono concreti segnali positivi e vi è sicuramente spazio per aumentare sensibilmente i volumi di merce trasportata, a prescindere dall'andamento dell'economia in generale, che pur avrà il suo ruolo. Giocheranno molti fattori: la realizzazione di infrastrutture adeguate, il miglioramento della pianificazione della capacità disponibile della rete ferroviaria, la propensione della politica a sostenere economicamente lo sviluppo del sistema ferroviario, nonché la disponibilità ad investire da parte degli operatori. Sulla disponibilità degli operatori mi sento di dire che sia in generale elevata, mentre sono più perplesso circa l'orientamento politico attuale, che spero saprà ascoltare la voce e le esigenze degli operatori e dell'industria. Per quanto riguarda il nostro gruppo, stiamo investendo in nuove risorse, principalmente personale. Non possiamo nascondere infatti che stiamo vivendo oggettivamente difficoltà, dovute proprio alla mancanza di personale, e stiamo organizzandoci per migliorare la disponibilità e la qualità del servizio. In questo panorama complesso, stiamo comunque lavorando per ampliare i nostri servizi: recentemente abbiamo inaugurato un nuovo servizio Milano-Lione via Modane tutto con risorse DB, offrendo così nuove possibilità agli operatori del settore. ■

PORTO DI TRIESTE

La via per l'Europa si fa solo in ferrovia

Lo scalo giuliano sta segnando l'ennesimo record nel traffico ferroviario e sta stringendo sempre più legami con la Germania.



ZENO D'AGOSTINO

A fine settembre, la commissione europea ha finanziato il progetto "TriesteRailPort", presentato lo scorso aprile dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, nell'ambito del Programma Connecting Europe Facility. Il progetto prevede il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie portuali di Campo Marzio sulle quali sarà possibile operare treni da 750 metri provenienti contemporaneamente dai diversi terminal, aumentando considerevolmente la competitività dello scalo. Il budget totale del progetto, che terminerà entro il 2023, è di 32,7 milioni di euro, di cui il 20% di finanziamento a fondo perduto e l'80% tramite un finanziamento con tassi agevolati per il quale le trattative con la Bei sono in fase avanzata. "L'approvazione del finanziamento è stata una grande notizia perché è il riconoscimento da parte dell'Europa degli investimenti che il porto sta facendo sulla componente ferroviaria. Non si tratta però di un investimento che è arrivato in maniera così inaspettata. C'è

stata un'analisi molto puntuale da parte dei tecnici dell'Unione, che sono venuti a Trieste più volte al fine di verificare che si stessero chiedendo finanziamenti per un'opera in grado di andare incontro alle esigenze reali della domanda del mercato", così commenta l'approvazione del progetto, all'inizio della nostra intervista, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale e presidente dell'Assoporti, due impegni ai quali si è recentemente aggiunto quello da vicepresidente dell'Espo, l'organizzazione dei porti europei.

TRIESTE E IL TRENO UN BINOMIO "VINCENTE"?

Lo sviluppo del traffico ferroviario è il core business del porto di Trieste, che ha visto aumentare i traffici ferroviari del 45% nell'ultimo triennio con l'obiettivo di raggiungere i 10 mila treni alla fine di quest'anno. Il progetto "TriesteRailPort" rafforzerà ulteriormente la posizione di Trieste come primo porto italiano per la movimentazione ferroviaria e hub di riferimento per i collegamenti verso l'Europa.

UN CORE BUSINESS RIVOLTO ALL'EUROPA?

È lo sbocco naturale, storico del nostro scalo. Una vocazione che oggi, dato che l'Europa guarda con grande attenzione alla Cina e al progetto One Belt One Road, si sta rafforzando. Trieste sta diventando sempre più un hub privilegiato grazie

a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. È quindi un "rail port di rilievo internazionale" che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento in primo luogo per il mercato tedesco.

STATE ANCHE STRINGENDO LEGAMI SEMPRE PIÙ STRETTI CON LA GERMANIA...

Abbiamo appena concluso un incontro a Monaco di Baviera, organizzato in collaborazione con la camera di commercio italo-tedesca e patrocinato dalla nostra ambasciata. È stata un'altra occasione per incontrare numerosi rappresentanti istituzionali tedeschi e operatori del settore. A tutti abbiamo illustrato il "modello Trieste", basato su una governance snella di un sistema complesso che comprende la zona industriale, punti franchi e interporti. Abbiamo inoltre sottolineato i continui passi avanti che stiamo facendo nell'organizzazione del trasporto ferroviario, anche grazie a investimenti per 110 milioni di euro, e i nuovi piani di sviluppo. La Germania è "sempre più vicina". Lo dimostrano le nostre relazioni



Veduta aerea del porto di Trieste

ferroviarie sulla direttrice tedesca: il 30% dei treni che partono dal nostro porto sono diretti verso la Germania, mentre, nel primo semestre dell'anno, 1.467 sono stati i treni coinvolti sulla medesima direttrice con un aumento di quasi il 12% rispetto al primo semestre del 2017. Abbiamo collegamenti con Monaco, Burghausen, nel nord della Baviera, al servizio della Wacher Chemie, una delle maggiori industrie chimiche della regione, con Colonia, Ludwigshafen, posta di fronte a Mannheim, Karlsruhe, Wörth, sul Reno. Sempre per quanto riguarda la Germania di grande interesse è anche l'accordo che abbiamo sottoscritto l'anno scorso a Duisburg con la società pubblica che gestisce il porto.

DI COSA SI TRATTA?

Abbiamo sottoscritto un accordo di collaborazione strategica in maniera da aumentare il traffico merci via ferro tra le due città. Il porto di Duisburg, situato alla confluenza di due delle maggiori vie navigabili d'Europa, il Reno e la Rhur, è il più grande hub internazionale d'Europa e funziona ormai da anni come piattaforma logistica distributiva per le

maggiori realtà industriali dal momento che rappresenta uno snodo intermodale con connessioni, fluviali e ferroviarie, verso tutto il continente, dal mar Baltico al Mediterraneo, nonché alla Cina. Infatti, sono ormai 25 i treni merci che da Duisburg raggiungono settimanalmente la Cina. Quella che abbiamo siglato è una partnership vincente per entrambi i porti, che getta le basi e concretizza un dialogo che da tempo avevamo attivato. Non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo del nostro sistema portuale passa anche per le attività ad alto valore aggiunto, logistiche e industriali in Punto franco. Duisport rappresenta un'eccellenza per la capacità di integrare funzioni logistiche e portuali e anche su questo tema è un valido partner ed esempio da seguire.

RITORNO ALLA PRIMA DOMANDA CHE LE HO FATTO, IL TRENO PER I PORTI ITALIANI È, QUINDI, LA CARTA VINCENTE?

E' vincente non solo per i porti, ma per il nostro sistema logistico, da sud a nord, e per quello industriale. La politica e anche molti operatori se ne devono convincere. Senza il trasporto cargo ferroviario e senza l'intermodalità rischiamo di re-

stare isolati in Europa, con tutte le conseguenze che ne deriverebbero. Non è solo un problema di mancanza di infrastrutture, che non vorrei diventasse un alibi per restare "fermi". Occorre organizzare bene quello che abbiamo, ad esempio le società che gestiscono le manovre nei porti, come noi abbiamo fatto con Adriaffer, che abbiamo trasformato in impresa ferroviaria. Faccio un altro esempio: due mesi fa è partito dall'interporto di Cervignano, che deve funzionare anche da retroporto per lo scalo di Trieste, un servizio ferroviario che lo collega a Rostock, porto tedesco sul Baltico, con tre coppie di treni settimanali, ma con l'obiettivo di alzarne in un breve periodo la frequenza. Così l'interporto è tornato finalmente ad avere un treno intermodale. Questo servizio rappresenta uno dei tasselli che ci permettono di parlare del nuovo sistema integrato del Mare Adriatico Orientale. Abbiamo da poco avviato gli shuttle tra Trieste e Cervignano. Ora vediamo la piena operatività di due hub regionali: da una parte Cervignano e dall'altra Villa Opicina. Occorre anche mettere a fuoco e sfruttare nel modo migliore tutte le opportunità che si presentano. ■

RECORD NEL TRASPORTO FERROVIARIO

Nel primo semestre di quest'anno il porto di Trieste ha segnato il record nel traffico ferroviario con 4.817 treni movimentati nello scalo. Un dato che segna una crescita del 17,98% sullo stesso periodo dell'anno scorso. Ottimo è stato anche l'andamento complessivo che ha registrato un più 4,87%, rispetto al primo semestre del 2017, con oltre 31,16 milioni di tonnellate di merce movimentata. Traina il risultato il settore container che ha messo a segno 345.056 teu e un incremento a doppia cifra del 15,30%.

I treni nel 2017

		2016	2017	VAR. %
Porto Industriale (Rifuse Solide e Liquide)	Totale treni movimentati	1.831	2.281	+24,58%
Porto Franco Nuovo	Container	1.664	2.235	+34,31%
	Ro-Ro	3.672	3.848	+4,79%
	Rinfuse solide	23	18	-21,74%
	Ro-La	441	299	-32,20%
	Totale treni movimentati	5.800	6.400	+10,34%
Totale treni movimentati		7.631	8.681	+13,76%

Zes e intermodalità, opportunità da cogliere

“La Zona economica speciale può dare slancio all’industria regionale e aumentare il traffico marittimo, ma serve migliorare i collegamenti terrestri ferroviari”, dice Pietro Spirito, presidente dell’Autorità portuale campana.



PIETRO SPIRITO

Gli scali marittimi di Salerno e Napoli, riuniti nell’Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, stanno registrando buone performance nel traffico container: nei primi otto mesi dell’anno hanno movimentato complessivamente 673.582 teu con un incremento del 5% sullo stesso periodo dell’anno scorso, un trend in crescita, che si rinforza. Infatti, il dato di ottobre è di oltre 95 mila teu con una crescita sullo stesso mese del 2017 del 7,62%. “Un risultato che rispecchia anche il buon andamento della manifattura campana e delle sue eccellenze”, sottolinea il presidente dell’Autorità portuale Pietro Spirito. Con lui affrontiamo il tema dei collegamenti ferroviari e delle prospettive che si possono aprire con l’avvio della Zona economica speciale che interessa

tutte i porti della regione, anche Castellammare di Stabia oltre Napoli e Salerno.

LO SCALO DI NAPOLI HA SEMPRE AVUTO DIFFICOLTÀ SUL FRONTE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI. QUAL È L’ATTUALE SITUAZIONE?

La questione di fondo è rappresentata dal non avere al servizio del porto infrastrutture ferroviarie moderne: sono state concepite male, con binari insufficienti che costringono a tante manovre che ovviamente incidono sul costo globale del trasporto su ferro, rendendolo assai poco “appetibile”. Inoltre, l’attuale uscita della ferrovia dal porto interferisce notevolmente con il traffico cittadino, creando problemi. Tutti questi aspetti li abbiamo affrontati con Rfi nell’ottica di portare la lunghezza dei binari a 750 metri e di avere un raccordo con l’esterno senza interferenze. Su quest’ultimo punto, è stato completato lo studio di fattibilità con un’ipotesi di lavoro che ha trovato la soluzione a levante del porto. Nel frattempo, stiamo lavorando per avere un’integrazione sul ferrobonus nazionale da parte della Regione Campania, una possibilità che è prevista dalla legge. In questo modo potremmo fare cinque coppie di treni in collegamento di notte con gli interporti di Nola e Marcianise.

IL TRAFFICO CONTAINER DELLA NOSTRA PORTUALITÀ NAZIONALE, VISTA NELLA SUA GLOBALITÀ, DA TANTI ANNI È POSIZIONATO INTORNO AI DIECI MILIONI DI

TEU L’ANNO, MENTRE IL TRAFFICO DEL MEDITERRANEO È IN SENSIBILE AUMENTO. COME LEGGE QUESTO DATO?

Quello che lei riporta è un dato vero, ma che va scomposto. In primo luogo, siamo di fronte a una notevole caduta del transhipment, che invece anni fa aveva risultati in termini di teu importanti. Questa perdita è stata pienamente recuperata dai porti regionali. La somma di questi diversi andamenti dà risultato zero, ma è un fenomeno che va interpretato nel modo giusto anche rispetto alle scelte di politica portuale che vanno fatte a livello nazionale. Il transhipment, un’attività che ha ben poco valore aggiunto perché prevede lo scarico di un container da una nave “madre” e il carico in altre feeder, sta diminuendo da noi in quanto perdiamo il confronto con altri porti del Mediterraneo dove il costo della manodopera è più basso. Ha pagato anche il profondo cambiamento della geografia portuale mediterranea, con l’arrivo dei cinesi al Pireo, con la crescita di Porto Said, di Valencia e soprattutto di Tanger Med. Questi ultimi hanno alle spalle anche aree industriali e logistiche importanti, basti pensare quello che ha fatto la Renault a Tanger Med. Quindi, hanno assunto una doppia dimensione, non limitata al transhipment. Sono state le industrie con il loro posizionamento e con le loro scelte che hanno fatto la differenza. Cosa che non esiste ad esempio a Gioia Tauro.

QUANTO LEI STA DICENDO SU TANGER



Veduta aerea del porto di Napoli

MED E SULL'INDUSTRIA MI FA PENSARE SUBITO ALLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI. QUELLA CAMPANA CHE INTERESSA I PORTI REGIONALI È IN FASE DI PARTENZA. PUÒ ESSERE INTERPRETATA COME LA CHIAVE DI VOLTA PER LO SVILUPPO?

Per la Zes campana è stato fatto tutto, ed è la prima in Italia in questa condizione, dalla delimitazione dell'area al comitato di indirizzo, manca solo il decreto sulle semplificazioni burocratiche che dovrebbe arrivare. E' una mancanza determinante specie nei confronti di quelle imprese che potrebbero scegliere di installarsi nell'area, ma che devono avere davanti un quadro completo di certezze. Quella di realizzare le Zone economiche speciali è stata una scelta importante del passato governo, che aveva capito che lo sviluppo della logistica è un parametro fondamentale per la crescita del paese e, in particolare, del Mezzogiorno. Infatti, lo sviluppo dell'industria e lo sviluppo della logistica sono due elementi che vanno di pari passo. Finalmente è stato capito, così come è stato capito che occorre fare una politica collegata con il territorio e con le sue particolari caratteristiche. Creare queste aree intorno a nodi portuali di ampio respiro significa dare continuità allo sviluppo dell'industria, mettendo a sua disposizione aree retroportuali efficienti, con tutti i servizi, e rendendo possibile un abbassamento di costi per l'export.

eccellenze nei famosi settori delle quattro A, agroalimentare, aerospazio, automotive, abbigliamento, più il farmaceutico. Quindi, parliamo di un'area già con dei punti di forza.

QUESTA È LA REALTÀ "TEORICA" CHE ABBIAMO DAVANTI. OCCORRE REALIZZARLA. VEDE DIFFICOLTÀ?

C'è l'impegno anche dell'attuale governo. E' chiaro che il risultato si ottiene se tutte le forze interessate lavorano "di squadra", è un'operazione che richiede coesione. E lavorare insieme nel Mezzogiorno non è facile, non è scontato. Infatti, simili comportamenti rientrano più nel tipo di cultura che ha il settentrione del paese. Certamente se le Zes dovessero fallire sarebbe un'ennesima occasione persa dal nostro paese.

IN QUESTO CONTESTO COME SI INSERISCE L'INTERMODALITÀ?

E' la terza trave che dovrebbe reggere l'"impalcatura" della Zes, a fianco degli

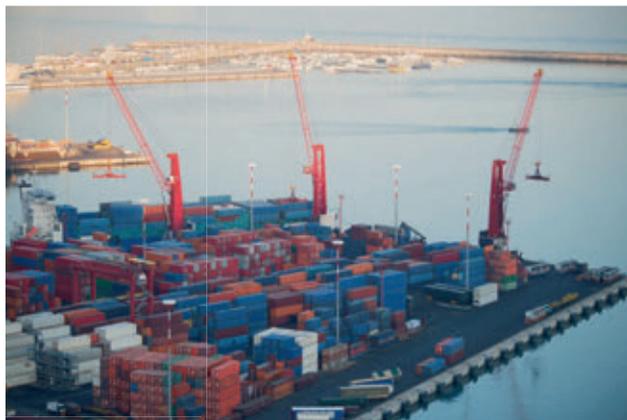
Oltretutto, nei porti del Mezzogiorno già c'è un notevole traffico di container e in Campania c'è un'industria manifatturiera di rilievo con

incentivi economici e fiscali. Se vogliamo ampliare il raggio d'influenza dei nostri porti, se vogliamo ampliare il loro storico retroterra, il trasporto ferroviario è indispensabile, così come l'intermodalità. Se vogliamo attrarre investimenti industriali nelle Zes non possiamo offrire solo collegamenti via mare, ma dobbiamo garantire la multimodalità anche nei collegamenti terrestri.

TUTTO CIÒ STA AVVENENDO IN UN MOMENTO DI DIFFICOLTÀ DELL'ECONOMIA ITALIANA, COME DIMOSTRA ANCHE IL CALO DEL TRAFFICO MERCI REGISTRATO QUEST'ANNO ...

Non credo che ciò sia molto rilevante o preoccupante, comunque si parla di decimali. E il trasporto container via mare, escluso il transhipment, è aumentato. Tale rallentamento arriva poi dopo diciotto mesi di crescita. Valuto invece male il fattore instabilità che caratterizza

Terminal container nel porto di Salerno



za l'Italia, un fattore che s'inquadra inoltre in uno scenario internazionale già difficile. Il paese può fare molto, restiamo sempre il secondo paese manifatturiero d'Europa, il problema di fondo è che dobbiamo metterci in grado di avere e dare certezze.

Logistica Uno: il ferro è un “credo”

“Le imprese guardano alla ferrovia, ma occorrono nuovi investimenti strutturali, un maggior coinvolgimento di tutte le forze interessate e la volontà istituzionale a sostenere la multimodalità per rendere fattibile il ‘ritorno’ al treno”, dice il presidente Gabriele Cornelli.

Due caratteristiche distinguono Logistica Uno Europe nel panorama delle aziende logistiche italiane: la prima che ha sempre creduto fermamente, fin dalla sua nascita nel 1996, nella multimodalità strada-mare-ferro e, in particolar modo, nell’uso del trasporto ferroviario; la seconda che si

RESTO, ALMENO SECONDO I DATI CONFETRA. SECONDO LEI CIÒ PERCHÉ È AVVENUTO, MANCA FORSE LA DOMANDA?

«Mi limito a farle un esempio che credo sia emblematico. Il 24 ottobre abbiamo promosso un convegno nel Palazzo Ducale di Lucca sull’ecosostenibilità e sui vantaggi del trasporto merci su ferro.

Come sa, la Lucchesia è il distretto industriale della carta per eccellenza, che oggi usa per movimentare le merci i camion sia per rifornirsi delle materie prime, della cellulosa necessaria alla produzione, che arriva dai porti, sia per la distribuzione del prodotto finito. Al convegno hanno partecipato le maggiori aziende del settore, i comuni più interessati dal traffico degli automezzi, la Provincia di Lucca, che ha collaborato attivamente all’organizzazione dell’evento, Mercitalia, Assologistica e la Regione Toscana con il presidente della commissione Infrastrutture. Uno schieramento, come vede, che ha coinvolto tutte le

parti interessate. Ebbene, a partire dalle aziende, tutti hanno sottolineato che esiste l’esigenza di un cambiamento dell’odierno sistema di trasporto e di distribuzione collegato alla produzione della carta fatto oggi principalmente su gomma. Questa, penso, sia una testimonianza importante, perché parliamo di un settore e di un’area industriale di notevole rilevanza, che il problema dello scarso uso del treno per le merci nel nostro paese è dovuto al retaggio culturale

di un mezzo “antico”, non efficiente... che quindi ha favorito una mancanza della domanda per questo servizio.

SE NON SBAGLIO, PERÒ SI STANNO FACENDO I PRIMI PASSI PER AMPLIARE IN TALE AREA IL SERVIZIO MULTIMODALE...

«E’ così, questo è il quadro che è emerso nel dibattito durante il convegno. Esiste la disponibilità delle aziende verso la ferrovia, anche perché tengono in primo piano le esigenze della sostenibilità ambientale, ma il treno deve tornare a essere competitivo adeguandosi alle esigenze odierne delle imprese. Ripeto, al convegno erano tutte presenti, se non avessero avuto interesse nei confronti della ferrovia non sarebbero venute. Noi abbiamo analizzato i problemi esistenti per poter avere un servizio ferroviario che corrisponda alle attese economiche ed ecosostenibili delle imprese. Abbiamo sottolineato che la mancanza di volumi porta invece a un servizio antieconomico e non performante. Noi di Logistica Uno ci siamo fatti carico di questo problema, abbiamo promosso questo ma anche altri convegni, abbiamo messo tutti i protagonisti intorno a un tavolo, ci siamo presentati come un’azienda che crede nei vantaggi che offre il treno, in altri termini siamo diventati il “portavoce” del bisogno. Quindi, ricapitolando, il desiderio di ecosostenibilità e di maggior saving da parte delle aziende esiste, c’è interesse, ma occorrono nuovi investimenti strutturali, occorre un maggior coinvolgimento di tutti i portatori d’interesse nel progetto, occorre volontà istituzionale a credere e



Gabriele Cornelli, a destra, e Stefano Gamba, manager della Nestlè Waters, alla premiazione del Logistico dell’Anno

è impegnata, investendo importanti risorse, nello sviluppo logistico del Mezzogiorno. Due caratteristiche che fanno dell’azienda di Oppeano, a poco più di 20 chilometri da Verona, come dicevamo, quasi un “unicum” nel settore. Affrontiamo questi temi, in particolare quello del trasporto ferroviario, con Gabriele Cornelli, presidente della società.

QUEST’ANNO, IL CARGO FERROVIARIO HA AVUTO IN ITALIA UNA BATTUTA D’AR-

UN APPROCCIO INNOVATIVO ALLA MULTIMODALITÀ

Logistica Uno Europe, insieme a San Pellegrino, ha ottenuto il premio Logistico dell'Anno per il progetto "Intermodalità marittima per la Sicilia" che ha rappresentato un "innovativo approccio" al trasporto multimodale. La motivazione del premio sottolinea: Il progetto ha coniugato l'obiettivo comune di Logistica Uno e Sanpellegrino in ambito ecosostenibilità nel rispetto dell'ambiente con una gestione oculata dei servizi di trasporto che hanno migliorato notevolmente i precedenti lead time, la pianificazione dei flussi in uscita dalle fabbriche e il servizio al cliente finale. E' stato così elaborato l'impiego dell'intermodalità terra-mare-terra in alternativa al servizio solo terra. Tra le peculiarità del progetto: una pianificazione oculata degli spazi per l'imbarco prioritario anche nel periodo estivo, la determinazione e scelta del porto migliore sia in termini di bilanciamenti dei flussi che di partenze e l'utilizzo di una adeguata flotta di mezzi per i trasferimenti dagli stabilimenti di produzione ai porti privilegiando l'utilizzo di trattori Stralis a LNG con l'eliminazione del 99% di PM10. E' prevista inoltre una replica di questa modalità anche in Sicilia non appena sarà aperta una stazione di rifornimento LNG per la gestione dell'ultimo miglio.

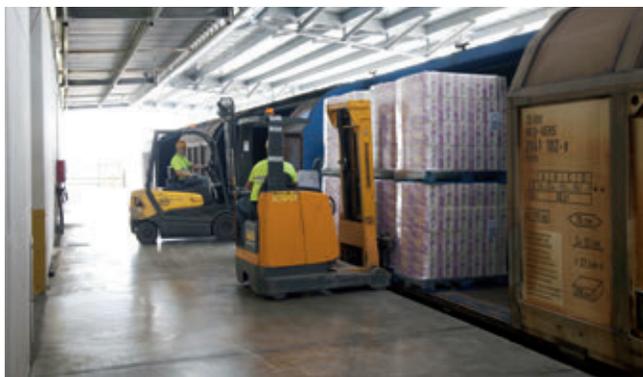
supportare finanziariamente il progetto, concertazione per risolvere le criticità e per rendere fattibile il "ritorno" al treno.

LA CONCRETIZZAZIONE DI QUANTO LEI STA DICENDO DOVREBBE ESSERE UN FATTO NATURALE, UNA NATURALE RISPOSTA ALLE NECESSITÀ SIA DELLE AZIENDE SIA DEI TERRITORI. PERCHÉ TUTTO CIÒ NON AVVIENE?

■ Purtroppo, nel nostro paese, gli interventi quando vengono fatti, anche per quanto riguarda le infrastrutture, vengono eseguiti a "pezzetti". Non si ha la possibilità di seguire una programmazione, secondo una "visione d'insieme" pluriennale. Questa nel nostro paese, in realtà, non è mai stata possibile per i motivi che conosciamo tutti bene. Invece, specialmente per tutto ciò che concerne il trasporto ferroviario delle merci, che è materia complicata, non come il trasporto passeggeri, e che richiede investimenti da parte delle aziende, è assolutamente essenziale. Noi cerchiamo, come le accennavo in precedenza, di essere interpreti dei bisogni, svolgendo un ruolo, diciamo, di "catalizzatori" delle esigenze e di "propugnatori" dell'uso della ferrovia. Vedremo ciò che accadrà a livello politico e delle scelte che verranno fatte in tema di logistica. In questa ottica, ci siamo ripromessi di tornare il prossimo anno a Lucca per constatare come avanza il progetto su "ferro".

AVETE PORTATO LA FERROVIA ANCHE NEL SUD, CON SERVIZI INTERMODALI E MAGAZZINI CHE FANNO CAPO A MADDALONI, CASERTA. UNA SCELTA CORAGGIOSA?

■ Mi pare invece una scelta logica, conseguenza del fatto che "crediamo" nella ferrovia. Crediamo anche allo sviluppo del Sud che presenta molte eccellenze. Abbiamo investito molto nei nostri magazzini, tutti raccordati, all'interno dell'Interporto Sud Europa. Gestiamo prodotti per realtà nazionali/multinazionali del beverage, della carta, della pasta... quindi anche i nostri clienti credono con noi nel loro sviluppo commerciale nel Sud Italia. Anche qui le istituzioni dovrebbero farsi garante di questo e agevolare con i fondi necessari tale sviluppo. Infatti, uno dei problemi della ferrovia nel Mezzogiorno e che, in generale, manca un bilanciamento tra i servizi in andata e ritorno rendendo quindi meno economico salire sul treno.



Operatori di Logistica Uno al lavoro nella piattaforma logistica di Maddaloni

PARLANDO SEMPRE DI TRENO, NON VI SIETE LASCIATI SCAPPARE NEANCHE LA PARTECIPAZIONE AL PROGETTO MERCITALIA FAST ...

■ Abbiamo voluto essere tra i primi partner di Mercitalia su questo progetto fin dall'inizio. Crediamo che possa offrire una grande opportunità per allargare la sfera di influenza del treno ma anche comunicare che il treno ormai è un mezzo veloce ed efficiente. La possibilità di portare merci in poco più di tre ore da Bologna in Campania, di notte, apre nuovi scenari e mette il treno a disposizione di merceologie soprattutto ad alto valore aggiunto. Ad esempio, può divenire una soluzione ferroviaria per la distribuzione dell'e-Commerce e noi ci stiamo lavorando. ■

Fercam: il problema maggiore dell'intermodale è l'affidabilità

Per il presidente dell'azienda altoatesina Thomas Baumgartner il combinato strada-rotaia è una soluzione di trasporto preferibile perché più rispettosa dell'ambiente, ma vanno create le condizioni affinché diventi competitiva rispetto al tuttogomma.

di **Paolo Sartor**



THOMAS BAUMGARTNER

Nell'intervento alla tavola rotonda che ha preceduto la cerimonia di premiazione del logistico dell'anno 2018 di Assologistica, svoltasi lo scorso 26 ottobre presso la sede di Assolombarda a Milano, dedicata ai temi dell'intermodalità dal titolo "Trasporto intermodale: quali idee, progetti e soluzioni per una logistica moderna ed efficiente?", Thomas Baumgartner, presidente dell'azienda altoatesina Fercam, ha fatto il punto sui nodi da sciogliere per lo sviluppo del trasporto intermodale in Italia. Baumgartner ha ricordato che la sua azienda è attiva nel trasporto intermodale fin dalle sue origini (lo stesso nome Fercam è una abbreviazione di ferrovia-camion) ed effettua il 30% delle tratte princi-

pali dei trasporti transalpini via ferrovia "sebbene il trasporto combinato spesso risulti essere meno competitivo del trasporto tutto strada". Fercam da sempre è attenta all'ambiente e alla sostenibilità nella gestione del trasporto in un'ottica di potenziamento e adozione di soluzioni alternative al trasporto stradale con soluzioni intermodali strada-rotaia e con l'impiego per i propri automezzi di carburanti alternativi come ad esempio l'LNG (metano liquido) e l'elettrico.

Puntare sull'intermodalità e sulla modalità ferroviaria quando esistono le condizioni tecnico economiche per il loro utilizzo rappresenta una sfida importante per il nostro paese, che registra un cronico sbilanciamento del traffico ferroviario in favore del trasporto stradale. Ma per farlo occorre investire per eliminare i colli di bottiglia presenti nella rete ferroviaria, realizzare nuovi terminal intermodali nelle aree dove le strutture presenti sono insufficienti, superare alcune rigidità normative e/o burocratiche presenti in molti terminal, che ne limitano l'operatività e l'utilizzo, sviluppare nuovi modelli relazionali tra i diversi attori coinvolti nella catena del trasporto, promuovendo progetti di filiera e/o incentivando direttamente le aziende caricatori al cambio di modalità. "Con questi presupposti - spiega

Baumgartner - la mia azienda da oltre 30 anni si è posizionata tra i leader di mercato nel trasporto intermodale nell'interscambio di merci tra il nord Italia, la Germania e il Benelux, con un volume di spedizioni di oltre 2.500 trasporti al mese, nell'ambito dei quali organizziamo anche dei company train, utilizzando una flotta di oltre 1.000 unità di carico, e offriamo servizi giornalieri capaci di completare l'offerta del trasporto stradale aggiungendo i valori della sicurezza, della maggiore capaci-



tà di carico, della flessibilità, della regolarità e dell'ecologia".

Il presidente della Fercam sostiene che il costo della sola tratta ferroviaria è inferiore alla soluzione stradale, ma la ferrovia ha bisogno di un terminal in partenza e di uno all'arrivo e la consegna e il prelievo dei semirimorchi vengono organizzati su strada con costi aggiuntivi. "Il problema maggiore nel trasporto combinato via ferrovia - aggiunge Baumgartner - resta l'affidabilità, perché i nostri clienti hanno bisogno di trasporti veloci ma soprattutto affidabili che rispettino gli orari d'arrivo stabiliti".

Ma quali sono i fattori irrinunciabili per la competitività del trasporto intermodale strada-rotaia? Il trasporto intermodale, sottolinea il presidente della Fercam, è un'ottima alternativa al trasporto stradale a patto che siano rispettate e verificate le condizioni tecniche ed economiche che lo rendono competitivo e precisamente:

- la tratta ferroviaria deve avere una percorrenza minima che consenta il corretto ammortamento del treno e sia concorrenziale nei tempi rispetto al trasporto stradale e questo normalmente avviene oltre i 700 Km;

- i flussi di merci devono essere quantitativamente importanti e se possibile equilibrati nell'interscambio al fine di ottimizzare le capacità di carico dei treni e l'utilizzo intensivo dei carri ferroviari;

- la rete ferroviaria deve consentire le percorrenze di treni al massimo della capacità di carico (peso e altezza);

- nei luoghi di partenza e di arrivo si deve poter contare su infrastrutture terminalistiche efficienti dotate di sistemi di movimentazione rapidi, aree di stoccaggio e buone connessioni con la viabilità stradale, in modo da garantire la massima efficienza delle trazioni terminali stradali nelle operazioni di consegna e ricarica delle merci.

A giudizio di Baumgartner lo sviluppo



Nelle foto, traffico intermodale della Fercam che, con questa modalità, effettua il 30% dei trasporti che valicano le Alpi

futuro dell'intermodalità in ambito terrestre è legato allo sviluppo del trasporto combinato non-accompagnato con l'impiego di casse mobili e semirimorchi intermodali. Fuori da ogni logica economica la cosiddetta "Ro La - Autostrada Viaggiante" che ha registrato nel 2017 una diminuzione del 7,44% a livello europeo. "Oltre ad avere necessità di ingenti sovvenzionamenti che arrivano fino al 70% dei prezzi praticati (ReAlpin) e che avrebbero un effetto triplo se impiegati nel trasporto combinato non accompagnato, bloccano le tracce ferroviarie già scarse su una distanza ferroviaria corta, mentre l'80% del trasporto con questa modalità viene effettuata via strada". Esiste poi la necessità di avere un sistema di regole chiare e armonizzate a livello europeo. Dal 1992, cioè con la liberalizzazione del mercato ferroviario europeo, secondo Baumgartner, ci sarebbe dovuta essere la separazione tra i gestori dell'infrastruttura e i gestori dei servizi ferroviari per garantire una maggiore competitività nel mercato. Tale separazione, tuttavia, non è stata ancora completamente attuata.

Infine, un tema importante riguarda la revisione della direttiva comunitaria

92/106. "La direttiva attuale - puntualizza il presidente della Fercam - prevede una distanza massima della parte iniziale/finale su strada di un trasporto combinato di massimo 150 chilometri in linea d'aria (per il trasporto combinato marittimo e fluviale tale distanza è maggiore) fino al prossimo terminale ferroviario appropriato. Si sta discutendo sia sulla distanza ma soprattutto di togliere il termine di 'appropriato', lasciando comunque ai paesi membri dell'Unione europea la possibilità di deroghe nazionali. Particolarmente delicato il tema dei massimi 150 km per le trazioni stradali 'al prossimo terminale ferroviario appropriato'. La commissione vorrebbe togliere la definizione di 'appropriato'. Ciò significherebbe che molti terminali non potrebbero più funzionare. Mi sembra sensato invece di mantenere e allargare il concetto di idoneità/appropriatezza non soltanto tecnica ma anche gestionale e aumentare il raggio delle trazioni terminali stradali a 250 chilometri. Solo intervenendo su questi fattori si può raggiungere un maggiore utilizzo del sistema intermodale strada-ferrovia per dotare il nostro paese di una moderna ed efficiente logistica", conclude Baumgartner. ■

Una lunga, affascinante storia che guarda sempre al futuro

Il Consorzio ZAI ha compiuto 70 anni. Al suo interno continua lo sviluppo dell'interporto che si propone come catalizzatore dei traffici merci che si dirigono, specie attraverso il Brennero, nel centro e nell'est Europa.

Il Consorzio ZAI di Verona ha compiuto 70 anni. E ha compiuto tanta strada. A questo proposito, lo storico Federico Bozzini nel libro "Destini incrociati", nel quale descrive la nascita e lo sviluppo del modello di sviluppo veneto, ha sottolineato che la ZAI di oggi è il risultato "di una vicenda strategicamente lungimirante e affascinante". Sempre fiancheggiato dai tre enti fon-

Consorzio ZAI



**Interporto
Quadrante
Europa**

tori (Comune, Provincia e Regione), il Consorzio, nato come la prima Zona Agricola Industriale d'Italia, e già questa denominazione che accostava fin dal 1948 l'agricoltura, assoluta protagonista dell'economia veronese, all'industria è la testimonianza della "lungimiranza" evocata da Bozzini, è cresciuto in maniera esponenziale fino ad arrivare oggi a veder riconosciuto il suo interporto Quadrante Europa

come il più importante, come "il numero uno" del continente. Un riconoscimento che premia, appunto, "la tanta strada percorsa". "A metà degli anni Cinquanta - ricorda il presidente Matteo Gasparato - nel Consorzio furono inserite attività non direttamente legate alla produzione agricola, ma complementari all'interno di un'economia che si andava sempre più diversificando ed evolvendo. Quella fu una scelta felice: negli anni 60 le industrie attive nell'area erano 230, di cui 137 manifatturiere e 61 metallurgiche e meccaniche, oggi sono oltre 600 con più di 20 mila addetti". La "strada" più "brillante", se così si può dire, comunque, l'ha fatta l'interporto Quadrante Europa, che, come dice Gasparato, "non smetterà mai di crescere, perché guarda sempre a domani, al futuro. Siamo consci di quello che potrà accadere tra qualche anno soprattutto con i potenziamenti infrastrutturali ferroviari, con la conclusione del progetto Alptransit svizzero e con l'apertura del tunnel di base del Brennero e delle tratte di accesso a sud, da Fortezza fino a Verona. A tutto ciò ci stiamo preparando". L'interporto, nel 2017, ha fatto il record nel traffico ferroviario con 16.329 treni, di cui 13.542 intermodali, una media di 54 treni al giorno. Secondo Gasparato la partita dello sviluppo futuro si giocherà sull'efficienza



Da sinistra, il direttore generale Nicola Boaretti e il presidente Matteo Gasparato, in occasione del 70° del Consorzio Zai

dei collegamenti ferroviari: "In quest'ottica, lavoriamo per diventare il gateway dei porti italiani, raccogliendone le merci e distribuendole in tutta Europa, attraverso la fondamentale direttrice del Brennero. Siamo convinti che un interporto non può pensare di essere semplicemente una singola infrastruttura e occuparsi soltanto di 'sé stessa', ma deve 'pensare' e operare nella logica di appartenere a un sistema che coinvolge porti,

interporti, principali centri di distribuzione e di produzione, assi fondamentali di trasporto in collegamento con i corridoi europei, rete ferroviaria. Un sistema che deve essere sinergico, se vogliamo puntare allo sviluppo. Questa è la via da percorrere per riuscire a far sì che i nostri scali marittimi escano da un ruolo semplicemente regionale per provare a entrare in mercati finora lontani, ad attrarre nuovi clienti, offrendo servizi efficienti e che guardano lontano". L'interporto di Verona, anche con i nuovi progetti che sta portando avanti, con il potenziamento delle infrastrutture, è pienamente impegnato su questa linea. "Oggi possiamo contare su progetti come ZaiLog - sottolinea Gasparato - che lavora sul nuovo terminal da 750 metri al Quadrante Europa e pensa alla pianificazione della zona dell'innovazione Marangona. In particolare, ZaiLog e Rfi nel programma Ultimo Miglio stanno predisponendo un importante intervento per aumentare l'efficienza alla stazione merci dell'interporto. A dimostrazione che la Zai non smetterà mai di crescere". ■

We shape the future of intermodal transport



Count on us

- Shuttle Net
- Intermodal Express Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Maritime Logistics



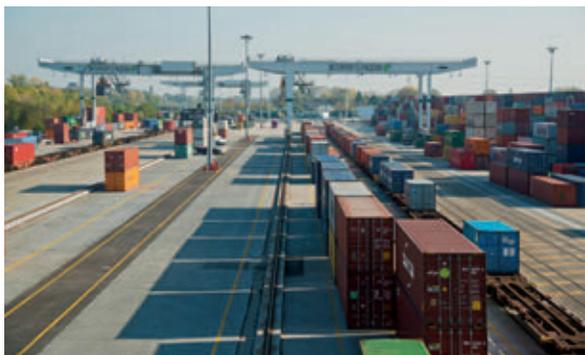
www.hupac.com

Una grande opportunità

Il potenziamento dell'interporto, con quattro gru a portale elettriche su rotaia, e le sue storiche relazioni con gli scali marittimi offrono agli operatori efficienti soluzioni logistiche e di trasporto.

Nata nel 1973, Interporto Padova è una società controllata da camera di commercio, comune e provincia. Ha in proprietà più di un milione di mq di aree e, negli ultimi quindici anni, ha investito circa 200 milioni di euro. Oggi è proprietaria di 270 mila mq coperti di magazzini (dei quali 20 mila a temperatura controllata) oltre a uffici e a una grande struttura intermodale di 246 mila mq, il cuore del sistema terminalistico di Padova. Anche il terminal di Mercitalia Logistics (70 mila mq) è dato in locazione a Interporto Padova, che lo gestisce in un tutt'uno omogeneo con il proprio.

Un modello di gestione particolare. Da sempre, Interporto Padova si è contraddistinto dalle altre realtà analoghe perché, accanto alla missione di soggetto che infrastruttura e realizza piattaforme logistiche, è anche un'azienda che gestisce direttamente attività nella catena logistica e intermodale. E' specializzato nei traffici marittimi, grazie ai



5.500 treni intermodali che lo collegano a Genova, La Spezia, Livorno, Trieste, Koper, Milano/Rotterdam, Londra, Bari, Catania, Cervignano, Marcianise/Caserta. Nel 2017, ha movimentato 286.881 teu con un trend in crescita rispetto al 2016. L'ultimo tassello del piano di potenziamento è stata l'installazione di quattro gru a portale elettriche su rotaia (RMG), oggi pienamente operative nel terminal intermodale in sostituzione delle tradizionali reach staker. Il



potenziamento ha compreso anche l'aumento del numero di binari sotto gru, il loro allungamento da 700 a 750 metri utili e la realizzazione di un nuovo gate d'accesso automatizzato dei camion sul lato est dell'infrastruttura. Complessivamente, l'investimento è stato di circa 22 milioni di euro, 12 dei quali riferibili direttamente alle gru e gli altri necessari al resto dei lavori, cofinanziato dalla commissione europea con 4,6 milioni di euro. Con le nuove gru il terminal intermodale ha raddoppiato la propria capacità, senza consumare un solo metro quadrato in più di suolo, e l'operatività è più snella al punto che ogni movimentazione costa il 30% in meno di quella con le reach staker. Grazie all'installazione delle RMG, all'aumento dei binari del terminal e alla riorganizzazione dei piazzali, Interporto Padova è adesso in grado di garantire carico e scarico dai convogli anche di semirimorchi e di cassemobili, per i quali sono disponibili ampie aree di parcheggio e stoccaggio.

Tutto ciò rappresenta un'opportunità importante per gli operatori, perché la possibilità di trasporto di semirimorchi via ferrovia sta rapidamente crescendo man mano che Rfi adegua la sagoma limite delle linee e autorizza il transito notturno dei treni merci sulle linee dell'alta velocità. Sono quindi possibili collegamenti da e per il centro sud della penisola, in alternativa al tutto strada lungo l'A1 Napoli-Milano e la A14 Adriatica. Interporto Padova, grazie anche alla sua posizione strategica a poche centinaia di metri dai caselli autostradali della A4 e della A13, si conferma così sempre più un ottimo punto di partenza/destinazione per queste relazioni intermodali terrestri. ■

Intermodalità a una svolta

Nuove infrastrutture e nuovi servizi stanno potenziando il ruolo dell'interporto quale gateway per i trasporti intermodali a lunga percorrenza.

L'intermodalità ferroviaria per decenni è stata incentrata quasi esclusivamente sulla cosiddetta Gronda Nord (ovvero i terminal intermodali di Novara, Busto Arsizio, Segrate, Melzo e Verona), faticando a svilupparsi verso sud per carenze infrastrutturali. Finalmente ora sono stati portati a termine interventi su diverse linee che porteranno a dare una spinta al trasporto merci ferroviario verso il sud del paese. L'adeguamento della linea ferroviaria Adriatica a P400, ad esempio, risolverà un problema cronico nel trasporto ferroviario merci e consentirà il trasporto di semirimorchi sui treni, liberando l'A14 da una quota consistente di traffico pesante. Anche l'adeguamento della linea Milano-Bologna a profili PC80 prevista per il 2019, contribuirà a sviluppare l'intermodalità ferroviaria in tutto il paese.

Per quanto riguarda Interporto Bologna, il biennio 2017-2018, è stato intenso per il rilancio del trasporto ferroviario. A partire da gennaio 2017, l'interporto ha introdotto il servizio di trasporto combinato non accompagnato sulla tratta Bologna-



Bari Scalo Ferruccio, assumendosi il rischio di commercializzazione e di occupazione di dieci slot. Si è poi aggiunto, nel luglio 2018, un accordo con l'Autorità portuale che prevede l'estensione dell'attuale treno Bologna-Bari a Brindisi Porto. Già a luglio dello scorso anno, la società aveva firmato un accordo con RFI per permettere ai terminal di accogliere treni con una lunghezza di oltre 750 m, supportando così la naturale vocazione dell'interporto quale "gateway ferroviario" di collegamento sia tra il nord Europa e il centro-sud Italia sia con



i porti di prossimità del Tirreno e dell'Adriatico. L'interporto sta quindi finalmente iniziando a vedere i risultati degli sforzi compiuti per rilanciare l'attività ferroviaria dei propri terminal e tornare al centro di dinamiche europee.

L'ultimo periodo ha visto il raddoppio della relazione internazionale Bologna-Zeebrugge (Belgio). Questo nuovo servizio, nato a giugno 2018, segna la rinascita dei collegamenti internazionali da Bologna, connettendo due aree geografiche estremamente importanti nel panorama economico europeo. La frequenza del nuovo collegamento arriverà entro fine anno a tre circolazioni a settimana, con l'obiettivo di diventare giornaliero nel corso del 2019. Con l'inizio del 2019 verrà poi attivato il nuovo servizio ferroviario Chieti-Bologna-Wuppertal e viceversa. Il servizio prevede inizialmente una coppia di treni a settimana che diventeranno tre nell'arco di sei mesi. Nel triennio 2019-2021 l'idea progettuale del nuovo reticolo ferroviario si basa, infatti, sull'ottimizzazione di tutte le relazioni, aumentando le frequenze settimanali cercando di portarle a 5/7 e arrivando a un'occupazione di tutte al 90%. Non ultimo, da novembre è partito il servizio Mercitalia Fast, sviluppato in collaborazione con Mercitalia Logistics, che prevede il trasporto delle merci utilizzando un ETR 500 riadattato al trasporto delle merci su roll container. La prima tratta Bologna-Marcianise (Caserta) è attiva 5 giorni a settimana e collega i due hub in sole 3 ore e 30 minuti. A ciò si aggiunge che da sud arriverà più merce via ferrovia grazie alla linea adriatica a P400. L'Interporto di Bologna si troverà così nella confluenza di queste arterie di traffico. Nel 2019, quindi, entrerà a pieno titolo in una nuova fase che prevede un peso sempre maggiore delle attività di servizio legate ai tre terminal ferroviari che ne qualificano la sua funzione di gateway a supporto del trasporto intermodale a lunga percorrenza. ■

Il mercato cambia e CePIM innova

“L’obiettivo è quello di potenziare le infrastrutture, come magazzini e terminal, creando le condizioni per soddisfare un mercato che guarda all’Europa e all’Est”, sottolinea il presidente Luigi Capitani.

CePIM SpA-Interporto di Parma è una realtà logistica intermodale fra le prime dieci in Europa che vanta una posizione strategica nel nord Italia. Rapidi i collegamenti sia nazionali che internazionali, soprattutto grazie alla vicinanza coi porti di Ravenna e La Spezia e con l’intersezione alle autostrade A1 e A15. Grazie alla sua posizione baricentrica, all’interporto di Parma accedono in media circa 1,3 milioni di mezzi pesanti e più di 2.700 treni ogni anno. Il numero di treni sarà sensibilmente incrementato grazie alla nuova dorsale elettrificata Castelguelfo-Interporto che sostituirà, nel 2019, l’attuale trazione diesel, e permetterà un notevole vantaggio con risparmio di tempi e costi. Verrà ultimato a breve anche un nuovo terminal ferroviario, che consentirà di ricevere e gestire



treni adeguati ai nuovi standard europei di lunghezza fino a 750 m e peso trasportato oltre le 1.600 ton. Tutto questo consentirà di potenziare le infrastrutture e incrementare la capacità di offerta di trasporto intermodale e movimentazione delle merci. “L’obiettivo è quello di potenziare le infrastrutture, come magazzini e terminal, creando le condizioni per soddisfare un mercato che guarda all’Europa e all’Est”, sottolinea Luigi Capitani, presidente e ad dell’interporto.

Il mercato logistico e intermodale in cui opera CePIM è sicuramente strategico a livello nazionale e internazionale. È un mercato in cui esistono realtà differenti e innovative che incidono sulla situazione economica del paese. “È fondamentale pertanto - dice Capitani - che ci sia una sempre maggiore collaborazione tra le differenti realtà per poter fare rete e svi-



luppare insieme progetti innovativi che possano ampliare le prospettive di commercio nazionale. Riteniamo che a oggi sia indispensabile una maggiore apertura verso i mercati esteri, e per rendere ciò possibile occorre snellire la burocrazia, velocizzare le pratiche doganali, digitalizzare i processi e incrementare le rotte commerciali via terra, mare e aria”. Porti, interporti, hub logistici in generale devono unirsi, creare una rete che sia sempre più solida e capillare diventando strutture commerciali di riferimento, evitando, a volte, di farsi concorrenza. Lo sviluppo della rete tra interporti e porti sarà alla base per l’effettiva competitività di queste infrastrutture. L’evoluzione logistica di questi anni apre differenti opportunità: la prima è quella di rendere sempre più intermodale il trasporto, abbattendo costi eccessivi e aumentando l’attenzione verso la sostenibilità ambientale; la seconda è incrementare l’information technology il cui obiettivo è quello di avere una maggiore interconnessione in rete dei vari hub logistici e delle compagnie dei trasporti, dei porti e delle dogane, permettendo di ridurre tempi e costi e offrire una maggior competitività dei servizi.

CePIM offre da sempre ai suoi clienti soluzioni di gestione e trasporto intermodale, sia con treni a carri convenzionali che con container o casse mobili. In questo modo oltre l’80% del tragitto viene realizzato con ferrovia, riducendo significativamente il numero di mezzi su strada, il relativo inquinamento e la congestione delle strade. Inoltre i modelli gestionali sono certificati, essendo CePIM dotato di un sistema di integrato di gestione qualità, ambiente e sicurezza conforme agli standard internazionali. Gli obiettivi primari di CePIM sono quelli di facilitare lo scambio intermodale delle merci sia su strada che su ferrovia; sviluppare l’intermodalità e l’integrazione dei servizi logistici; ma anche aumentare la capacità di distribuzione e creare progetti sempre più innovativi. Quest’ultima è un’attività alla quale CePIM crede molto. ■

Risultati sorprendenti

L'avvio di un servizio intermodale multicliente verso il nord ha avuto grande successo, con l'80% dei traffici che ha origine/destinazione nei paesi d'oltralpe. L'interporto, inoltre, è la "porta di accesso" delle merci per il centro-sud Italia.

Prima ancora dello start-up del progetto di finanza, fase che segna l'avvio del completamento strutturale e l'entrata in esercizio dell'Interporto d'Abruzzo, fu data massima priorità al potenziamento del livello di accessibilità di questo nodo logistico. La nostra strategia è stata quella di realizzare infrastrutture viarie, stradali e ferroviarie, che avessero un impatto positivo sul rating immobiliare. Volevamo attrarre gli operatori del comparto trasporto e logistica offrendo loro, non solo immobili in linea con le esigenze di una logistica "smart", ma abilitanti per l'utilizzo efficiente dei sistemi di trasporto. Tutto questo si è materializzato con la realizzazione di un'uscita autostradale dedicata e l'ultimazione dell'infrastruttura di raccordo che si allaccia all'infrastruttura ferroviaria



ria nazionale con la stazione di testa Interporto d'Abruzzo. Sul tema specifico del trasporto intermodale, cioè per lo sviluppo dei traffici non accompagnati, abbiamo fatto molto di più.

Quest'area geografica, fatta eccezione per qualche test, non aveva mai avuto un'offerta di trasporto combinato. Il sistema produttivo faceva fronte alle esigenze trasportistiche terrestri, sempre più su lungo raggio, esclusivamente con il tutto-gomma. In questo contesto la domanda di esternalizzazione rivolta agli operatori logistici era basilare e poco stimolante ai fini di un rinnovamento e ampliamento dell'offerta in chiave multimodale. Ecco perché l'interporto ha assunto il ruolo di agenzia di sviluppo, con un'attività di disseminazione che l'ha visto protagonista di confronti e dibattiti con i principali



INTERPORTO D'ABRUZZO

stakeholder economici e di tante attività di animazione dedicate agli operatori del trasporto e della logistica. Il tutto per favorire l'affermarsi di una nuova cultura logistica ecosostenibile. In una fase temporalmente limitata, la società Interporto Val Pescara si è occupata della messa in esercizio di un servizio combinato multicliente e della sua commercializzazione.

Il risultato è stato sorprendente. Oggi, ma questo anche grazie alla spinta delle nuove politiche sulla mobilità delle merci, buona parte delle flotte in dotazione agli operatori di trasporto del territorio si compone di equipaggiamenti intermodali e il mondo produttivo incrementa sempre più i flussi intermodali, grazie ai processi sviluppati secondo logiche collaborative. Il risultato è frutto di una combinazione vincente. Il modello logistico intermodale progettato è senz'altro uno dei principali fattori di successo. Essere collegati via ferrovia con il gateway di Novara ci ha permesso di allargare notevolmente l'area dei flussi intermodali. Oltre l'80% dei traffici da noi terminalizzati ha origine/destinazione nei paesi d'oltralpe. L'Interporto d'Abruzzo, invece, è la porta di accesso per il centro-sud Italia. Da qui hanno origine o destino le tratte stradali per raggiungere i luoghi di destinazione o di carico. Luoghi che non sono sempre localizzati nel territorio della regione, ma anche in aree contermini. Abbiamo sfruttato al meglio il vantaggio dell'infrastruttura di rete ad alta capacità della dorsale adriatica e fatto investimenti per abilitare lo scalo alla terminalizzazione di merci pericolose. In più abbiamo collaborato con il decisore politico sulla programmazione del potenziamento infrastrutturale, riguardando il raddoppio della linea ferroviaria sulla tratta Pescara-Manoppello. Con quest'ultima opera avremo un terminal in linea con lo standard europeo di massima efficienza, con treni ottimizzati in lunghezza e portata. Siamo pronti ad affrontare le nuove sfide della transizione ecologica del trasporto e della logistica. ■

Struttura strategica a nord di Roma

L'interporto inoltre è posizionato sulla trasversale che unisce il Tirreno con l'Adriatico, collegando i porti di Civitavecchia e di Ancona.

L'interporto di Orte, in provincia di Viterbo, grazie alla posizione strategica e alle politiche sostenibili di gestione, si propone come un'opera snella, utile e condivisa, capace di rispondere alle criticità infrastrutturali del paese, eliminando il collo di bottiglia nel trasporto merci a nord di Roma e di garantire la continuità di collegamento all'Europa e al Mediterraneo. La connessione trasversale, lungo la direttrice adriatico-tirrenica, costituisce una nuova frontiera per lo sviluppo di azioni macro territoriali, mettendo in comunicazione il porto marchigiano di Ancona con quello laziale di Civitavecchia. La posizione privilegiata dell'interporto di Orte in termini di accessibilità stradale e ferroviaria conferisce all'infrastruttura la funzione di hub per la captazione di merci viaggianti su strada destinate alla capitale. L'interporto è stato individuato dal Regolamento UE 1315, emanato nel



2013, come terminale ferro/strada della rete Ten-T comprehensive, ma agisce su un corridoio della rete Ten core (Corridoio ferroviario Ten-T5 Helsinki-La Valletta). La valenza strategica dell'interporto, ai fini di un riequilibrio dei flussi import/export a favore di un aumento di produttività del mercato della regione Lazio, si manifesta attualmente nella specializzazione in frigo-conservazione e nell'efficienza dei servizi doganali offerti.

L'interporto si estende su un'area di 320 mila mq su cui insistono:

- un magazzino a ribalta della superficie complessiva di 12.500 mq atto allo stoccaggio in aree refrigerate (0-6 °C) e tradizionali di merci nazionali, doganali e



in deposito Iva; tali regimi sono già stati oggetto di apposite autorizzazioni da parte dell'agenzia delle dogane. Un edificio che sarà a servizio dell'agenzia delle dogane e della guardia di finanza.

- Un terminal, in corso di realizzazione, collegato con la rete ferroviaria (già sussiste l'apposito contratto di allaccio e di gestione sottoscritto con Rfi), dedicato alla movimentazione intermodale e merci rinfuse, composto da due binari di lunghezza 1.200 metri che possono accogliere treni di 680 metri. È stato già realizzato il rilevato ferroviario e sono in corso i lavori per l'allaccio ferroviario alla linea Orte-Falconara 2° e 3° stralcio, opere ferroviarie interne ed esterne, la cui conclusione è prevista per la seconda metà del 2019.

L'interporto effettua servizi di logistica integrata con magazzini tradizionali a temperatura e umidità controllata. A oggi, inoltre, ha ottenuto le seguenti autorizzazioni doganali: magazzino e piazzali doganali di tipo privato per l'introduzione di merce allo Stato estero, in deposito Iva e per la trasformazione usuale in regime doganale di merce allo Stato estero; procedura semplificata di spedite autorizzato; procedura semplificata di destinatario autorizzato per il transito comunitario/comune; procedura semplificata di domiciliazione, luogo di destinazione per importazioni e esportazioni. Ha, infine, acquisito le seguenti certificazioni: certificazione di Qualità secondo le norme ISO 9001:2015 e ISO 22000:2005; codice etico e modello organizzativo ai sensi del dlgs 231/01; bilancio civilistico certificato ai sensi del dlgs 27 gennaio 2010 n. 39, in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia).



Dal 1930, uomini che lavorano.

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

FRIULI

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. coperta realizzabile: m² 7.600 ca.
Altezza fabbricati: m. 10,00
Immobili realizzabili ad hoc. Disponibili
piccole unità pronte all'uso, per piccoli
Transit Point in provincia di Pordenone.

VENETO

Provincia di TV

a pochi km dalla
«Pedemontana Veneta»



Superficie area: m² 19.300 ca.
Sup. coperta realizzabile: m² 11.600 ca.
Altezza fabbricati: m. 10,00
Fabbricati personalizzabili, con eventuale
predisposizione all'installazione di
carroponte.

Provincia di VE

fronte autostrada A4
«VE-TS»



Superficie area: m² 12.700 ca.
Sup. coperta realizzabile: m² 7.260 ca.
Altezza fabbricati: m. 12,00
Fabbricato realizzabile su «misura»,
in base alle specifiche esigenze.

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.
Fabbricati ad hoc su specifiche esigenze.
Sono inoltre disponibili unità in fase di
costruzione a partire da mq 300 ca..

C.E. progetto, lpe 21,37 kW/m² anno

! *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

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

