

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



Il presidente
del Gruppo
Giuseppe Gibin
racconta
crescita
e strategie
del provider
torinese

ELPE

LOGISTICA E SOMMINISTRAZIONE PER I NOSTRI PARTNER

Industria e logistica: due mondi "separati in casa" ...

LOGISTICO DELL'ANNO
A Milano, la consegna
dei riconoscimenti

MERCI SU FERRO
Carro singolo:
ci pensa la DB Cargo

SOSTENIBILITÀ
L'eCommerce fa
saltare il banco



Risparmia
fino a
20 cent/l*

Rifornimento a prezzi convenienti!
Un sistema semplice ed intelligente.

dkv-euroservice.com/low-cost-italia

*utilizzando il network a basso costo DKV

You drive, we care.



INDUSTRIA E LOGISTICA

due mondi “separati in casa” ...

LE IMPRESE CHE OPERANO ALL'INTERNO DEI DISTRETTI INDUSTRIALI E CHE CARATTERIZZANO IL NOSTRO SISTEMA PRODUTTIVO STANNO CRESCENDO (VEDERE IL SEVIZIO A PAG. 10). INOLTRE, SONO TRA QUELLE CHE MAGGIORMENTE CONTRIBUISCONO ALLE NOSTRE ESPORTAZIONI. E', PERÒ, DA SOTTOLINEARE CHE TALI DISTRETTI HANNO VISSUTO NELL'ULTIMO DECENNIO UNA SIGNIFICATIVA TRASFORMAZIONE: SONO PASSATI DA UNA STRUTTURA ORGANIZZATIVA “ORIZZONTALE”, CON TANTE PICCOLE E MEDIE IMPRESE CHE COOPERAVANO E COMPETEVAO TRA LORO, A UNA STRUTTURA “VERTICALE”, DOVE ALCUNE IMPRESE HANNO ACQUISITO UNA POSIZIONE DI LEADERSHIP E TRASCINANO L'INTERA CATENA PRODUTTIVA. UNA TRASFORMAZIONE CHE RAPPRESENTA UN RISCHIO, QUELLO CHE LE PICCOLE E MEDIE IMPRESE DISTRETTUALI POSSANO “INARIDIRSI”, PERDENDO IL TIPICO DINAMISMO INTERNO DEI DISTRETTI INDUSTRIALI, STORICAMENTE CARATTERIZZATI DA UNA RINCORSA CONTINUA IN TERMINI DI INNOVAZIONE E IMITAZIONE E DA UN RINNOVAMENTO CONTINUO DELLA BASE PRODUTTIVA. UN “SISTEMA” LOGISTICO NAZIONALE, E SOTTOLINEIAMO IL TERMINE “SISTEMA”, FINALMENTE ORIENTATO SULLA REALTÀ PRODUTTIVA DEL PAESE POTREBBE RAPPRESENTARE UN'UTILE BARRIERA PER TALE RISCHIO. AIUTEREBBE INFATTI LE PMI DISTRETTUALI A STARE SUL MERCATO E A INCREMENTARE LE ESPORTAZIONI. LA NECESSITÀ È QUELLA DI FAR CONVERGERE LA LOGISTICA, TRASFORMANDOLA, APPUNTO, IN UN VERO “SISTEMA”, CON LE ESIGENZE DELL'INDUSTRIA, INIZIANDO A PORRE FINE ALLA SEPARAZIONE TRA QUESTI DUE “MONDI”, QUELLO LOGISTICO E QUELLO PRODUTTIVO. SEPARAZIONE CHE PENALIZZA IL PAESE E CHE AGGRAVA IL GAP CON GLI ALTRI NOSTRI PRINCIPALI CONCORRENTI EUROPEI (SOLITA GERMANIA IN TESTA). IL GOVERNO SI DOVREBBE ANCHE PORRE IL PROBLEMA DI TROVARE SOLUZIONI, MAGARI USANDO LA LEVA FISCALE, PER MODIFICARE L'INCLINAZIONE DELLE AZIENDE ITALIANE A USARE, COME FANNO DA SEMPRE, IL “FRANCO FABBRICA”, IN MANIERA CHE POSSANO RIAPPROPRIARSI DELLA GESTIONE DELL'INTERA FILIERA. IL GOVERNO HA VARATO PROVVEDIMENTI NOTEVOLI IN FAVORE SIA DEL MEZZOGIORNO, SIA DELLA LOGISTICA (RIFORMA DEI PORTI E “CURA DEL FERRO”) SIA DELL'INDUSTRIA (AD ESEMPIO, IL PIANO INDUSTRIA 4.0), DOVREBBE OGGI CERCARE DI TROVARE UNA SINTESI TRA SISTEMA LOGISTICO E SISTEMA INDUSTRIALE.

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
Cristian Guidotti
cell.338 93.90.218
cristian.guidotti@euromerci.it

Economia

**I DISTRETTI INDUSTRIALI
CRESCONO IN TUTTA ITALIA**

10

Cover

**ELPE: SOMMINISTRAZIONE
E LOGISTICA PER I NOSTRI PARTNER**

14

Premio Logistico dell'Anno

**GUARDANDO
AL FUTURO**

36

Contract Logistics

**L'OUTSOURCING "STRATEGICO" CRESCE,
SEPPURE TROPPO LENTAMENTE**

46

Trasporto ferroviario merci

**CARRO SINGOLO:
CI PENSA LA DB**

48

Logistica territoriale

**IL NORD EST
GIOCA LE SUE CARTE**

50

Sostenibilità ambientale

**L'ECOMMERCE FA
SALTARE IL BANCO**

52

Primo Piano

**PUPA: QUANDO LA LOGISTICA
È FRUTTO DELLA CREATIVITÀ**

56

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

16

DALLE AZIENDE

18



A Milano, nella sede della Confindustria, si è svolta la manifestazione per la tredicesima edizione del Premio Logistico dell'Anno, con la consegna dei riconoscimenti. Tenuto anche un convegno sul lavoro (il servizio a pag. 36)



La Number1, in un convegno a Roma, oltre a festeggiare il suo 20° compleanno, ha fatto il punto sul settore della logistica agroalimentare per mettere a fuoco le sfide con le quali oggi si deve confrontare (il servizio a pag. 58)



PUBBLICITÀ SU RIVISTE E SITI ONLINE, \$FRUTTA IL BONUS FISCALE!

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

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

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

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

PER INFORMAZIONI:
culturaformazione@assologistica.it

Fiducia in costante aumento

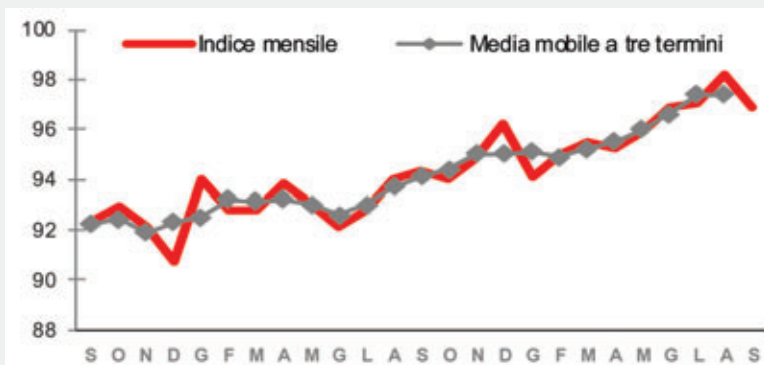
A settembre, dopo quattro mesi di continua crescita, l'indice destagionalizzato della produzione industriale ha registrato una diminuzione dell'1,3% rispetto ad agosto. Un dato che si poteva prevedere in quanto i risultati di agosto sono spesso non completamente affidabili per effetto delle ferie. Comunque, è positivo il fatto che nel terzo trimestre la produzione è aumentata in media dell'1,5% nei confronti dei tre mesi precedenti, in accelerazione rispetto alla crescita congiunturale registrata dal secondo trimestre dell'anno sul primo (più 1,2%). Ciò conferma una tendenza verso la crescita. Corretto per gli effetti di calendario, a settem-



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(sett. 2015-sett. 2017, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini, variazioni % sul mese precedente)



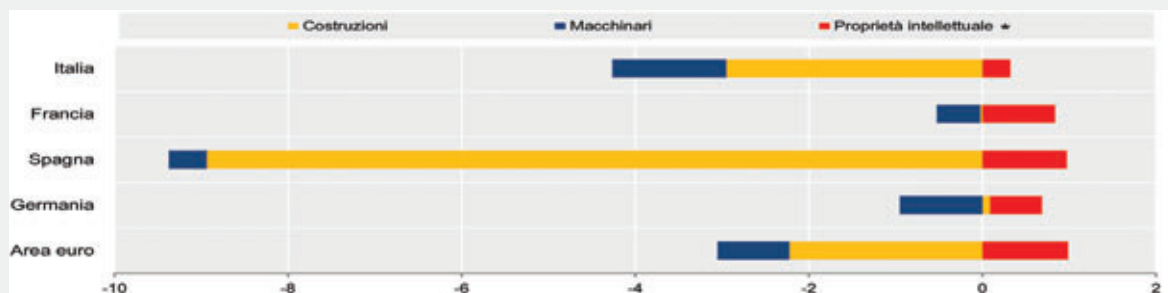
(sett. 2015-sett. 2017, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



Investimenti dell'industria

Fonte: EUROSTAT

(per tipologia, valori % sul Pil, differenza della quota 2016 rispetto alla media 2000-2007)



* Nella tipologia "Proprietà intellettuale" rientrano gli investimenti destinati alla ricerca e sviluppo

Grazie

Grazie ai nostri clienti per continuare a sceglierci, anno dopo anno.

Grazie ai nostri fornitori per supportarci ogni giorno.

Grazie ai nostri collaboratori per l'impegno e la passione dimostrati.

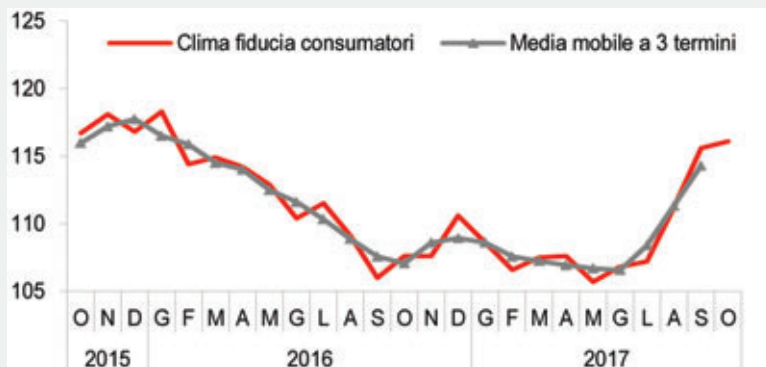
Grazie alla Liuc Università Cattaneo per essere al nostro fianco nel divulgare cultura logistica.

**Columbus Logistics ha vinto il premio "Il Logistico dell'Anno"
per il miglior progetto formativo in ambito logistico 2016-2017.**

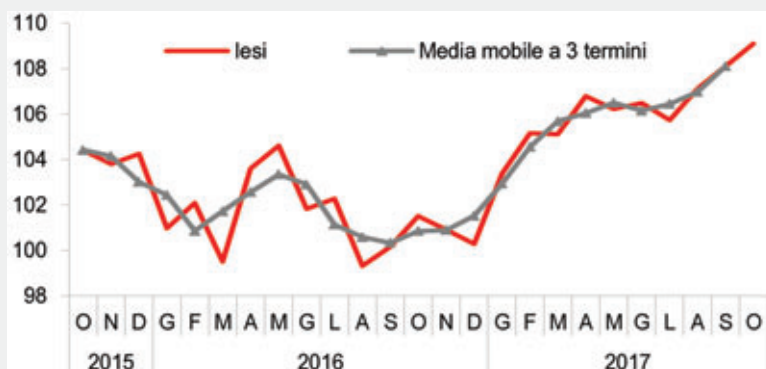
Clima di fiducia

Fonte: ISTAT

(dei consumatori, ott. 2015-ott. 2017, indici destagionalizzati, base 2010=100)



(delle imprese, ott. 2015-ott. 2017, indici destagionalizzati, base 2010=100)



bre di quest'anno l'indice è aumentato rispetto allo stesso mese del 2016 del 2,4% (i giorni lavorativi sono stati 21 contro i 22 di settembre 2016). La crescita tendenziale prosegue da febbraio 2017 e nella media dei primi nove mesi dell'anno la produzione è aumentata del 2,9%. Per quanto riguarda i settori di attività economica, a settembre 2017 i comparti che hanno registrato la maggiore crescita sul 2016 sono quelli delle industrie manifatturiere di riparazione e instal-

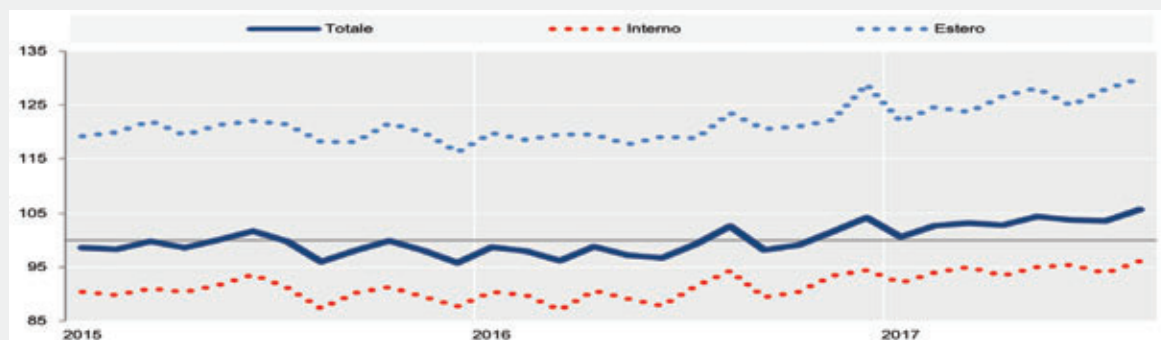


lazione macchine e apparecchiature (più 11,1%), della produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati

Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

(gen. 2015-ag. 2017, andamento dell'indice)



Consorzio ZAI



**Interporto
Quadrante
Europa**

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

AREE EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie area:

68.300 mq frazionabili

Superficie copribile:

26.700 mq frazionabili

Altezza:

20m - altezza max edificabile

Baie di carico:

da definire in fase di progetto



Verona ZAI 2 Bassona

FABBRICATO

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio SR11
zona industriale ZAI 2 Bassona
circa 3 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie area:

5.500 mq circa - area comune

Superficie coperta:

2.600 mq frazionabili

Altezza:

da 8,70 a 9,30 m

Baie di carico:

2 portoni per modulo



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:

6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

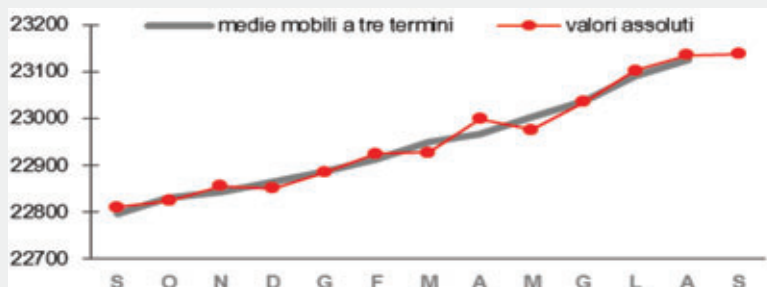
4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche



Occupati

Fonte: ISTAT

(sett. 2016-sett. 2017, valori assoluti in migliaia di unità)



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(sett. 2015-sett. 2017, variazioni % sul mese precedente, dati in valore)



(sett. 2015-sett. 2017, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente, dati in valore)



farmaceutici (più 7,9%) e della fabbricazione di mezzi di trasporto (più 5,9%). Cala del 2,1% la fabbricazione di prodotti chimici. Un dato invece non positivo è rappresentato dal grafico sull'andamento degli investimenti: noi siamo il paese nell'area euro che investe meno (anche della Spagna), in rapporto al Pil, nel settore ricerca e sviluppo (dato che nel grafico rientra nella "proprietà intellettuale").

E' cresciuto, invece, a ottobre, per il quinto mese consecutivo, passando da 115,6 punti a 116,1, il clima di fiducia dei consumatori. Anche l'indice composito del clima di fiducia delle



imprese è stato in aumento: è salito di un punto percentuale, da 108,1 a 109,1, raggiungendo il livello di giugno 2007. Tra le componenti il clima di fiducia dei consumatori, si segnala un miglioramento dei giudizi e delle aspettative sulla situazione personale. Con riferimento alle imprese si è rilevato un aumento in tutti i settori a eccezione delle costruzioni. In particolare, la fiducia è aumentata nel settore manifatturiero, in quello dei servizi e nel commercio al dettaglio (i climi sono saliti, rispettivamente, da 110,5 a 111,0, da 107,1 a 107,6 e da 109,1 a 113,2).

STAMPA ESTERA

LES ECHOS

Formazione professionale, rivoluzione in Francia?

Il dado è tratto. Dopo una serie di incontri all'Eliseo e al ministero del Lavoro con le Regioni e con le organizzazioni sindacali, l'esecutivo ha deciso di dare il via libera alla riforma della formazione professionale. I ministri del lavoro,

Muriel Pénicaud, dell'Educazione nazionale, Jean-Michel Blanquer, e dell'Insegnamento superiore, della Ricerca e dell'Innovazione, Frédérique Vidal, hanno costituito quattro gruppi di

lavoro che affronteranno le diverse problematiche del settore. Al presidente della sezione Lavoro del Consiglio economico sociale e ambientale, Sylvie Brunet, è stato affidato il compito di coordinare i quattro gruppi, che dovrebbero terminare il loro lavoro a fine gennaio. In realtà, al di là di alcune dichiarate "linee guida", come dare un maggiore ruolo nel settore alle categorie professionali, semplificare i meccanismi delle sovvenzioni e dare una ben maggiore trasparenza al circuito dei finanziamenti, il governo non ha fissato obiettivi chiari e precisi. Anche da alcune affermazioni del ministro del Lavoro si comprende come gli obiettivi da raggiungere siano vaghi: "L'intenzione e la volontà del governo sono quelle di imprimere al settore della formazione una 'rivoluzione copernicana'. Vogliamo fare tutto ciò che sarà necessario per portarlo allo stesso livello di efficienza in cui è in altri paesi, come la Germania, la Svizzera, la Danimarca. Tre paesi nei quali il tasso della disoccupazione giovanile è di gran lunga più basso di quello francese". Quali siano i cardini di tale "rivoluzione copernicana", come dicevamo, non è ancora chiaro. I risultati dipenderanno anche da come si svolgerà il dibattito nel terzo gruppo di lavoro che si deve occupare della governance e dei finanziamenti. Questo gruppo, che lavora sotto il coordinamento di Julien Nizri, direttore generale del Centro d'informazione e di orientamento sulla formazione professionale Inffo, dovrà trovare compromessi per modificare l'attuale sistema sia con i sindacati sia con le Regioni, che già reclamano "pieni poteri" sul settore.



easy
Dent

easyDent

IL SERVIZIO ODONTOIATRICO CHE TI SEMPLIFICA LA VITA

è facile. È easydent.



È PER CHI VIAGGIA
convenzioni specifiche
per operatori di **settore logistico e trasporti**



È DISPONIBILE
pronto soccorso odontoiatrico
assistenza immediata anche ad agosto



È ACCESSIBILE
prima visita gratuita
compresa di TAC 3D e OPT



È PER TUTTI
finanziamenti e soluzioni su misura per te
tutti gli specialisti e le tecnologie in un'unica clinica



È COMODO
orario continuato da Lunedì a Sabato
ed ampio parcheggio auto

easydent viaggia con te!

CONVENZIONE

RISERVATA AGLI OPERATORI DEL SETTORE LOGISTICO:

- **10% di Sconto** su tutte le voci del piano di cura!
- **Visita gratuita** con Ortopantomografia, TAC 3D Cone Beam e tracciato cefalometrico;
- **50% di Sconto** per trattamento di Ablazione Tartaro anche con Sbiancamento Air Flow;
- **50% di Sconto** sul trattamento di Sbiancamento %38 Perossido di Idrogeno H_2O_2 con Luce LED;
- **15% di Sconto** sui trattamenti di Ortodonzia;
- **15% di Sconto** sui trattamenti di Estetica Dentale.

Finanziamento 24 Mesi TASSO ZERO e TAN 0 per pagamenti dilazionati, previa autorizzazione della società finanziaria.

Pago Dil: dilazione in 12 comode rate senza interessi, senza spese e senza documenti di reddito.

Lo sconto è applicato anche al nucleo familiare, non cumulabile con altre promozioni in corso.



www.easydent.com

LODI

C/O COOP L'ODI (My Lodi), via R. Grandi, 6/B Tel. 0371 94 42 20

ORZINUOVI

Presso il c.c. Metallmark, via Adria, 36. Tel. 030 80 89 240

CORMANO

Presso il c.c. di via Gramsci, 84. Tel. 02 36 57 84 70



Numero Verde 800 200 510 #FacileSorrider

I distretti industriali crescono in tutta Italia

Le imprese che li formano aumentano il fatturato e l'export, ritornando ai livelli pre crisi, quando non li superano.

Nel nostro paese, tradizionalmente, i distretti industriali hanno fatto da traino per lo sviluppo dell'economia. Ciò sta avvenendo anche oggi. Nel 2015, secondo il recente rapporto "Economia e finanza dei distretti industriali", redatto dalla direzione Studi e ricerche della banca Intesa Sanpaolo, il fattu-

avviene costantemente dal 2009, le imprese distrettuali hanno fatto meglio di quelle non distrettuali. I distretti hanno così completamente recuperato quanto perso nel 2009, quando i livelli produttivi subirono un crollo. Il fatturato raggiunto nei distretti nel 2015 ha, infatti, superato i valori del 2008 (più 3,5%). Al contrario, nelle

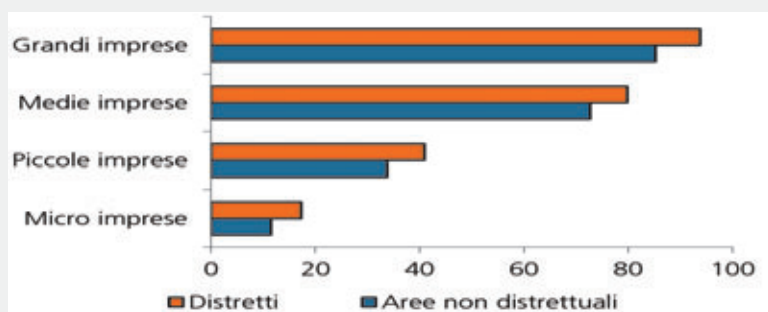
nica, insieme all'agroalimentare, ad alcuni settori del sistema moda e ai beni intermedi (già su livelli massimi nel 2014), sono riusciti a toccare nuovi record storici in termini di fatturato.

Sul territorio italiano sono molte le aree di eccellenza distrettuale. Il rapporto Intesa Sanpaolo ha ordinato i distretti industriali oggetto dell'analisi per performance di crescita e di reddito e ha ricavato una classifica dei 15 distretti migliori. Tutte le filiere produttive e le macro-aree italiane sono rappresentate, con una prevalenza di distretti dell'agroalimentare (6) e della meccanica (3).

L'export

Fonte: Intesa Sanpaolo

(quota % di imprese che esportano)



rato dei distretti industriali a prezzi correnti è cresciuto per il terzo anno consecutivo, mostrando un progresso dell'1,6%, con performance particolarmente positive per meccanica (più 5,2%), agricoltura (più 3,4%) e vini (più 3,2%). Solo il sistema moda (distrettuale e non) ha subito un calo delle vendite, penalizzato da una domanda interna ancora debole e dalle difficoltà incontrate su alcuni importanti mercati emergenti (ad esempio, quello russo). Anche nel 2015, come

aree non distrettuali il gap è ancora significativo e pari al 2,5%. I distretti tra il 2008 e il 2015 hanno mostrato una migliore evoluzione in tutti i settori di loro specializzazione. Il differenziale di crescita è stato significativo nei settori dei prodotti e dei materiali da costruzione (e, al suo interno, soprattutto le piastrelle), della pelletteria e oreficeria, della filiera agroalimentare (vino, olio e carni in primis). Inoltre, grazie ai buoni risultati conseguiti nel 2015, anche i distretti della mecca-

Per quanto riguarda l'export, le imprese distrettuali mostrano una maggiore presenza sui mercati esteri in tutte le classi dimensionali, a indicazione del fatto che molto verosimilmente nei distretti sono presenti meccanismi (involontari e informali) di scambio e condivisione della conoscenza dei mercati, che innescano processi virtuosi di imitazione delle strategie commerciali adottate dai soggetti più dinamici e proattivi. I distretti, inoltre, si confermano come un luogo privilegiato per la diffusione e l'adozione di comportamenti complessi e catalizzatori di innovazione tecnologica, organizzativa e di mercato. Nei distretti non solo è più alta la quota di imprese che esportano (38,1% contro 27,8%), ma è anche più elevata la percentuale di imprese dotate di marchi

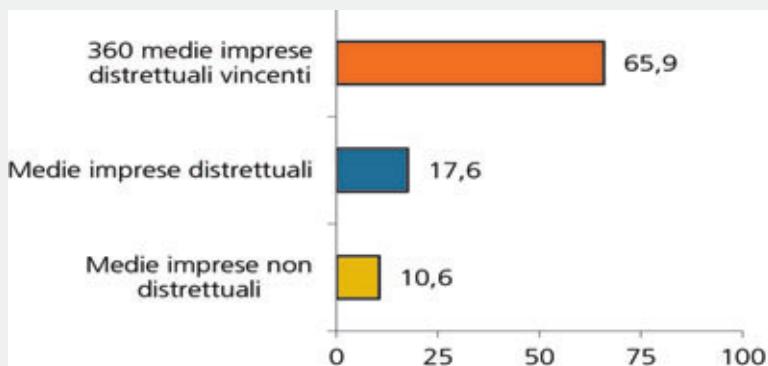
Fatturato

Fonte: Intesa Sanpaolo

(variazione % tra il 2008 e il 2015 per strategia adottata)



(variazione % tra il 2008 e il 2015, valori medi)



Tra i primi quindici più importanti distretti industriali italiani, sei appartengono al settore agroalimentare, con punte importanti per il vino



registrati a livello internazionale (30,8% contro 25,1%).

Molte aree distrettuali, sottolinea il rapporto Intesa Sanpaolo, sono divenute sede quasi esclusiva di alcune produzioni: concia, calzature, calzetteria, oreficeria, occhialeria, strumenti musicali, piastrelle sono settori fortemente concentrati nei distretti.

La competitività dei distretti è, inoltre, influenzata positivamente dalla presenza di grandi imprese consolidate che nel tempo hanno investito nel territorio e che, al contempo, hanno potuto far leva sul know-how presente nel tessuto produttivo locale. Si tratta di un nucleo di soggetti con un peso e un ruolo molto rilevante all'interno dei distretti. In termini di addetti rappresentano il 41% del totale distrettuale (9 punti percentuali in più rispetto ai territori non distrettuali), mentre se si considera il fatturato il loro peso sale al 54% (contro il 45% delle aree non distrettuali). Esse inoltre sono particolarmente evolute da un punto di vista strategico: mostrano un'elevatissima presenza su mercati esteri, accompagnata da investimenti nel marchio e nel radicamento commerciale con filiali estere. Appaiono poi particolarmente attive sul fronte dell'innovazione, con una propensione a richiedere brevetti di gran lunga superiore alle imprese non distrettuali.

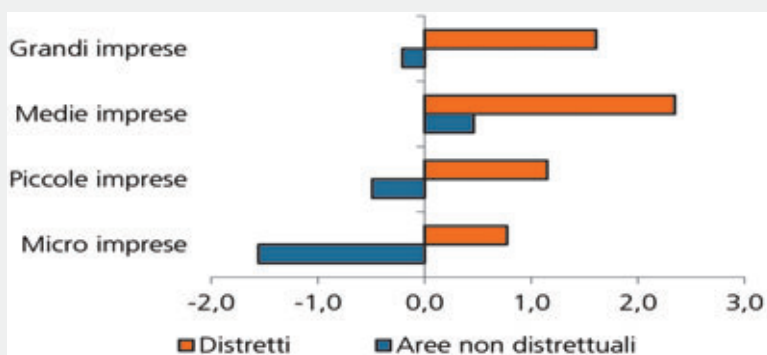
La miglior dinamica del fatturato ha spinto al rialzo la produttività delle imprese distrettuali. In particolare, la produttività del lavoro è cresciuta significativamente nei distretti e solo di poco nelle aree >

non distrettuali, in tutti i settori: si è così ampliato il divario, consentendo ai distretti di compensare quasi interamente l'aumento del costo del lavoro per addetto. Non è stato così nelle aree non distrettuali. Nel 2015 si è però interrotta la fase di recupero della redditività del capitale investito-ROI, a causa soprattutto della battuta d'arresto accusata dal sistema moda che ha risentito del calo di fatturato sia per i beni intermedi sia per quelli di consumo. Il livello del ROI resta così lontano dai valori registrati nel 2008: è sotto di 8 decimi di punto nei distretti (5,3% nel 2015 in confronto al 6,1% del 2008) e di 13 decimi di punto nelle aree non distrettuali (5,2% in confronto

Evoluzione del Roe*

Fonte: Intesa Sanpaolo

(2008-2015, valori mediani)



*Roe: indice redditività del capitale proprio

Tra il 2008 e il 2015, nelle piccole e medie aziende distrettuali, al contrario di quanto avvenuto per quelle esterne ai distretti, si è notevolmente rafforzato il Roe, la redditività del capitale proprio

Il settore materiali da costruzione, con al suo interno quello delle piastrelle, è tra quelli che hanno aumentato più significativamente il fatturato tra il 2008 e il 2015



a 6,5%). Pesa, soprattutto al di fuori dei distretti, il mancato recupero dei livelli produttivi pre-crisi, che ha costretto molte imprese a rinunciare a parte dei margini unitari e che non consente un utilizzo efficiente degli asset produttivi. Ciò non ha impedito alla redditività complessiva, misurata dalla redditività del capitale proprio-ROE, di rafforzarsi ulteriormen-

te, portandosi nei distretti su livelli di massimo nel periodo analizzato, grazie alla nuova contrazione del costo medio dei debiti finanziari. Le stime del rapporto per il 2016 evidenziano una battuta d'arresto nella fase di ripresa dell'attività produttiva dei distretti. Il fatturato distrettuale, infatti, avrebbe subito un lievissimo calo (meno 0,2% a prezzi correnti),

penalizzato dal peggioramento delle condizioni della domanda estera e, in particolare, della domanda espressa dalle economie emergenti più esposte ai prezzi delle materie prime. Nel biennio 2017-18, secondo le previsioni, proseguirà la fase di rafforzamento dei margini unitari (diffusa a tutti i settori distrettuali) che, tuttavia, sarà lenta e graduale. ■

ILLUMINA IL TUO MAGAZZINO CON 9REN E PHILIPS ESPERIENZA E TECNOLOGIA AL SERVIZIO DELL'AUTOMAZIONE

RIQUALIFICAZIONE
ILLUMINOTECNICA

INCENTIVI
INDUSTRIA 4.0

RISPARMIO ENERGETICO FINO ALL'80%
RIENTRO MINORE DI 2 ANNI

FINANZIAMENTO



Guarda il video

Certified
Value Added Partner

PHILIPS



9REN People S.r.l.

Via Maddalena 3/5
20122 Milano
www.9renpeople.it
info@9ren.biz
T. +39 0236694580

Elpe: somministrazione e logistica per i nostri partner

Il presidente del Gruppo Giuseppe Gibin racconta la crescita e le strategie del provider torinese che guarda con interesse al Sud.

di **Paolo Giordano**



GIUSEPPE GIBIN

Elpe, nata oltre venti anni fa a Torino, dove ancora oggi ha sede, è una società che avendo tra i suoi punti di forza quello di essere particolarmente attenta all'evolversi del mercato, con grande capacità, nella sua storia, si è adeguata alle nuove esigenze, ai nuovi scenari. "Siamo nati come specialisti dell'ultimo miglio, poi ci siamo occupati di risorse umane, quindi siamo diventati una società consortile per azioni, in cui confluivano, avendo partecipazioni, anche cooperative. Questa società copriva ogni spazio della logistica, ma non il trasporto. Oggi siamo ancora cambiati", racconta il 54enne presidente e fondatore dell'azienda Giuseppe Gibin. Questa flessibilità aziendale, chiamiamola così, ha avuto successo: Elpe è cresciuta

di molto in termini sia di fatturato, supererà nel 2017 i 110 milioni di euro, sia di presenza sul territorio nazionale, che copre dalla Sicilia al Piemonte. Nell'intervista con Gibin, cerchiamo di capire come oggi si posiziona la società e le sue strategie.

COM'È STRUTTURATA, ATTUALMENTE, LA SOCIETÀ?

Non siamo più un consorzio, ma un gruppo diversificato su due principali attività: la logistica a 360 gradi, compreso il trasporto, con punte importanti in alcuni settori merceologici, come il fashion e la Gdo, e la somministrazione di lavoro, gestita da Elpe HR Agenzia per il Lavoro. Come operatore logistico abbiamo fatto un'importante scelta strategica: per le commesse in essere entro il 2020 faremo una corposa operazione di insourcing con l'obiettivo di abbandonare le cooperative. Per tutti i nuovi contratti invece partiamo da subito con la nuova fisionomia: gestiremo gli appalti con nostre risorse e affronteremo la flessibilità richiesta dai clienti con la somministrazione.

COME MAI AVETE PRESO QUESTA DECISIONE?

Per motivazioni diverse. In primo luogo, quando si lavora con le multinazionali, e per noi è la normalità, è difficile spiegare loro questa anomalia italiana, rappresentata dalla cooperativa, è troppo complessa. Inoltre, affidarsi alle cooperative è una scelta che molti clienti guardano con sospetto, anche se il lavoro è svolto a regola d'arte. Infine, con le cooperative si respira spesso un'aria di precarietà.

Elpe, per i nuovi contratti logistici, lavorerà contando solo sulle risorse interne, abbandonando le cooperative



IN RAPPORTO A QUANTO STA DICENDO, APRO UNA PARENTESI, DICIAMO DI ATTUALITÀ. SI STA DISCUTENDO IL CONTRATTO NAZIONALE DELLA LOGISTICA, SPEDIZIONE E TRASPORTO. COME VALUTA QUANTO STA ACCADENDO?



La società ha fatto forti investimenti nel trasporto: oggi può contare su una flotta di 500 automezzi, molti a basso impatto ambientale

■ Ci sono tanti diversi attori in questa trattativa, logistici, corrieri, autotrasportatori, e ognuno tira l'acqua al proprio mulino. E' molto difficile creare una piattaforma comune, anche se sarebbe auspicabile. Dall'altro lato del tavolo ci sono i sindacati, anch'essi con interessi diversificati e dissimili. Senza considerare che ormai c'è un pullulare di sigle, a volte fuori controllo, che bloccano a ogni piè sospinto il lavoro. In questi casi, manca un attento controllo dello Stato che sarebbe estremamente necessario. Da questo punto di vista ci sentiamo spesso abbandonati, in balia degli eventi. Riguardo alla trattativa, io insisto affinché ci sia una revisione dei salari minimi. Credo che il dato principale debba essere consentire ai lavoratori di guadagnare di più, ma avendo in cambio un maggior rispetto dei doveri, un aumento della produttività e un freno al dilagante assenteismo. Credo che i tempi siano maturi per un'operazione di questo tipo. Lo stanno comprendendo anche i nostri clienti, che sarebbero disponibili a pagare di più il servizio in favore di un aumento della qualità. Dobbiamo creare una maggiore convergenza tra impresa e lavoratori in modo da migliorare le performance aziendali.

LA "FRAMMENTAZIONE" IN OGNI SENSO È UN MALE ITALIANO?

■ Bisogna andare oltre. Giudico che per essere competitivi in Europa occorra "aggregare". Solo così possiamo realmente diventare un "sistema". Questo lo dico ovviamente anche per quanto riguarda l'imprenditoria nazionale. Dobbiamo fare massa critica, altrimenti rischiamo la colonizzazione.

biamo fare massa critica, altrimenti rischiamo la colonizzazione.

TORNIAMO AD ELPE. IL VOSTRO FATTURATO È IN COSTANTE, RAPIDA CRESCITA. QUAL È LA CARTA VINCENTE?

■ In effetti, siamo passati dai 50 milioni di fatturato nel 2015 ai 77 del 2016 e chiuderemo quest'anno superando i 110 milioni. Oggi, contiamo nel paese su 40 filiali, nel 2018 pensiamo di arrivare a 60. Credo che la carta vincente, per usare il suo termine, sia stata e sia la maniera flessibile con cui approcciamo il mercato. Ci ha aiutato molto, ad esempio, la nostra ultima configurazione societaria. Elpe HR gestisce la nostra intera forza lavoro. È un'agenzia per il lavoro, ma che, a differenza di altre, conosce molto bene cos'è la logistica e quali siano le sue esigenze, qual è il livello di specializzazione richiesto da un certo tipo di impegno. Ritengo giusta anche la scelta di entrare nel business dei trasporti, nel quale abbiamo investito molto: contiamo oggi su una flotta di 500 mezzi, con il 30% a basso impatto ambientale. Guardiamo anche con interesse alla logistica dell'eCommerce perché siamo abituati a lavorare H24 per 365 giorni l'anno.

TROVO MOLTO INTERESSANTE LA VOSTRA COPERTURA DELL'INTERO TERRITORIO NAZIONALE. UN ELEMENTO CHE È RARO NELLE SOCIETÀ CHE FANNO LOGISTICA, UN SETTORE CHE, ESCLUDENDO L'AREA METROPOLITANA ROMANA, NON GUARDA AL MEZZOGIORNO CON PARTICOLARE INTERESSE ...

■ La ritengo una valutazione sbagliata.

Sul Mezzogiorno sopravvivono luoghi comuni. In verità è un'area che presenta molte realtà, anche di eccellenza, sia nel settore industriale, basti pensare alla meccanica, all'aerospazio, all'alimentare, all'abbigliamento, sia nella logistica, con magazzini moderni ed efficienti. Un terzo del nostro fatturato lo realizziamo nel Meridione. Abbiamo aperto la nostra prima filiale meridionale nel 2004 a Napoli e abbiamo continuato. Siamo presenti in Sicilia, stiamo aprendo Cosenza. Il Mezzogiorno è un'area alla quale guardiamo con fiducia perché crediamo che abbia molte potenzialità. Inoltre, bisognerà a un certo punto rendersi conto che il nord in termini di strutture logistiche si sta saturando, gli spazi sono al sud.

ESISTE, PERÒ, COME LEI ACCENNAVA, UNA DIFFIDENZA A INVESTIRE AL SUD ...

■ Bisogna valutare nella giusta maniera che il governo si sta occupando con molta più attenzione del Mezzogiorno, in quanto a infrastrutture, corridoi, porti, ferrovia. Bisogna guardare a questo importante "pezzo" d'Italia in modo ben più ampio, cogliendo i segnali importanti che sta dando.

DAL PUNTO DI VISTA DEL LAVORO, QUALI SONO LE RISPOSTE?

■ Come dicevo in precedenza, ci sono realtà avanzate sia in termini tecnologici sia in termini di professionalità. Noi lavoriamo bene, c'è facilità nel trovare manodopera italiana, disponibile, attenta. Non riscontriamo quell'assenteismo che invece si registra al nord. E' vero che lavorando al sud le distanze aumentano, e quindi ci potrebbero essere dubbi e perplessità riguardo ai costi, ma quanto costa un fermo di un magazzino al nord? Una cosa del genere nel Mezzogiorno non ci è mai accaduta. ■

L'interporto bolognese dedica una Rotonda a Gino Marchet

Nel giugno 2013, quando la Fercam inaugurò il suo impianto nell'interporto di Bologna, Gino Marchet, professore ordinario al dipartimento di Ingegneria gestionale del Politecnico di Milano e uno dei massimi esperti e ricercatori nazionali della logistica, recentemente scomparso, svolse una relazione sull'innovazione nel settore. In ricordo di quell'evento, la Fercam ha proposto alla presidenza e alla direzione dell'interporto di intitolare una via o una rotonda dell'infrastruttura bolognese alla memoria del professore. L'invito è stato subito accolto. Il 14 novembre si è svolta la cerimonia alla presenza di autorità e dei familiari del professore. Marco Spinedi, presidente dell'interporto, ha sottolineato: "Questa rotonda, intitolata alla memoria di Marchet, si trova in una posizione che si addice al professore, ovvero proprio a ridosso del costruendo Centro di ricerca, che tanto gli stava a cuore". Marcello Corazzola, direttore dell'area logistica di Fercam, nel suo intervento ha voluto ricordare come la logistica italiana

Un momento della cerimonia all'interporto bolognese. Nella foto, da sinistra, i familiari del professor Gino Marchet con il presidente dell'interporto Marco Spinedi e la vicesindaco di Bentivoglio Flavia Bagnoli, in seconda fila, Marcello Corazzola, direttore logistica Fercam



con Marchet abbia perso un luminare di questa specialità, sempre alla ricerca di soluzioni innovative per un settore economico in costante evoluzione e che, come pochi altri, si trova costantemente a dovere affrontare nuove sfide. Ha, quindi, aggiunto, non senza commozione: "Personal-

mente, oltre ad avere perso un collega molto esperto, ho perso soprattutto un amico sincero, che con grande umiltà ci ha sempre resi partecipi dei risultati innovativi dei suoi importanti studi e lavori di ricerca". Damiano Frosi, che ha collaborato per anni con Marchet al Politecnico di Milano, lo ha ricordato sia come, inizialmente, suo professore sia, poi, come collega, sottolineandone la profonda conoscenza del settore abbinata a una grande umanità.

Autotrasporto: in Europa, ancora numeri record

Il Barometro di TimoCom sul mercato dell'autotrasporto sottolinea che anche nel terzo trimestre di quest'anno la quota di carichi è stata nettamente superiore alla quantità di mezzi disponibili, con un rapporto medio carichi/mezzi pari a 71:29. In ciascuno dei mesi di luglio, agosto e settembre, si è registrato un incremento complessivo del livello dei carichi. Si sta quindi consolidando la tendenza ad avere richieste record di mezzi. La spiegazione, secondo la società tedesca che gestisce il Barometro, sta nell'aumento delle esportazioni: sia l'istituto tedesco di statistica sia l'Istat mostrano come Germania e Italia, solo in luglio, abbiano registrato un aumento dell'export dell'8% e del 6% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Questi due valori sono l'indice di un'economia sempre più solida e in crescita, da cui trae vantaggio, ovviamente, anche il settore dei trasporti. Ne risulta un bisogno sempre più crescente di mezzi disponibili, che al momento, però, scarseggiano. In particolare, in luglio si è registrato un lieve calo nella quota di carichi rispetto al mese precedente, dal 76 al 71%. Tuttavia, se si parte da un rapporto carichi/mezzi perfettamente equilibrato (50:50), anche in questo mese la quota di carichi è stata notevolmente superiore rispetto alla quantità di mezzi disponibili. In rapporto agli anni precedenti, la quota di carichi del mese è stata decisamente superiore (2015: 51% e 2016: 54%). In agosto, il rapporto carichi/mezzi si è attestato a 65:35, con un calo del 6% rispetto al mese precedente, ma la quota di carichi ha superato notevolmente la quantità di mezzi disponibili, attestandosi a un livello decisamente superiore rispetto agli anni precedenti (2015: 45% e 2016: 51%). Proprio come nel mese di maggio, anche a settembre è stato registrato un livello record di carichi pari al 78%. In rapporto agli anni precedenti, la quota di carichi di settembre 2017 è notevolmente superiore (2015: 52% e 2016: 61%). Si sta quindi delineando un "autunno d'oro" per i trasporti,

anche perché l'indice tedesco che misura la congiuntura economica del paese mette in evidenza una forte crescita con un livello ancora superiore rispetto al secondo trimestre. Gunnar Gburek, portavoce di TimoCom, ha così com-



mentato questi risultati da record: “I dati congiunturali in molti paesi d'Europa infondono fiducia e ottimismo per il futuro. Nel terzo trimestre ci sono stati mesi di vacanze, in cui le persone hanno viaggiato molto e consumato di più. Ciò ha dato impulso al settore dei trasporti, che, però, si è visto obbligato a confrontarsi in maniera ancora più intensa con il problema della mancanza di conducenti. Un problema che continuerà a essere decisivo e che potrebbe causare anche rallentamenti della crescita in un prossimo futuro”.

In Europa, meno nuovi centri commerciali

Secondo il report “European Shopping Centres: The Development Story”, pubblicato da Cushman&Wakefield, la superficie di nuovi centri commerciali completata nel primo semestre del 2017 risulta in calo dell'11% rispetto allo stesso periodo del 2016. Una diminuzione, sottolinea il report, riconducibile all'aumento della competizione, così come al cambiamento dei comportamenti di acquisto e alla crescita dell'eCommerce. Silvia Jodlowski, autrice della ricerca, spiega così questa flessione: “Con l'evoluzione del retail, anche i centri commerciali stanno attraversando una significativa fase di transizione. L'attenzione si è spostata sulla creazione di spazi che possano attrarre,

ispirare e coinvolgere i consumatori, facendo leva sulla dimensione esperienziale impossibile da replicare on line. Le proprietà rispondono ampliando e rinnovando i centri esistenti e diversificando il tenant mix in funzione delle esigenze del bacino di riferimento. Molte strutture propongono nuove soluzioni tecnologiche e servizi per favorire la socialità, mentre gli operatori continuano a sperimentare concept e format innovativi”. Justin Taylor, Head of Retail Emea, aggiunge: “Westgate Oxford nel Regno Unito, il più grande progetto inaugurato quest'anno nell'Europa occidentale, rappresenta un ottimo esempio della trasformazione in atto nel settore retail. Al posto di un centro degli anni '70, sono state inserite quattro aree distinte, ognuna disegnata da un architetto diverso, valorizzando in questo modo il patrimonio architettonico della città. Westgate ha portato a Oxford alcuni tra i principali brand a livello globale. All'ultimo piano, una food-court con 'destination restaurant' affacciati sulla città e affiancati da ampi spazi per gli eventi, completa l'offerta di food&beverage, oggi una componente irrinunciabile. Un caso analogo è



rappresentato dal progetto The Lexicon Bracknell, l'altra principale apertura di quest'anno nel Regno Unito, che ha rivitalizzato il centro città diventando una destinazione retail&leisure”. In particolare, c'è da notare che i paesi dove i nuovi centri commerciali stanno crescendo sono la Turchia, che si pone di gran lunga in testa in questa classifica con circa 566 mila mq che rappresentano il 48% della nuova superficie aperta, seguita dalla Russia con 186 mila, mentre l'Italia si colloca in terza posizione con oltre 100 mila (che comprendono 47 mila mq del nuovo Adigeo, inaugurato da ECE a Verona in marzo e 35 mila mq dell'ampliamento di Oriocenter da parte del Gruppo Percassi e Commerz Real AG in maggio). Seguono, quindi, al quarto posto la Finlandia, poi la Francia e la Serbia. ■

OM Still al lavoro nella Basilica di San Pietro

Per la movimentazione degli allestimenti all'interno della Basilica di San Pietro, la più importante chiesa cattolica al mondo, è stato scelto un sollevatore elettrico RX 50-13 di OM Still. Con una portata di 1.300 Kg, il carrello si aggiunge



alla flotta OM Still che il Vaticano già da tempo utilizza per creare i posti per il pubblico in piazza San Pietro ma è il primo allestito per essere utilizzato anche all'interno della Basilica. L'RX 50-13 è impiegato principalmente per lo spostamento di panche, confessionali e altri oggetti utilizzati durante le celebrazioni liturgiche, operazioni che richiedono estrema cautela al fine di garantire la sicurezza del lavoro e preservare i molti oggetti preziosi e le opere d'arte presenti nella Basilica. Le speciali gomme antitraccia di cui è dotato sono studiate appositamente per non lasciare alcun segno a terra,

preservando i preziosi pavimenti in marmo. Grazie alle sue ridotte dimensioni, che lo rendono il carrello più compatto della sua classe, l'RX 50-13 è inoltre in grado di muoversi agilmente tra gli arredi della Basilica e passare anche tra le porte più strette. Per assicurare la massima sicurezza in tutte le manovre, il carrello è stato anche dotato di luce blu attiva in retromarcia, che permette a chiunque si trovi nelle vicinanze di avvertire la sua presenza e rende ogni manovra estremamente precisa. Altro importante plus è il motore elettrico, che oltre a garantire la massima efficienza energetica permette al carrello di svolgere tutte le funzioni nel massimo silenzio, un aspetto fondamentale in un ambiente sacro.

DKV potenzia le funzioni del conto elettronico Cockpit

Da più di 80 anni DKV Euro Service è uno dei principali fornitori di servizi nel settore della logistica e dei trasporti. Dall'approvvigionamento in viaggio senza contanti in più di 65 mila punti di accettazione multimarca al conteggio del pedaggio fino al rimborso Iva, DKV offre svariate prestazioni utili per ottimizzare e controllare i parchi veicolari in tutta Europa. Oggi, ha potenziato le funzionalità del conto elettronico DKV Cockpit nell'ottica di poter aiutare i clienti ad avere una supply chain sempre più moderna e con una gestione del parco mezzi intelligente e sicura. Sin d'ora i clienti DKV possono, in base alle proprie esigenze di approvvigionamento, impostare limiti di disponibilità flessibili e disattivare e temporaneamente ogni carta. Se, oltre a impostare i limiti di disponibilità, i clienti desiderano ricevere una notifica ogni volta che viene utilizzata una carta o inserito un Pin errato, DKV eReporting mette a disposizione una funzione di allarme via email. Infine, l'utente può seguire in tempo reale l'utilizzo delle carte



consultando la lista delle operazioni a display. Oltre a queste soluzioni, il sito DKV mette a disposizione il comodo Station Finder (anche via app) che permette di programmare il viaggio individuando le migliori stazioni dove fare rifornimento in base ai servizi offerti e ai prezzi praticati. “Quando si parla di sicurezza delle carte carburante, il controllo da parte dell’azienda cliente diventa un fattore decisivo, a prescindere da tutte le misure di sicurezza generali che si possono prendere”, ha dichiarato Marco Berardelli, Country Manager di DKV Euro Service in Italia. “Ampliando le funzioni del conto Cockpit desideriamo offrire ai nostri clienti la possibilità di modificare le impostazioni di sicurezza in base alle loro abitudini in termini di rifornimento e alle singole esigenze”.

Yale: nuovo carrello elettrico da 8 tonnellate

Yale Europe Materials Handling ha rafforzato la sua gamma di carrelli elettrici con il lancio del carrello controbilanciato da 8 tonnellate con batteria agli ioni di litio. Il nuovo Yale®



ERP80VN assicura alti livelli di produttività paragonabili a quelli dei carrelli con motore a combustione interna di portata analoga. Il carrello è stato presentato per la prima volta al Transport and Logistics Show di Anversa dal 17 al 19 ottobre con il concessionario Yale, Hilaire Van Der Haeghe. Phil Ireland, Senior Product Strategy Manager di Counterbalance Solutions in Yale, ha spiegato: “Molti dei nostri clienti producono autonomamente l’energia elettrica e vogliono sfruttare al meglio le loro esistenti risorse durante l’uso delle attrezzature per la movimentazione dei materiali. Abbiamo anche clienti interessati a una soluzione a emissioni zero per i propri veicoli, oltre a portate più elevate per poter movimentare carichi maggiori”. Progettato per attività gravose,

l’ERP80VN ha un baricentro del carico di 900 mm che lo rendono direttamente comparabile sotto molti aspetti al carrello GDP80VX9 a combustione interna, offrendo al tempo stesso un basso livello di rumorosità di soli 69 dBA. L’agilità e la manovrabilità del nuovo carrello ad alta potenza assicurano una precisa e reattiva movimentazione dei carichi, raggiungendo elevate velocità di sollevamento e abbassamento, oltre a rapida accelerazione e buona velocità di marcia. “L’ERP80VN porta ai carrelli da 8 tonnellate la precisione e il controllo dei modelli elettrici. Trazione e sollevamento sono completamente indipendenti, questo significa che alla massima velocità di sollevamento, la trazione non ne risente”, ha spiegato Ireland. Con prestazioni pari o superiori a quelle di un carrello Yale con motore a combustione interna di portata analoga, il nuovo carrello può contribuire a ridurre i tempi di carico e scarico di merci voluminose. Inoltre, offre la possibilità di ricarica e, con caricatori posizionati in punti strategici, è in grado di garantire un’autonomia di tre turni di lavoro. Un carrello completamente scarico può raggiungere il livello di carica massima in meno di due ore. Il pacchetto di batterie agli ioni di litio, con una capacità netta di 50kw/h e un’ele-



vata efficienza del sistema a pieno carico, offre l’autonomia per un intero turno di otto ore trasportando costantemente carichi pesanti.

Chep vince a Londra l’IGD Awards 2017

Chep, lo specialista delle soluzioni per la supply chain a livello mondiale, si è classificata tra i vincitori dei prestigiosi IGD Awards 2017. I nomi dei premiati sono stati annunciati durante l’annuale cerimonia per la consegna dei premi tenutasi a Londra. A Chep è stato assegnato l’IGD John Sainsbury Le- ➤



Nella foto, da sinistra, la giornalista Fiona Bruce; Marco Salort, Director Last Mile Solutions, Chep Europe; David Cuenca, VP, Chep Southern Europe; Stuart Comer, Head of Group Learning and Development at Sainsbury's PLC

arning and Development Award per aver combinato Category Management e Virtual Reality al fine di mostrare il valore e i vantaggi dell'utilizzo delle sue piattaforme, ad esempio i mini-pallet, come soluzioni di merchandising riutilizzabili nei punti vendita. Lo strumento della realtà virtuale utilizza i principi del Category Management per sviluppare la comprensione di collaboratori e clienti in una stimolante ambientazione di punto vendita virtuale. Come ha affermato Stuart Comer, Head of Learning and Development presso Sainsbury's: "Chep ha dimo-

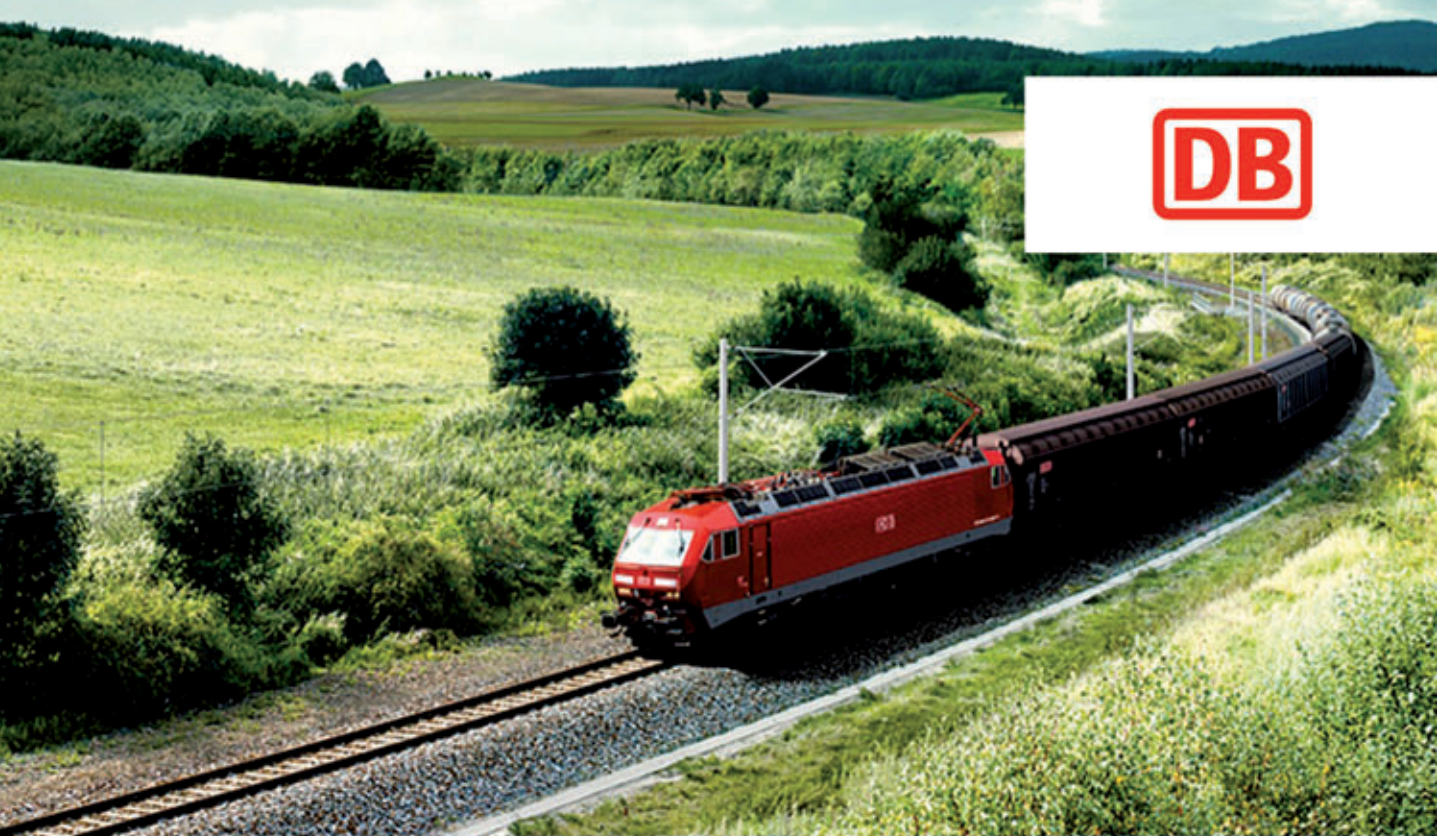
strato chiaramente come un approccio all'apprendimento e allo sviluppo innovativo e stimolante non solo può trasformare l'impegno e la capacità dei collaboratori ma anche rivoluzionare la definizione della strategia e della direzione d'impresa. Autentica iniziativa di carattere globale, l'approccio di Chep basato sulla realtà virtuale per migliorare la logistica dell'ultimo miglio ha apportato un valore aggiunto che va ben oltre i tradizionali confini della sua attività, consentendo all'azienda di comprendere i suoi clienti e di creare così soluzioni credibili in collaborazione con questi ultimi". Christophe Loiseau, Senior Vice President di Chep for Last Mile Solutions, ha aggiunto: "Abbiamo sviluppato uno strumento di realtà virtuale che consente a collaboratori e clienti di apprendere - tramite principi di category management - il valore, i vantaggi e l'utilizzo delle piattaforme Chep come soluzioni di merchandising riutilizzabili negli store rispetto ad altre alternative". La maggioranza dei vincitori degli IGD award è stata selezionata da una giuria che opera nelle diverse fasi della supply chain del food&grocery. IGD è una fondazione che si occupa di istruzione e formazione e che canalizza l'esperienza in iniziative create per aiutare il settore del food and grocery a rispondere alle esigenze del pubblico. Si tratta di un'organizzazione globale, con esperti presenti in Regno Unito, Asia e Nord America.

Inka pallets: green a 360°

Sono milioni e milioni i pallets che ogni giorno trasportano ogni tipo di merce circolando da un'estremità all'altra del nostro pianeta. L'importanza del pallet è cresciuta tantissimo in questi ultimi anni e il settore ha vissuto una grande fase di cambiamento caratterizzata dall'introduzione di normative atte a regolamentare gli scambi commerciali e da nuove esigenze richieste dalle stesse aziende utilizzatrici. Alla fondamentale necessità di utilizzare un pallet sicuro ma economico, versatile ed esportabile ovunque, viene aggiunta oggi, da parte delle aziende, maggiore attenzione all'ambiente, promuovendo processi di sostenibilità attraverso l'utilizzo di soluzioni e di imballaggi che rispecchino criteri di salvaguardia ambientale. E' questo il caso dei pallets pressati Inka realizzati interamente da materiale, legno e resina, biodegradabile al 100%. Il legno utilizzato per lo stampaggio dell'Inka proviene da foreste gestite in maniera sostenibile; questi pallets posseggono infatti la certificazione ambientale PEFC. Non è solo il materiale di cui è costituito a rendere l'Inka un prodotto rispettoso dell'ambiente. Il pallet infatti è stato il primo di tipo impilabile a essere immesso sul mercato e proprio l'impilamento fa sì che, su un camion dalla capienza di circa 750 europallets di legno



tradizionale, è possibile caricare oltre 2.000 Inka pallets formato euro. Le dogane di Brasile, Cina, Usa, Australia e di tutti i paesi del mondo accolgono molto volentieri una soluzione "environmentally friendly" come l'Inka che, oltre a permettere una riduzione dei viaggi a vuoto e a ridurre le emissioni nocive, non necessita di alcun trattamento antiparassitario per l'esportazione (né fumigazione, né trattamento HT) in quanto sicuro dall'attacco di insetti, secondo quanto previsto dalla normativa internazionale Fao ISPM15. Qualunque tipo di informazione a riguardo può essere richiesta direttamente alla Corno Pallets Srl di Saluzzo, Cuneo, esclusivista Inka per l'Italia, oppure a uno dei suoi numerosi distributori presenti su tutto il territorio nazionale.



DB Cargo: il vostro Partner per il trasporto ferroviario in Europa

Affidabile, esperto, competente

dbcargo.com

In materia di responsabilità

di Franco De Renzo*

L'art. 110 del codice penale prevede che "quando più persone concorrono nel medesimo reato, ciascuna di esse soggiace alla pena per questo stabilita". Il concorso avviene quando un soggetto fornisce un contributo (di qualsiasi genere, anche omissivo) all'effettuazione del fatto costitutivo di reato.

1. I professionisti concorrono nei fatti di bancarotta quando, consapevoli dei propositi distrattivi dell'imprenditore o dell'organo amministrativo, forniscano consigli o suggerimenti sui mezzi giuridici idonei a sottrarre i beni ai creditori o li assistano nella conclusione dei relativi negozi, ovvero svolgano attività dirette a garantire l'impunità o a favorire o rafforzare, con il proprio ausilio o con le proprie preventive assicurazioni, l'altrui proposito criminoso.

2. Per quanto riguarda il concorso nei reati societari, il consulente può incorrere in responsabilità penale a titolo di concorso nel reato proprio del cliente non solo suggerendo artifici contabili per realizzare lo scopo illecito perseguito dal cliente medesimo ma anche accettando di supportare con le proprie conoscenze tecniche la condotta illecita di quest'ultimo.

3. Al commercialista non è consentito seguire direttive illecite del "cliente" e "di fronte a queste" egli può (e deve) declinare l'incarico e, qualora non lo faccia, sarà penalmente responsabile in concorso con il cliente.

4. Qualora il commercialista indichi in concreto la via per adottare un espediente illecito o, addirittura, lo adotti di persona, quale mezzo fraudolento diretto a celare le reali condizioni economiche del cliente, si pone l'elemento obiettivo di incriminazione per concorso.

5. Chi contribuisce a tali artifici contabili, nella prospettiva della futura dissimulazione di una riserva occulta nel bilancio di esercizio di una società, offre un contributo causale determinante alla condotta criminosa punita dall'art. 2621 cod. civ., soprattutto quando le sue capacità tecniche professio-



Il professionista deve fare attenzione se la società che assiste ha difficoltà di bilancio. Inoltre non si deve prestare a soluzioni che mirino a evadere il fisco

nali siano tali da assicurare l'amministratore sull'efficacia del risultato dissimulativo.

6. È configurabile il concorso nel reato di bancarotta fraudolenta qualora il commercialista:

- compili il bilancio della società fallita sulla base delle mere indicazioni fornite dagli amministratori, senza alcuna verifica della documentazione di supporto e, dunque, senza alcun controllo, accettando il rischio che le annotazioni possano mascherare un'operazione riconducibile al reato di bancarotta documentale o fraudolenta (Cass., sez. penale, sent. 13115/2000);
- fornisca consigli deprecabili o agevoli l'operato distrattivo dell'imprenditore in crisi, essendo a lui rimesse le funzioni di controllo e gestione interinale, in ogni minimo dettaglio, nella fase appena antecedente alla cessazione dell'impresa (Cass., sez. penale, sent. 10742/2008, e Cass. 39988/2012);
- travalicando l'attività di consulenza professionale, costituisce, organizza e gestisce una nuova società per acquisire gli asset societari di un'altra società in procinto di fallire e di cui è consulente (Cass., sez. penale, sent. 121/2012);

- rediga la dichiarazione sulla base dei documenti annotati in contabilità direttamente dal contribuente, pur essendo consapevole che una fattura passiva si riferisce a operazioni inesistenti e che, dunque, il cliente, ha agito, di fatto, come “una cartiera”, società costituita ad hoc per consentire ad altre imprese di evadere le tasse (Cass., sez. penale, sent. 19355/2015). Per giurisprudenza costante, l'elemento soggettivo del delitto di bancarotta è costituito dal dolo generico per la cui sussistenza non è neppure necessaria la consapevolezza dello stato di insolvenza dell'impresa, né lo scopo di recare pregiudizio ai creditori, essendo sufficiente la consapevole volontà di dare al patrimonio sociale una destinazione diversa da quella di garanzia delle obbligazioni contratte (Cass. sez. V, sent. n. 52077 del 4.11.2014).

7. È configurabile il concorso nel reato di bancarotta fraudolenta qualora il commercialista rediga la dichiarazione sulla base dei documenti annotati in contabilità direttamente dal contribuente, pur essendo consapevole che una fattura passiva si riferisce a operazioni inesistenti e che, dunque, il cliente, ha agito, di fatto, come “una cartiera” (Cass. sez. penale, sent. 19355/2015).

8. Secondo la Cassazione, tre sono le attività messe al bando qualora i commercialisti o esercenti la professione legale siano al corrente dei propositi illeciti dell'imprenditore o degli amministratori:

- elaborazione di pareri o suggerimenti tesi a utilizzare strumenti giuridici per abbattere la massa attiva fallimentare, sottraendo di fatto disponibilità a creditori e portatori d'interesse;
- assistenza nella stesura di contratti o negozi volti a configurare azioni illecite di cui al punto precedente;
- messa in atto di attività dirette a garantire la mancata punibilità del proprio assistito o destinate a rafforzare i propositi criminosi del cliente.

Alla luce di questa sentenza, dunque, il professionista potrebbe essere quasi certamente chiamato a rispondere in concorso per il reato di bancarotta fraudolenta qualora provveda, ad esempio, alla cancellazione della società dal Registro delle imprese (anche se su incarico dell'amministratore) in presenza di debiti insoluti, per sfuggire a una eventuale richiesta di fallimento da parte dei creditori. ■

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



**Il sito EUROMERCI
è NUOVO e INTERATTIVO**

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

www.euomerci.it

*Uno strumento indispensabile
per chi lavora con le merci*

Causa per avaria del carico

di **Marco Lenti***

A Udine, il giudice di pace ha reso un'interessante decisione (causa R.G. 3500/2015 – sent. n. 125/2017, dep. 07.03.2017), che delinea, in caso di reclamo per avaria del carico, la ripartizione dell'onere probatorio tra il mittente e il vettore. La decisione ha all'oggetto una controversia riguardante la Convenzione sul contratto di trasporto internazionale stradale di merce (CMR), in modo particolare le disposizioni sulla responsabilità in caso di avaria delle merci (art. 17 CMR) e onere della prova (art. 18 CMR). La merce veniva accettata dal ricevitore senza riserve, mentre la denuncia e la conseguente richiesta di risarcimento del danno da parte del mittente avveniva il 4 novembre 2014. Il vettore chiedeva e otteneva l'emissione di un decreto ingiuntivo per le fatture emesse a seguito dei servizi resi nei confronti del mittente; tale decreto veniva opposto dinanzi al giudice di pace. Nel corso del giudizio di opposizione, il giudice, in prima battuta riteneva assolto l'onere della prova del servizio svolto dal vettore, in quanto documentalmente provato da fatture annotate nei libri obbligatori, dalla mail dell'ordine di trasporto e dalle lettere di vettura. La questione, quindi, si spostava sulla natura del servizio svolto dal vettore, il quale eccepiva che il contratto stipulato tra le parti avesse natura di spedizione e non di trasporto. Al riguardo il giudice chiariva che, ove il rapporto fosse effettivamente da qualificarsi come contratto di spedizione, la parte convenuta non sarebbe stata responsabile. Secondo il giudice infatti “non è ipotizzabile una responsabilità dello spedizioniere per l'operato di terzi da lui incaricati del trasporto, a norma dell'art. 1228 cc in quanto detti terzi non compiono attività che lo spedizioniere avrebbe dovuto eseguire in proprio”. A prescindere invece dalla natura contrattuale del servizio eseguito, secondo il giudice, avrebbero trovato comunque applicazione le disposizioni della Convenzione CMR relative alla ripartizione dell'onere probatorio tra mittente e vettore. La Convenzione infatti, pur stabilendo una generale responsabilità per l'avaria delle merci in capo al vettore, stabilisce all'art. 17, comma 4, diverse ipotesi di esonero da responsabilità. In particolare, alla lett. b) e c) dello stesso comma si prevedono ipotesi di esonero ove il vettore provi che l'avaria derivi da: “mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente”, oppure dal “trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto del mittente o del destinatario”.



La disposizione, quindi, comporta che “in base agli art. 17 e 18 CMR, pur restando in linea generale a carico del vettore l'onere della prova della non imputabilità della perdita, del danno o del ritardo a sua colpa, basta tuttavia il dubbio sulla incidenza causale dei rischi menzionati nell'art. 17.4 per escludere l'automatismo della imputazione nel duplice senso che: a) il solo (fondato) dubbio libera il vettore, e b) per rendere nuovamente operativo il criterio automatico generale di imputazione della responsabilità l'avente diritto deve dimostrare, non che il danno sia derivato da fatto del vettore, ma che non è stato causato da uno dei rischi suddetti.” (principio affermato in Cassazione civile, sez. III, 07/04/2005, n. 7258, in Dir. Maritt. 2007, 4, 1147). Nel caso di specie, il mittente, con il suo comportamento processuale ed extraprocessuale sostanzialmente passivo, non ha né dato prova che il bene consegnato al vettore fosse privo di imperfezioni al momento della sua caricazione, né che il vettore avesse compiuto un errore di posizionamento in fase di caricazione e nemmeno, in osservanza a quanto disposto dalla Cassazione, che il danno non fosse causato da una delle circostanze esimenti. Inoltre, il mittente ha denunciato l'avaria solo il 4 novembre 2014, ben oltre quindi il limite di 7 giorni dal ricevimento della merce per proporre reclami, come previsto dall'art. 30 della Convenzione CMR. Facendo proprie queste argomentazioni, il giudice ha quindi rigettato l'opposizione al decreto ingiuntivo e condannato il mittente al pagamento del dovuto. ■

*** Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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

Risoluzione del charter-party

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta*

La recentissima decisione resa dalla suprema corte inglese nel caso “The New Flamenco” Globalia Business Travel S.A.U. -v- Fulton Shipping Inc of Panama [2017] UKSC 43, conclude un contenzioso che ha avuto ad oggetto un tema di particolare rilievo, ossia l’individuazione dei criteri per il risarcimento del danno nascente da risoluzione del charter-party allorquando questa avvenga per inadempimento del charterer.



La sentenza sulla risoluzione del contratto di noleggio della nave The New Flamenco è destinata a divenire un “caso guida” sul non adempimento di contratti soggetti alla legge inglese

La decisione della Supreme Court, adottata all’unanimità, sovrverte la decisione di secondo grado, e si incentra sui temi classici della responsabilità per inadempimento contrattuale nel diritto inglese. È noto che nel diritto inglese la parte inadempiente è tenuta al risarcimento dei danni che sono in un rapporto causale adeguato con l’inadempimento. Si parla tradizionalmente di causation. La parte danneggiata allo stesso tempo deve adoperarsi agendo con diligenza per ridimensionare le conseguenze dannose alle quali è esposta. Il caso in esame presenta alcuni elementi particolari. La nave New Flamenco era stata concessa in time charter nel 2004 dagli armatori Fulton Shipping al charterer Globalia Business Travel. Nel 2007 le parti avevano concordato una estensione del charter party; gli armatori in particolare sostenevano che era stato raggiunto l’accordo di estendere il time charter fino a novembre 2009. L’accordo veniva però contestato da parte del charterer, che riconsegnava la nave

nell’ottobre 2007. Al momento della consegna il mercato era estremamente depresso, e gli armatori dopo aver cercato inutilmente di trovare un nuovo impiego avevano alla fine raggiunto la decisione di vendere la nave, ottenendo il prezzo di 23,765 milioni di dollari.

Nel corso del procedimento arbitrale l’arbitro aveva concluso che era stato effettivamente raggiunto un accordo verba-

le di estendere il termine del charter party, e che i noleggiatori avevano dunque violato tale intesa. L’arbitro tuttavia aveva evidenziato che per effetto della riconsegna anticipata era stato possibile per gli armatori vendere la nave a un prezzo sensibilmente superiore rispetto a quello che sarebbe stato ottenuto vendendo la nave nel novembre 2009, ossia alla data di conclusione naturale del charter party. In tal caso il valore sarebbe stato pari a circa 7 milioni di dollari, con una riduzione del prezzo pari a circa 17 milioni. Ad avviso dell’arbitro tale beneficio andava necessariamente considerato nel calcolo del risarcimento richiesto dagli armatori, con il risultato che alcun indennizzo era dovuto poiché tale incremento di prezzo era di gran lunga eccedente il mancato utile determinato dal venir meno del

charter party. Il lodo veniva riformato in primo grado; il giudice Popplewell in particolare riteneva che la decisione degli armatori di vendere la nave non era in diretta correlazione con l’inadempimento dei charterers e non poteva dunque essere qualificata come una azione posta in essere per mitigare le conseguenze dell’inadempimento dei noleggiatori. Ad avviso del tribunale inoltre laddove fosse stato possibile tener conto del prezzo di vendita sarebbe stato necessario anche valutare l’impiego successivo delle somme ricavate dalla vendita, dilatando in tal modo in modo difficilmente controllabile (e con conseguenze parimenti difficili da valutare) l’ambito di accertamento.

La decisione veniva ulteriormente riformata in appello; la Court of Appeal riteneva che non si potesse prescindere dal fatto che la anticipata restituzione della nave aveva permesso agli armatori di trovare un acquirente a un prezzo sensibilmente più elevato. La Corte in particolare aveva poggato le proprie valutazioni su un precedente ormai risalente della House of Lords (il caso British Westinghouse del 1912) che ha affermato il principio che se la parte danneggiata si adopera per mitigare le conseguenze dannose derivanti dall’ina-



dempimento della controparte, e tale azione non implica misure eccezionali e particolarmente dispendiose o complesse e ne deriva un beneficio per parte attrice, tale beneficio deve necessariamente essere preso in considerazione nel calcolo del risarcimento. Un punto sul quale la Corte si è soffermata con ricchezza di argomentazioni è se la determinazione dei danni debba essere differenziata a seconda che vi sia o meno un “available market”. La Corte ha infatti accolto la tesi dei noleggiatori secondo i quali il criterio classico di determinazione del danno basato sulla differenza tra il nolo pattuito in contratto e la quotazione di mercato esistente alla data della risoluzione può essere adottato solo qualora vi sia un mercato effettivamente esistente, non qualora (come nel caso di specie) il mercato sia talmente depresso da non consentire un impiego della nave.

La posizione espressa dalla Court of Appeal è stata nuovamente (e definitivamente) cassata dalla Supreme Court. La Corte ha ritenuto errata la decisione di secondo grado evidenziando che non vi era alcun rapporto tra la risoluzione anticipata e la scelta degli armatori di vendere la nave, che era una decisione di natura strettamente commerciale che gli armatori avevano adottato a loro rischio. La risoluzione del contratto dunque aveva dato l’opportunità di vendere la nave, ma non ne era all’origine. Per lo stesso motivo la vendita non poteva configurarsi come un atto di mitigation. Il punto è espresso con chiarezza al paragrafo 34 della senten-

za, dove Lord Clarke afferma: “If there had been an available market, the loss would have been the difference between the actual charterparty rate and the assumed substitute contract rate. Sale of the vessel would have been irrelevant. In the absence of an available market, the measure of the loss is the difference between the contract rate and what was or ought reasonably to have been earned from employment of the vessel under shorter charterparties, as for example on the spot market. The relevant mitigation in that context is the acquisition of an income stream alternative to income stream under the original charterparty. The sale of the vessel was not itself an act of mitigation because it was incapable of mitigating the loss of the income stream”.

La sentenza è destinata senza dubbio a divenire un leading case in relazione a temi classici e rilevanti nel contenzioso da inadempimento contrattuale di contratti soggetti a legge inglese, avendo analizzato con notevole dettaglio i principi in materia di nesso causale tra inadempimento e danno e l’obbligo di agire al fine di mitigare i danni. ■

* Studio Legale LS
Milano - Bologna - Roma
Tel. 051232495
e-mail: a.totaro@lslex.com
www.lslex.com

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



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

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

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

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

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

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

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

ASSOLOGISTICA: Via Cornalia 19 - 20124 Milano

Tel. 02 669 1567 oppure 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45

www.assologistica.it

milano@assologistica.it

oppure **roma@assologistica.it**



Assologistica

L'Olaf e le frodi doganali

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

L'operatore economico, si sa, è spesso un mastino dalla dentatura affilata, in grado di affondare i canini in ogni piccolo brandello di carne, scoperto, che gli permetta di conseguire un tornaconto migliore della concorrenza. Ciò è ancor più vero se si pensa alla dimensione transfrontaliera del commercio. Spostando l'attenzione dal piccolo commerciante della Val di Susa all'impresa di medie dimensioni dell'hinterland milanese, parigino o berlinese, alla multinazionale con sedi in mezza Europa, ci si accorge delle quantità di merci, dunque di denaro, circolanti quotidianamente, ma soprattutto dei molti, troppi "brandelli di carne" ancora scoperti pur nelle ferree maglie della legalità. Il lettore, probabilmente ancora confuso, si renderà conto del problema con un'esemplificazione. Immaginiamo che l'Unione europea imponga dazi antidumping su un dato prodotto, diciamo le biciclette, proveniente da un paese asiatico. Improvvisamente le importazioni di biciclette da quel paese calano a picco, mentre aumentano quelle da un paese limitrofo: semplice coincidenza? Solo un'accurata indagine potrà appurare la legittimità dell'operazione. Occorre capire se si è trattato di una macchinazione ordita da truffatori per non pagare i dazi, mentendo, nel caso, sull'origine delle merci. Per accertare situazioni truffaldine bisogna, in una situazione di commercio globalizzato, disporre di informazioni complete e immediate sull'esatto itinerario seguito dalle merci. E' proprio in questo segmento che interviene l'Ufficio europeo per la lotta antifrode, che si avrà modo di descrivere di seguito. Prima di ciò, sono doverose alcune considerazioni.

Quello sopradDETTO è solo un esempio, tuttavia è indicativo della multiformità di mezzi e strumenti a disposizione degli operatori non virtuosi con cui porre in essere operazioni complesse che si sostanziano in frodi doganali. Questo è un aspetto particolarmente rilevante, poiché se è vero che a partire dall'istituzione nel 1999 dell'OLAF, l'ufficio europeo per la lotta antifrode, sono fioccate segnalazioni e indagini in materia, essendo l'organismo autonomo e indipendente a ricevere e avviare investigazioni relative a frodi, corruzioni e altri reati lesivi degli interessi finanziari dell'Unione, è altrettanto vero che non tutto ciò che viene indagato è poi "punito", o sanzionato, soprattutto laddove si tratti di cosiddette investigazioni esterne. Insomma, la competenza penale, ad esempio, rimane saldamente ancorata alla giurisdizione degli Stati membri, destinatari delle risultanze investigative. Questione di assoluto rilievo è dunque quella di elaborare una serie di punti comuni, quantomeno tra gli



Con la globalizzazione, sono cresciute di molto le possibilità di operare nel commercio mondiale con metodologie illegali, tese a evadere le regole doganali

Stati membri dell'Unione, in merito alla gravità di certe condotte fraudolente: avere una visione comune intorno a ciò che può essere chiamato reato oppure illecito amministrativo in questo settore particolarmente fluido dal punto di vista "operativo" può efficacemente ridurre lo spazio di libertà degli operatori economici truffaldini. Ciò, ad esempio, potrà avvenire a mezzo direttiva, volta quantomeno ad armonizzare le legislazioni penali e amministrative dei paesi membri. In definitiva, per concretizzare il potenziale investigativo a disposizione dell'OLAF, che, a partire dal 1 settembre 2016, ha previsto l'introduzione di sistemi di tracciamento elettronico delle merci e un relativo database per agevolare il flusso informativo e la cooperazione tra amministrazioni pubbliche statali e l'organismo investigativo stesso, risulta fondamentale avere, a livello europeo, una percezione omogenea della gravità delle operazioni fraudolente, data la loro mobilissima morfologia. Nota di merito assoluto, in ogni caso, è da ricondursi alla recente espansione di competenza dell'Ufficio: attraverso strumenti informatici traccianti - in tempo reale - le merci sul territorio, viene rafforzata la capacità di analisi dei flussi commerciali da parte delle autorità doganali dell'Unione. Viene quindi irrobustita la base giuridica per l'assistenza reciproca e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri, nonché tra Stati membri e la commissione europea: un'intensa attività di indagine coordinata è senza dubbio fondamentale sia per la prevenzione sia per il perseguimento di simili irregolarità. ■

Prepararsi al cambiamento

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La logistica, trasformatasi in supply chain, è diventata sempre più un fattore strategico dal quale dipendono i risultati dell'impresa, dalla grande multinazionale alla media impresa. Cambiano le distanze, cambia il modello operativo a supporto del modello di business, cambia il modo di effettuare l'ordine da parte del cliente, il tempo di consegna richiesto è quasi immediato, la necessità della gestione del flusso informativo dei processi è la priorità per realizzare il controllo e la flessibilità della catena logistica, vengono ricercate sinergie e tutti gli attori della catena devono collaborare, l'innovazione permea qualsiasi attività e qualsiasi processo. In ambito produttivo lo scenario evolutivo definito dal modello "Industry 4.0" sta ridisegnando i processi di gestione della produzione e della logistica industriale e della catena di approvvigionamento. In ambito distributivo la multicanalità e lo sviluppo esponenziale del canale eCommerce stanno ridefinendo il modello logistico necessario per la consegna del prodotto al cliente.

Recenti ricerche hanno evidenziato l'enorme investimento delle aziende per creare connessioni digitali attraverso la supply

Le supply chain di ogni comparto sono in continua evoluzione: si va verso la "logistica 4.0". Chi fa formazione nel settore deve sempre più raccogliere la nuova sfida e orientarsi verso tale cambiamento



chain. Le aziende leader considerano la digitalizzazione come un'opportunità non solo di fornire un supporto per sviluppare i prodotti, ma anche per ridurre il lead time di risposta, soddisfare la domanda del cliente e costruire valore.

Oltre alla progettazione e alla gestione flessibile dei processi aziendali, le organizzazioni adattative assumono un approccio

plurimodale per affrontare nuovi requisiti di clienti e nuovi modelli di business. Oltre ai tradizionali sforzi di miglioramento continuo operativo e progetti di trasformazione che utilizzano metodologie avanzate, le aziende leader ricercano un'innovazione più aperta con legami con società di venture capital e governance, detenendo e sostenendo sistemi organizzativi esterni e diffusi per sviluppare l'innovazione. Infine, le aziende hanno compreso che il successo della catena logistica così estesa e integrata, dipende anche dalla salute e dal benessere degli ecosistemi critici all'interno e intorno a loro. La sostenibilità è divenuta la parola chiave. E' quindi importante identificare i principali trend che caratterizzeranno l'evoluzione dello scenario della logistica: grandi alleanze per l'innovazione, lo sviluppo delle applicazioni nel campo della realtà virtuale, l'automazione di processo e l'introduzione di tecnologie avanzate, ecc. Tutto questo sta avendo un impatto molto profondo sulle risorse umane e sulle organizzazioni, perché implica la necessità che queste siano in grado di essere flessibili e di rispondere in maniera efficace alle nuove istanze di cambiamento.

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, che negli anni è divenuta un punto di osservazione stabile sulle dinamiche del settore, proprio in funzione di nuove attività da realizzare per lo sviluppo

delle risorse umane che in esso operano, sta programmando alcuni eventi specifici focalizzati sul cambiamento di scenario in atto, volti a cogliere i riflessi del cambiamento sull'assetto organizzativo delle imprese.

"Nel mese di gennaio 2018 prevediamo di realizzare un evento di settore che coinvolga le imprese nazionali di logistica e trasporto, interrogando parti sociali, esperti di settore e sociologi sul tema del cambiamento e dell'impatto del cambiamento sulle persone e le organizzazioni", sottolinea Genziana Giacomelli, direttore della Scuola. "Spesso, fino a oggi, la formazione è stata considerata, soprattutto da parte delle imprese più virtuose, un punto di partenza per colmare gap di competenze specifiche, una leva già da molti riconosciuta utile per la competitività. Oggi si è trasformata in qualcosa di più: è la

direzione e la necessità stessa dettata dal cambiamento, e lo è non soltanto in una prospettiva tecnica, ma di posizione culturale. Mentre il contesto induce generalmente la persona e le organizzazioni a una resistenza al cambiamento, la sfida della formazione consiste, al contrario, nell'incidere su questo valore". ■

Automazione sostenibile

di **Gianni Dubini***

In una logistica sempre più competitiva, i diversi operatori riconoscono che l'automazione soddisfa i loro bisogni di incremento della produttività nonché di maggior sicurezza ed efficienza, non solo nella realizzazione di nuovi terminal, intermodali o portuali, ma anche come ammodernamento sostenibile dei terminal esistenti tenendo in considerazione l'impatto ambientale dell'intervento e avendo cura di reimpiegare o riciclare al meglio le parti sostituite. Si tratta di un netto cambiamento della cultura operativa che richiede un'attenta analisi dei processi del terminal, coinvolge le persone, l'economia, e che richiede competenze tecniche evolute in grado di integrare sistemi complessi avendo cura dell'ambiente in cui si interviene. Nello studio di un nuovo terminal automatizzato o nella conversione di un terminal manuale in uno con operatività automatica, la gestione del cambiamento diventa fondamentale.

L'automazione offre nuove opportunità di lavoro ma richiede anche competenze aggiuntive della forza lavoro e in questo senso la gestione del cambiamento richiede un dialogo aperto di tutte le parti interessate. Solitamente gli ammodernamenti degli equipaggiamenti sono pianificati accuratamente ma con le stesse modalità non vanno trascurati gli aggiornamenti e la formazione delle persone per una maggiore efficienza e per un migliore ambiente in cui loro operano. Le ulteriori competenze necessarie includono la comprensione dei principi di funzionamento degli equipaggiamenti automatici e il loro controllo, l'analisi dei dati, la pianificazione sistematica delle operazioni e dei servizi di manutenzione anche di tecnologia digitale.

In questo contesto vanno previste nuove figure professionali come gli specialisti di sistemi di automazione, gli ingegneri di ottimizzazione del sistema IT, nonché i formatori



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



Un progetto di automazione di un terminal persegue obiettivi come il miglioramento, la stabilizzazione e l'affidabilità delle performance e quindi la riduzione al minimo dei tempi di inattività operativa

delle risorse addette. Allo stesso tempo si avrà una significativa riduzione del numero di addetti alle operazioni di movimentazione dei container e delle manutenzioni tradizionali. L'automazione delle operazioni garantisce il miglioramento dell'impatto ambientale attraverso la riduzione dei consumi energetici e delle relative emissioni. L'automazione dei mezzi aumenta la sicurezza degli operatori, rende l'ambiente lavorativo più gradevole, aumenta la vita degli equipaggiamenti e con nuovi design strutturali con tecnologia aerodinamica migliora l'efficienza contribuendo alla sostenibilità.

Non esiste una soluzione standard che sposa le richieste di tutti gli operatori, ognuno di essi ha la propria storia, le proprie esigenze, le proprie aspettative che concorrono a formare le basi per un progetto personalizzato. Chi ha esperienza e fa automazione di terminal portuali o intermodali lo sa bene, ma si avvale di sotto sistemi standard che consapevolmente combinati costituiscono il progetto personalizzato, riducendo i tempi di implementazione e le risorse, contribuendo così a una maggiore sostenibilità. Una soluzione pre-integrata non sarà solo disponibile più velocemente ma nel suo complesso sarà anche più conveniente. Se l'automazione viene implementata a step, il terminal può conseguire un risparmio

CI SCUSIAMO

Nel numero scorso (n. 10, ottobre 2017), a pag. 34, abbiamo firmato erroneamente l'articolo "Di cosa si parla quando si discute di cultura organizzativa green?" Luca Del Vecchio. La firma corretta era Luca Vecchio, professore di psicologia del lavoro e delle organizzazioni all'Università Milano-Bicocca. Ci scusiamo con l'autore e con i lettori.

nel breve periodo, ma lo stesso può essere annullato nella fase di completamento a causa della complessità dell'integrazione dei vari sotto sistemi. Se il numero di fornitori e/o sistemi è ridotto al minimo, si ridurrà anche il numero di interfacce e pertanto l'automazione nel suo complesso sarà più semplice e veloce da integrare.

Un progetto di automazione di un terminal persegue diversi obiettivi come il miglioramento e la stabilizzazione delle performance, dell'affidabilità delle stesse e quindi la riduzione al minimo dei tempi di inattività operativa. Nella fase di progettazione di conversione di un terminal esistente, si deve considerare una priorità il come assicurare la massima operatività durante le fasi di implementazione dell'automazione e le implicazioni di sostenibilità di tale conversione dipendono molto dalla modalità operativa dello stesso. In un terminal che usa normalmente RTG con generatore diesel le opzioni attualmente utilizzate vedono l'impiego di ERTG ad alimentazione

elettrica, senza operatore a bordo, controllati in remoto, con l'ausilio di trattori portuali o navette automatiche per il trasporto interno. In alternativa e con un intervento più drastico gli RTG vengono sostituiti con ASC per la gestione del "buffer" e navette automatiche per il trasporto interno. Nel primo caso, con l'impiego di ERTG automatici, l'impatto ambientale è minimo perché vengono riutilizzate le infrastrutture esistenti con la sola aggiunta di recinzioni che delimitano l'area operativa automatica, le relative aree di interscambio e i sistemi di sicurezza. Per contro l'implementazione della operatività con ASC produce un maggior impatto ambientale dovuto alla ulteriore installazione delle vie di corsa su binari. In entrambi i casi i consumi energetici e le emissioni vengono drasticamente ridotti andando a ottimizzare l'uso degli equipaggiamenti, riducendo i percorsi, consumando la corretta

quantità di energia e solo quando è indispensabile. Inoltre, migliorando l'ambiente di lavoro degli operatori, incidenti e collisioni dovuti all'errore umano vengono eliminati riducendo drasticamente i costi delle riparazioni e delle responsabilità assicurando un notevole risparmio economico.

I benefici a lungo termine dell'automazione sono chiaramente evidenti ma questi benefici portano cambiamenti a tutti i livelli, quello sociale, ambientale ed economico, che dovranno essere affrontati in modo completo. Come gli addetti di altre industrie sono diventati operatori di sistemi di automazione complessi e come i manutentori sono diventati tecnici che regolano diverse tecnologie integrate, anche gli

addetti ai terminal dovranno essere formati nella gestione di sofisticati sistemi automatici. Solo acquisendo queste conoscenze specifiche e gestendo la trasformazione in modo sostenibile gli operatori portuali e logistici potranno confrontarsi in un futuro competitivo. ■



I benefici a lungo termine dell'automazione sono chiaramente evidenti ma questi benefici portano cambiamenti a tutti i livelli, quello sociale, ambientale ed economico, che dovranno essere affrontati in modo completo

.....
**Gianni Dubini, come socio di SOS Logistica sostiene e diffonde il concetto di sostenibilità nella logistica basato sulla dimensione ambientale, quella sociale ed economica. Responsabile per l'area del Mediterraneo di Kuenz, costruttore di gru operative nei terminal intermodali e portuali, all'avanguardia della tecnologia e con il minimo impatto ambientale. Innovazione, efficienza, riduzione dei consumi energetici con conseguente riduzione delle emissioni sono i fari aziendali di una logistica più sostenibile.*

ASSOLOGISTICA

CON NOI LA FORMAZIONE È

CALENDARIO CORSI

14 / 12

Valore e origine doganale: preferenze e made in - rischi e opportunità di pianificazione

09 / 01

Il contratto di trasporto rivisitato in seguito alle più recenti normative ministeriali

18 / 01

SCOR - come impostare un sistema di KPI di successo

24 / 01

Trasporto internazionale su gomma: cosa impone la normativa, quali gli obblighi e le responsabilità per vettore e committente? in caso di lite cosa succede?

31 / 01

Acquisizione delle società di logistica e trasporto: modelli e strategie di acquisizione. valutazione economica e operativa dell'azienda e verifica degli asset aziendali. sorte dei dipendenti a seguito della cessione

07 / 02

Contratto di logistica e outsourcing logistico, aspetti normativi e pratico-organizzativi

15 / 02

Il Logistic Manager: competenze e abilità di un professionista tra i più richiesti dal mercato

21 / 02

Il contratto di Appalto in Logistica: requisiti, responsabilità solidale e le eventuali sanzioni, anche alla luce della recente evoluzione giurisprudenziale

28 / 02

La responsabilità penale delle imprese di logistica. Pro e contro della scelta di dotarsi di un modello e di un codice etico nel settore dei trasporti e della logistica. I modelli organizzativi previsti dal dlgs 231/2001

CULTURA E FORMAZIONE

SMART, VELOCE E CONVENIENTE!

AUTUNNO INVERNO

01/03

I trasporti marittimi regolati da polizza di carico: diritti, obblighi e responsabilità degli operatori logistici

07/03

I contratti di locazione degli immobili commerciali, magazzini e uffici. modelli contrattuali e casi pratici



Segreteria corsi:

02 6691567 02 6690319 334 6852762

c/o Assologista via Cornalia, 19 MILANO

www.assologisticaculturaeformazione.com

I porti Napa crescono

Dal 2009, i teu movimentati sono cresciuti dell'80%, arrivando a 2,4 milioni.

Le performance dei porti che aderiscono alla North Adriatic Ports Association-Napa (Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria, Fiume) sono in costante crescita: dal 2009 al 2016, la movimentazione complessiva delle merci è aumentata del 30%, passando da 112 a 143 milioni di tonnellate, mentre i container hanno raggiunto un più 80%, passando da 1,3 milioni di teu a 2,4 milioni. Eccellenti anche i risultati sul fronte dell'assegnazione di fondi comunitari, con 164 milioni ottenuti da Bruxelles nel periodo 2009-2016 per lo sviluppo di infrastrutture e progetti di studio. Nell'ultima assemblea dell'associazione, svoltasi a Ravenna, è avvenuto il passaggio di consegne per la presidenza dell'associazione (che cambia ogni sei mesi) da Capodistria a Trieste. Inoltre, l'assemblea ha registrato il rientro nell'associazione del porto di Ravenna, che ne era uscito nel gennaio del 2013. Il neo presidente Zeno D'Agostino, appunto presidente dell'Autorità portuale di Trieste, ha sottolineato: "Il Napa ha le carte in regola per competere con i porti nord europei. Siamo in una fase storica in cui si parla di rafforzamento dei rapporti tra il mondo asiatico e l'Europa. In questa logica, il nord Adriatico diventa una 'cerniera' fondamentale di collegamento con l'Europa del centro e dell'est ed è molto utile che ci sia un tavolo istituzionale in cui la portualità dell'alto Adriatico possa dialogare. Altro dato fondamentale è che stiamo vedendo per la prima volta una crescita importante dei traffici in tutti i cin-

que nostri porti. Il primo elemento da valorizzare è questo: c'è un corridoio marittimo Adriatico al servizio dei traffici internazionali, che sta diventando un corridoio di riferimento. In quest'ottica, il Napa sta vivendo una nuova fase di rilancio e quindi è una grandissima soddisfazione per me presiedere per il prossimo semestre un'associazione sempre più strategica per la portualità europea e internazionale". Durante la riunione, a cui ha partecipato anche il coordinatore europeo del corridoio Baltico-Adriatico Kurt Bodewig, come abbiamo accennato, il porto di Ravenna è entrato nuovamente a far parte dell'associazione. E' stata infatti accolta la richiesta del presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, di riammettere Ravenna in seno all'associazione. "Lo scenario all'interno del quale l'associazione dei porti del nord Adriatico è chiamata a muoversi - ha sottolineato Rossi - è profondamente mutato sia a livello nazionale, con la riforma del settore portuale e la creazione delle Autorità di sistema, sia a livello internazionale dove vi sono fenomeni in atto nel mercato, e la cosiddetta 'Via della seta' è uno di questi, che impongono maggiore determinazione nella difesa del ruolo dei nostri porti in Europa per riaffermare e

accrescere il valore del nord Adriatico all'interno del sistema comunitario economico e dei trasporti. Questo impone un ripensamento delle strategie del Napa al quale Ravenna vuole dare il proprio contributo, e ringrazio i membri dell'associazione che ci hanno messo nella condizione di farlo, perché l'associazione possa continuare a essere un valido strumento per promuovere una condivisa azione programmatica e commerciale del nord Adriatico. Da oggi si lavorerà tutti insieme, con Venezia, Trieste, Koper e Fiume per un rilancio del



Particolare del porto di Ravenna

Napa che, attraverso la cooperazione e la condivisione, il confronto e il dialogo, consolidi e sviluppi il peso del sistema dei porti del nord Adriatico in Europa, consentendoci sia di fare fronte alle nuove, complesse sfide che ci aspettano sia di cogliere le nuove opportunità che si presentano per l'intera area del nord Adriatico". ■

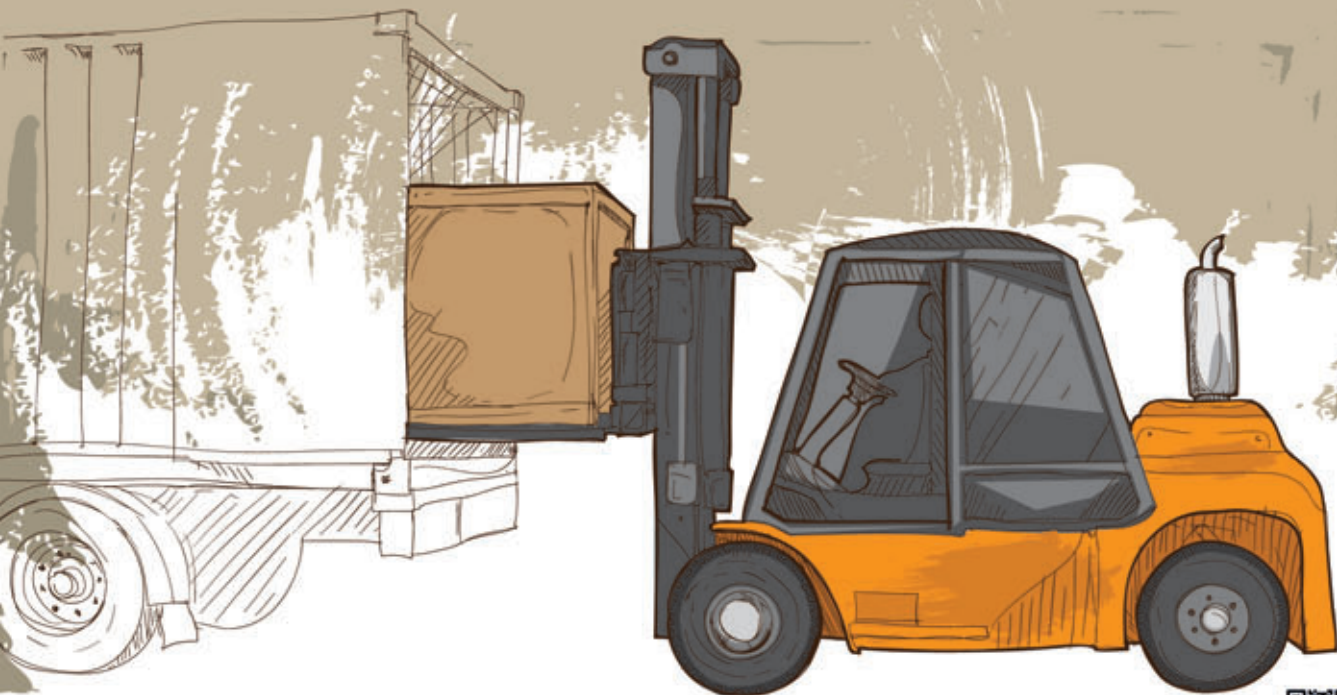
Elpe • Fourth Part Logistics Provider

Scegli bene il tuo partner logistico

- Gestione piattaforme, magazzini e centri distributivi
- Logistica merci
- Trasporti dedicati
- Servizio consegne

Elevate competenze, affidabilità e flessibilità sono gli aspetti che contraddistinguono le offerte di Elpe in ogni settore della logistica

scopri di più
su elpe.it



ELPE Global Logistic Services S.p.A.

Direzione generale: via Tollegno 16, 10154 Torino
Tel. 011 4306120 Fax 0114306121 logistica@elpe.it

Seguici sui social [LinkedIn](#) [twitter](#) [facebook](#)



Organizzata da Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione e dalla nostra rivista si è svolta, presso la Confindustria, la premiazione della tredicesima edizione del Logistico dell'Anno. Una manifestazione che ormai può essere considerata come uno speciale termometro, un'attenta testimonianza dell'evoluzione della logistica, del suo "cammino", della sua attenzione al cambiamento sempre più incalzante degli scenari socioeconomici. Quest'anno, infatti, sono stati presi in considerazione, nel novero delle aziende premiate o meritevoli di "menzione speciale", progetti che riguardano ambiti che fino a poco tempo fa non avevano molto

lazioni in tempo reale con i clienti) sia riguardo l'organizzazione e l'"accorciamento" delle filiere. Da sottolineare anche l'attenzione rivolta ai progetti di "logistica collaborativa". In un paese come il nostro, dove è sempre stato difficile uscire da una logica individualistica, dal "fai da te", è importante che si intensifichi la collaborazione tra le aziende a livello distributivo nell'ottica di abbassare costi e di ridurre sprechi, come i viaggi dei camion a vuoto, ragionando in un'ottica "multicliente". Il Premio Logistico dell'Anno anche nella sua tredicesima edizione ha quindi confermato il suo ruolo di "segnapunti" nel cammino della logistica nazionale verso lo sviluppo.

Logistica e lavoro. Quale futuro?

Un'attenta analisi della situazione lavorativa del settore, che ha spaziato dalle odierne difficoltà per la firma del contratto nazionale alle esperienze portate avanti dalle aziende nell'intento di migliorare le loro performance.

di **Davide Ornati**

“**Q**uale lavoro per il futuro della logistica?”, questo è stato il titolo del convegno che si è svolto nell'ambito della cerimonia di premiazione del Logistico dell'Anno 2017. Un titolo di estrema attualità e per una doppia valenza, in primo luogo perché si è dibattuto un argomento che è all'ordine del giorno, date le vicende e le difficoltà che si stanno registrando in rapporto al rinnovo del contratto di lavoro logistica, trasporto e spedizione, e, inoltre, perché il tema è di notevole rilievo in prospettiva, visto che il settore logistico sta vivendo una profonda evoluzione e deve rispondere ai cambiamenti che stanno incalzando i sistemi produttivi industriali e quelli distributivi. Il mondo economico, per non parlare delle nuove tipologie dei consumi, si muove con rapidità in uno scenario sempre più internazionale e, quindi, la logistica deve trovare risposte adeguate. In questo ambito, ovviamente, l'organizzazione del lavoro nel settore diviene fattore ancora più di rilievo.

Entrando nel merito del rinnovo del contratto, Jean François Daher, segretario generale di Assologistica, si è soffermato sulle attuali criticità: “Stiamo vivendo una specie di anarchia normativa. Il fatto di aver voluto unire artigiani, autotrasportatori, corrieri, spedizionieri, imprese di logistica e cooperative ha mostrato a lungo andare tutte le sue lacune. Sta avvenendo qualcosa di paradossale: le aziende di logistica



e le cooperative, anche quelle che lavorano per le prime, nelle trattative sono sedute dalla stessa parte del tavolo. Si sono formate, inoltre, sigle sindacali, non firmatarie del contratto di lavoro nazionale, che hanno provocato situazioni di turbamento e comportamenti molto spesso impropri. Non può venir lesa il diritto di impresa e il diritto al lavoro dei singoli lavoratori. Questo è avvenuto anche a causa del silenzio delle autorità competenti e di un mancato, adeguato meccanismo di controllo”. L'argomento è stato ripreso nelle conclusioni di Luigi Treu, attuale presidente del Cnel ed ex ministro del Lavoro dal 1995 al 1998 nei governi Dini e Prodi (quando istituì il lavoro interinale, poi sostituito nel 2003 dall'istituto della somministrazione lavoro): “Siamo partiti per adeguare la normativa sul lavoro con quindici anni di ritardo,

oggi dobbiamo impegnarci per migliorare sia gli strumenti che abbiamo a disposizione sia i rapporti tra le forze sociali. Dobbiamo avere regole sulla rappresentatività sindacale e capire che la frammentazione non solo nel mondo sindacale, ma anche in quello dei datori di lavoro, è un fenomeno negativo, aggravato anche dalla comparsa di sigle fantomatiche”. Treu ha quindi parlato di “flessibilità”: “Da noi è interpretata spesso con risvolti negativi, in realtà ci sono esempi di realtà positive. All'estero viene comunemente associata alla parola ‘agilità’ o ‘adattabilità’: in un settore come la logistica è fondamentale gestire correttamente il concetto di flessibilità”. Altro punto su cui si è focalizzato il presidente del Cnel è la formazione: “E’ un aspetto in Italia sottovalutato, nonostante se ne parli spesso. Anni fa dovevamo al- >

fabetizzare la popolazione, adesso si deve fare un salto in avanti. Si deve cominciare dalla scuola, poi continuare nell'alternanza scuola-lavoro per far arrivare i giovani nel mondo del lavoro già con una preparazione. Deve crescere la formazione interna, poiché in Italia meno del 7% dei lavoratori è in continua formazione. Dobbiamo ricordarci che siamo in un mondo 4.0".

Nel corso del convegno, diverse aziende logistiche hanno parlato delle loro esperienze, di come hanno organizzato il lavoro di fronte ai cambiamenti che stanno incalzando. Ilaria d'Aquila, vice president human resources di Ceva, ha illustrato il complesso progetto con cui l'azienda ha realizzato un percorso di formazione di due anni per valutare/promuovere i talenti interni e che prevede inoltre una partecipazione attiva delle giovani risorse a progetti specifici. Il programma, attraverso la valorizzazione delle persone, contribuisce allo sviluppo dell'azienda mediante quattro progetti innovativi: modelli operativi eCommerce; customer care; ottimizzazione delle scorte attraverso sistemi dinamici che utilizzano nuovi strumen-

ti; riduzione del numero dei documenti interni cartacei. Lucio Canova, dell'area manager di Geodis, ha puntato il dito sul futuro: "Abbiamo incominciato a lavorare sulle persone, per iniziare a costituire le squadre che nel 2020 opereranno in linea con il cambiamento. Lavoriamo con le persone all'interno dell'azienda, affiancando ai giovani lavoratori con una certa esperienza e svolgiamo anche formazione esterna. La tecnologia è fondamentale. I giovani sono nati con lo smartphone, portano l'innovazione e quindi hanno una spinta emotiva certamente diversa. Bisogna assicurare a questi giovani una formazione adeguata, senza rischiare di bruciarli in partenza". "Number1 offre ai propri clienti un servizio integrato, per cui si rende sempre più necessario avere risorse che rispondano a 360 gradi", questo l'esordio di Sabina Crippa, responsabile delle risorse umane dell'azienda. "Negli anni abbiamo creato una struttura tramite due linee diverse: da una parte, l'inserimento di giovani laureati - più di 30 nell'ultimo periodo tra laureati in economia e ingegneria gestionale - che sono il risultato di un'accurata selezione svolta da un gruppo di consulenza che ha esaminato oltre 2.000 candidati. Più del 20% delle persone scelte hanno già acquisito un ruolo di responsabilità in azienda. Dall'altra parte abbiamo il progetto di formazione Zenit, per adesso solo sull'area di Parma, per tutte le attività di handling". In aggiunta, Number1 ha un nuovo, recentissimo progetto chiamato Next teso a selezionare le fasce più deboli, disoccupati da tempo, ma anche rifugiati. Paolo Baracchi, direttore risorse umane di Kuenhe + Nagel, ha sottolineato: "Noi ci presentiamo al sindacato, per illustrare le nostre linee guida. Tutte le persone che entrano in azienda hanno una formazione a 360 gradi, indipendentemente dal loro background. L'Home Boarding che segue ha una durata massima di sei

LA CONSEGNA DEI PREMI



I premi ai vincitori sono stati consegnati da Massimiliano Montalti, vicepresidente di Assologistica con delega alle politiche per l'internazionalizzazione delle imprese, da Luigi Terzi, presidente di Assologistica Cultura e Formazione, da Daniele Testi, presidente di Sos Log, associazione aderente ad Assologistica.

mesi, nella quale il lavoratore viene accompagnato nell'inserimento da un tutor. Un altro tema a noi caro è il coinvolgimento da un punto di vista pratico dei dipendenti: ad esempio, con la definizione di concreti premi di produzione". Parlando in particolare della logistica dei farmaci, Andrea Dal Corso, direttore risorse umane e qualità di XPO Logistics, ha ricordato che "il mondo del pharma è un esempio eclatante di quello che è un apparente contrasto fra business agile e specializzazione di competenze. Come azienda provider, dobbiamo specializzarci in maniera estrema. Per esempio, in una nostra piattaforma, che sia deposito oppure officina farmaceutica, dobbiamo avere due direttori tecnici laureati in farmaceutica. Abbiamo la necessità di avere un alto livello di formazione interna, con un elevato livello di conoscenza delle normative: come una richiesta di certificazione delle procedure interne per la serializzazione dei numeri dei farmaci che circolano nel servizio pubblico e privato".

Tutte queste esperienze aziendali raccontate nel convegno sono legate da un filo: la logistica, così come i suoi clienti, chiede sempre di più, diventa sempre più complessa, esigente e "sofisticata": anche il lavoro dovrà seguire un simile percorso.

BORSA DI STUDIO in memoria di Alvaro Spizzica



Anche nella tredicesima edizione del Premio Logistico dell'Anno è stata assegnata la borsa di studio alla memoria di Alvaro Spizzica, che è stato vicepresidente del CIM di Novara e di Assologistica e uno dei nomi più rappresentativi della logistica nazionale. La borsa di studio è stata assegnata alla dottoressa Laura Maretti per la tesi dal titolo "Valutazione di sistemi alternativi di picking su azioni promozionali". Nella foto, la vincitrice con Luigi Terzi, presidente di Assologistica Cultura e Formazione, che le ha consegnato il riconoscimento.

APULIA LOGISTICS

Per il progetto di ottimizzazione del carico di incendio dei magazzini



La soluzione ideata dall'operatore consente di monitorare on-time il carico d'incendio in ogni singola area del magazzino e di riequilibrarne la magnitudo con spostamenti preventivi di pallet tra le diverse aree. Specifiche disposizioni di legge (D. Lgs 105/2015) impongono l'adozione di tutte le misure idonee a prevenire gli incidenti per la presenza, attuale o futura, di determinate sostanze pericolose, in modo da limitare le eventuali conseguenze su persone e ambiente. In quest'ottica è stato condotto uno studio per l'ottimizzazione della gestione logistica di un'azienda soggetta alle disposizioni di legge citate (magazzino di merci pericolose), per la ricerca di una soluzione che, a parità di risultato in termini di sicurezza, permettesse di ridurre al minimo l'impatto in caso di incendio.

RITIRA IL PREMIO:
MASSIMO TAVOLARO, CEO

CEMAT

Per il progetto "Dolce Treno"



Con questo progetto Cemat (società leader nel trasporto combinato non accompagnato e parte del polo Mercitalia del gruppo FS) ha ridotto significativamente le emissioni di CO2 (di oltre il 92% rispetto al traffico stradale, secondo le misurazioni EcoTransit), trasportando zucchero in bulk container (unità utilizzate normalmente per il trasporto di prodotti alimentari sfusi) dalla Francia all'Italia con soluzione intermodale, anziché solo via strada. Ogni treno completo (19 carri) trasporta circa 1.064 tonnellate di zucchero e Cemat effettua una media di 4 servizi a/r a settimana.

RITIRA IL PREMIO:
MAURIZIO DALOLA, responsabile direzione commerciale e marketing per Benelux, Francia, Spagna, Regno Unito

CEVA LOGISTICS ITALIA

Per il progetto "Talent Program"



Il programma contribuisce allo sviluppo dei seguenti 4 progetti strategici: 1) Modelli operativi eCommerce con cui si definisce un'ipotesi di sviluppo innovativa e redditizia, a partire dall'analisi delle esigenze del cliente che ha interesse per tale servizio; 2) Customer care evoluto per razionalizzare e standardizzare l'attuale servizio di customer care, a partire dall'analisi "as is", per definire ipotesi di miglioramento e misurazione dei KPI; 3) Ottimizzazione delle scorte attraverso sistemi dinamici e predittivi che utilizzino anche nuovi tool; 4) Paperless, progetto che effettua una revisione dei processi di trasporto con particolare impatto sulla produzione di documenti cartacei in ottica paperless.

RITIRA IL PREMIO:
ILARIA D'AQUILA, Vp human resources

CONSORZIO ZAI - INTERPORTO QUADRANTE EUROPA

Per il progetto "Treno shuttle" tra l'interporto di Verona e il terminal Fusina di Venezia



Obiettivo del progetto è creare un servizio ferroviario che catturi traffico, oggi ad appannaggio della strada, tra il porto di Venezia e Verona Quadrante Europa con un nuovo servizio intermodale. La soluzione prevede di vendere il "prodotto di lunga distanza" garantendo il trasporto delle unità di carico tra le regioni balcaniche e/o la penisola greca e il Sud Italia fino al centro (Germania) e nord Europa. Il vantaggio di treni da e per la Germania offerti dal Quadrante Europa è ampia, per cui si sono individuate relazioni potenzialmente interessanti da abbinare ai servizi di traghetto Ro-Ro già in essere tra Grecia/Bari e Fusina (e viceversa)

RITIRANO IL PREMIO:
PIERLUIGI TOFFALORI, consigliere Consorzio Zai
NICOLO' REBONATO e **PAOLO LONARDI** di Zailog

COOP ITALIA, CHEP ITALIA, SORGENTI EMILIANE MODENA e DECO INDUSTRIE

Per il progetto "Trasporto collaborativo multiplayer"



Il progetto è lo strumento che consente di mettere in sinergia tratte di trasporto in reverse logistics (mediante il riempimento di mezzi con carichi di pallet vuoti) con tratte di consegna dei clienti. Realizza collaborazioni con vantaggi per tutti gli attori nella catena di fornitura, offrendo inoltre nuove risposte ai cambiamenti del mercato, con economie di scala e sinergie di filiera tra i diversi attori per ridurre l'impatto ambientale.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Coop Italia: **GIUSEPPE BERTINI**, della direzione logistica e supply chain, **THEO RICOVERI**, responsabile sviluppo logistico food. Per Chep Italia: **FEDERICA FERRARIO**, senior manager supply chain, **MARIKA RONCELLI**, carrier manager. Per Sorgenti Emiliane Modena: **RENE' COLOMBO**, direttore logistica, **CARLO MARCONI**, direttore tecnico del gruppo. Per Deco Industrie: **AMEDEO FANTI**, direttore amministrativo, finanziario e controllo

DB CARGO

Per il progetto "Rete a carro singolo"



La società di trasporto ferroviario merci della Deutsche Bahn ha creato in Italia una rete con quattro hub e numerosi centri di trasbordo e raccordi privati. Uno dei suoi punti di forza sono i servizi a carro singolo: permettono a imprese che non hanno sufficienti quantitativi per treni completi di sfruttare la logistica ferroviaria per approvvigionamento e distribuzione di merci/prodotti. La rete italiana di DB Cargo fa capo agli scali di smistamento di Chiasso in Svizzera, Brescia e Verona che sono collegati giornalmente con treni shuttle rispettivamente con Mannheim e con Monaco di Baviera, in Germania.

RITIRANO IL PREMIO:
PIERALBERTO VECCHI, AD DB Cargo Italia services e head of international sales Italia, **MARTEEN DE RIDDER**, presidente DB Cargo Italia services e head of international sales Europe

DHL SUPPLY CHAIN ITALY

Per il progetto "DHL QuickNet"



DHL QuickNet è un nuovo portale che consente ai clienti di gestire in completa autonomia le spedizioni e avere informazioni aggiornate in tempo reale sulla consegna dei prodotti. La piattaforma consente una gestione interattiva dell'utente (come per esempio sulle giacenze), consentendo di effettuare le disposizioni di sblocco direttamente in DHL QuickNet. Il portale integra le funzionalità del track&trace con nuovi importanti sviluppi come la gestione a 360 gradi delle spedizioni di consegna e della reverse logistics su qualunque canale distributivo, nonché la disponibilità dei dati in tempo reale e la possibilità di conoscere l'offerta trasversale dei servizi di DHL Supply Chain.

RITIRANO IL PREMIO:

MARA CESANA, operations engineering,
ADRIANO ZANOTTI, innovation manager

GEODIS

Per SM@RT PAD Project



Il progetto è stato realizzato nell'impianto di Arquà Polesine, Rovigo. Consiste nello sviluppo di un software che permette il dialogo tra gli addetti al rifornimento e imballaggio e i responsabili in regia tramite messaggi scambiati con i-pad che lavorano in rete wireless. L'acronimo SM@ART sta per Send Messages At Replenishment Team. SM@ART richiama il vocabolo inglese che significa sveglio, intelligente, brillante, astuto. Geodis ha voluto così denominare l'innovazione che ha permesso di raggiungere elevata efficienza nel dialogo tra operatori del packing e addetti al rifornimento delle varie postazioni di lavoro. Tra i vantaggi: eliminazione dei doppi viaggi; riduzione dei tempi di attesa degli imballatori; guide operative sempre a portata di mano; massimo controllo da parte dei responsabili al tavolo di regia; comunicazioni immediate tra regia e operatori.

RITIRANO IL PREMIO:

LUCIO CANOVA, business area director, **ANTONELLA ATTINA**, team leader

FM LOGISTIC

Per la piattaforma Inventory Viewer



Inventory viewer è una piattaforma ideata e creata dal support manager di FM Logistic Italia Luca Biasioli. Viene fissata alle braccia di un carrello elevatore e impiega la tecnologia image-based, che consente di catturare un numero illimitato di codici a barre, senza compromettere velocità e accuratezza della rilevazione dei dati. Il progetto in pratica consiste nell'installare un lettore sul carrello elevatore per realizzare un inventario veloce passando attraverso le corsie; il tutto con un tasso di precisione prossimo al 99% e un notevole abbattimento dei tempi di inventario (da un minuto a tre secondi per autista).

RITIRA IL PREMIO:

LUCA BIASIOLI, support functions manager

INTERPORTO - CENTRO

INGROSSO DI PORDENONE

Per il nuovo terminal intermodale all'avanguardia in l'Italia



L'interporto di Pordenone sta per attivare il nuovo terminal intermodale con caratteristiche costruttive molto all'avanguardia per il nostro paese, ovvero lunghezza binari a 750 metri, binari presa e consegna elettrificati, previsione di una stazione elementare passante, con doppia entrata, che eliminerà del tutto l'attività della stazione ferroviaria di Pordenone.

RITIRANO IL PREMIO:

SILVANO PASCOLO, presidente,
GIUSEPPE BORTOLUSSI, amministratore delegato

GEFCO ITALIA

Per la centrale fotovoltaica (23.886 pannelli) su tetto a Courgenay, Svizzera



Ideazione e costruzione della centrale sono il frutto della cooperazione tra Bkw (gruppo specializzato nel settore energetico e delle infrastrutture) e Energie du Jura (società a capitale prevalentemente pubblico che garantisce l'approvvigionamento energetico nel cantone svizzero del Giura) con Gefco. Questa cooperazione si è tradotta in un investimento comune di 12 milioni di franchi svizzeri. Il magazzino Gefco è stato ricoperto da 23.886 pannelli fotovoltaici che rivestono 43 mila mq dei 78 mila totali. Oggi il sito di Courgenay, con la potenza di 6,7 MWc, è la centrale fotovoltaica su tetto più potente della Svizzera, in grado di produrre 6,7 GWh di elettricità l'anno, pari al consumo annuale di 1.550 famiglie.

RITIRA IL PREMIO:

AMALIA PUZO, customer solution design team leader
Gefco Italia

KUEHNE + NAGEL

Per l'adozione di COBOT



Kuehne + Nagel ha introdotto una importante innovazione per il cliente Roche Diabetes Care, presso il sito di Stradella, Pavia. L'innovazione è stata basata sull'automazione - attraverso il Collaborative-RoBOT (COBOT) - che ha riguardato il processo delle attività di etichettatura (13 milioni/anno di etichette da processare, di cui il 70%, pari a 9,2 milioni/anno ora gestite via COBOT) al fine di diminuire le operazioni manuali, ridurre le opere monotone e non ergonomiche, aumentare la produttività, migliorando al contempo la qualità.

RITIRANO IL PREMIO:

Per Roche Diabetes Care Italy: **CRISTINA PICCARDI**, supply chain manager. Per K+N: **DAVIDE ALBANESI**, national business development manager, **ALESSIO ABATANGELO**, site manager

LANNUTTI

Per il network europeo per la logistica del vetro



Nel 1963, ha inizio a Cuneo la storia dell'impresa Lannutti con l'attività di trasporto merci sfuse. Data la presenza locale di uno stabilimento di produzione vetraria, negli anni '70 l'operatore decide di proporre servizi di trasporto del vetro in grandi lastre, una nicchia di mercato che Lannutti non abbandonerà mai più e che lo porterà a essere leader del settore. Infatti, negli anni '90, con investimenti diretti, inizia a varcare i confini nazionali, aprendo una filiale in Francia e una in Belgio. Da allora, nel tempo, sono proseguite le acquisizioni in Spagna, Germania, Francia, Belgio, Cecchia, Romania. Nel 2016, sigla un accordo in Belgio per la gestione del terminal multimodale di Charleroi e, infine, quest'anno, acquisisce un'azienda in Polonia che offre servizi di trasporto internazionali, per lo più dedicati al vetro.

RITIRA IL PREMIO:

VALTER LANNUTTI, amministratore delegato

MERMEC

Per il sistema NOAH in grado di misurare automaticamente i volumi dei pallet in movimento



Nel 2014, Mermec, azienda di riferimento a livello internazionale nella diagnostica ferroviaria, ha iniziato a studiare il settore della logistica e ha intercettato la crescente esigenza di tenere sotto controllo i volumi movimentati, senza imporre rallentamenti al flusso logistico e aumentando le efficienze di processo. Ha quindi deciso di investire per ideare, progettare e testare una soluzione che potesse migliorare in modo significativo processi e risultati degli operatori logistici. A fine 2016 è nato NOAH, un sistema installabile sulle baie di carico dei magazzini e che, grazie all'impiego di sensori ottici, è in grado di rilevare e misurare i volumi dei bancali in movimento direttamente su transpallet o muletto, senza rallentare i normali flussi di lavoro.

RITIRA IL PREMIO:

ANDREA POZZEBON, engineering department manager

LOGISTICA UNO EUROPE

Per un progetto di factory logistics



Logistica Uno è impegnata anche a risalire la catena logistica integrandosi ai fine linea produttivi, non solo con progetti in-house, ma anche rendendo i propri spazi di magazzino delle vere e proprie "factory logistics". Significativo è il caso di Pasta Lensi: per un cliente americano aveva necessità di riconfezionare i pacchi di pasta con affardellatura multipla in termoretrazione con inserimento in display multipli e pallettizzazione robotizzata. Logistica Uno ha fatto suo il know how della produzione per portare la fabbrica in magazzino disegnando un processo su misura.

RITIRANO IL PREMIO:

Per Logistica Uno Europe: **PAOLO BOVO**, amministratore delegato, **GIANLUCA CORNELLI**, logistic manager, **ANDREA BOVO**, operation manager. Per Pasta Lensi: **MARCO STANZIONE**, supply chain manager

MITSAFETRANS

Per il servizio di sanificazione integrata nella supply chain medicale



Il progetto ha previsto la messa in opera di un laboratorio all'interno del principale hub di transito dell'operatore. Una corretta sanificazione consente di rendere l'apparecchiatura riutilizzabile in sicurezza nel rispetto della Digs 81/08; in sicurezza per i tecnici addetti al controllo strumentale; avviabile allo smaltimento senza considerarla un rifiuto a rischio biologico. Il laboratorio di MIT è stato realizzato secondo criteri normativi e di sicurezza standard per la gestione dei rischi biologici. Il metodo di sanificazione prevede l'utilizzo di un prodotto a base di perossido di idrogeno riconosciuto da enti ospedalieri e laboratori. Le operazioni di ritiro, trasporto e sanificazione vengono svolte in sicurezza. Laboratorio e intero processo sono certificati ISO 13485.

RITIRANO IL PREMIO:

EUGENIO CASSATARO, project manager, **GIANFRANCO D'ATTANASIO**, dangerous goods transportation

LONATO e MAXI

Per un'innovativa gestione operativa di logistica ferroviaria



Lonato (Logistica integrata strada ferrovia) e Maxi di Bolzano, tra i principali operatori della commercializzazione di zucchero nel nostro paese, in cooperazione con Mercitalia Rail, hanno messo in atto una gestione operativa di logistica ferroviaria con servizi a valore aggiunto che si conclude con la trasformazione del prodotto sfuso in confezionato. Alla consegna dei treni container e dei vagoni a carro chiuso, inizia un flusso informativo che consente di liberare l'area tecnica dove il container contenente zucchero viene posizionato su un impianto di "ribaltamento" per lo svuotamento dei "liners" in silo. Quindi, automaticamente, viene alimentato l'impianto di confezionamento, con generazione della ricodifica dei nuovi codici articolo e SSCC (Serial Shipping Container Code).

RITIRANO IL PREMIO:

MAURIZIO PEROTTI, direttore Lonato, **THOMAS STAMPFER**, responsabile logistica Maxi Bolzano

MONDELEZ ITALIA E CONAD DEL TIRRENO

Per il progetto "Certificazione dei carichi e tecnologia RFID"



Il progetto si basa su processi ottimizzati e sull'utilizzo combinato di vari elementi tecnologici: invio del messaggio EDI Desadv da Mondelez a Conad del Tirreno; inserimento etichette logistiche con tag RFID passivi in fase di allestimento merce; installazione di varchi RFID attivi sulle porte di scarico del CeDi Conad del Tirreno a Montopoli, Pisa. Altro elemento chiave del progetto è la certificazione da parte di un ente terzo del processo di allestimento degli ordini presso il punto stock di Mondelez.

RITIRANO IL PREMIO:

Per Mondelez: **STEFANO FINORIO**, customer services&logistics manager Italia/Grecia, **VALTER MORIONDO**, customer services manager. Per Conad Tirreno: **PAOLO VADALA**, direttore della logistica

NOLPAL

Per il progetto "Infinity"



Con questo progetto, NolPal riesce a riutilizzare il 100% degli imballaggi in legno recuperati come rifiuto. Grazie ai suoi partner, infatti, nel biennio 2015-2016 la società di noleggio pallet è riuscita a recuperare il 90% dei rifiuti da imballaggio in legno (Codice CER 150103) reimmettendo sul mercato pallet rigenerati (materia prima seconda). E grazie sempre alla sinergia coi partner, il restante 10% dei rifiuti recuperati è stato conferito a EcoBlocks per la produzione di blocchetti in agglomerato idonei sia per la produzione sia per la riparazione dei pallet Epal. Nel biennio 2015-16 i rifiuti recuperati da imballaggio in legno da parte di NolPal e dei suoi partner sono stati quasi 5,7 milioni di kg, quelli rigenerati oltre 5,2 milioni di kg.

RITIRANO IL PREMIO:
ANGELO MANCUSO, direttore generale,
MONIA PAPIRI, key account

NUMBER1 LOGISTICS GROUP

Per il progetto "ALL IN"



Il progetto prevede che Number1 si sostituisca alle proprie committenti in quasi tutte le fasi del copacking (confezionamento). Con Mellin (azienda del gruppo Danone leader nell'alimentazione infantile) il 3PL gestisce tutti gli step relativi al repackaging: design, production (acquisto imballi), planning ed execution; solo la fase di creatività rimane quindi di responsabilità della committente. Tra i benefici ottenuti da Mellin si riscontra una riduzione dei costi complessivi di gestione, un decremento del livello di scorte di imballi, minori errori sugli ordinativi, vantaggi a livello di cash flow in quanto il materiale viene fatturato quando è spedito al cliente finale, una riduzione dei componenti utilizzati grazie alla standardizzazione e ottimizzazione del processo.

RITIRA IL PREMIO:
ANDREA SACCHI, customer solution manager

PONY ZERO

Per l'innovativo e sostenibile approccio alla logistica dell'eCommerce



Pony Zero è un technology based business integrator per gli operatori dell'eCommerce. Offre l'intera gamma dei servizi (sia parcel che fresco) con valori aggiunti quali zero emissioni nel primo e ultimo miglio della catena distributiva; API e collegamento rapido con eCommerce e marketplace; time window delivery; dynamic pricing e ottimizzazione logistica in base alla domanda. L'operatore punta a essere il corriere di riferimento per l'eCommerce dal più basso impatto ambientale, contando su software per la gestione della logistica, tecnologie per la guida autonoma e veicoli a zero emissioni (la sua flotta si compone di bici tradizionali, tricicli, cargo bike, grandi tricicli, scooter elettrici, auto e van elettrici). Tra le sue soluzioni software: piattaforma food delivery; piattaforma last mile delivery; piattaforma di fleet management.

RITIRA IL PREMIO:
MARCO ACTIS, fondatore e chief executive officer

SILO/GRUPPO CFT

Per il progetto "SILO-Food service distribution"



L'operatore ha curato ristrutturazione e layout di un magazzino situato a Siziano, Pavia, realizzando una struttura avanzata, ad alta specializzazione e dalle enormi potenzialità per la gestione del servizio di web-ordering che un importante player del settore cash and carry offre ai propri clienti del settore horeca. Per garantire un'operatività efficace ed efficiente, l'organizzazione interna del magazzino risponde a necessità diverse rispetto a quelle dei normali Ce.Di della Gdo: è stato infatti progettato e realizzato un deposito che, oltre a caratterizzarsi per l'alta specializzazione nella conservazione delle merci con ambienti e temperature distinte per singole referenze, replica struttura e funzionalità di un punto vendita sia per quanto concerne i flussi logistici che il sistema informatico.

RITIRA IL PREMIO:
CLAUDIO TORCHIA, direttore generale gruppo CFT

STEF ITALIA E MONDELEZ ITALIA

Per l'adozione di soluzioni a elevato contenuto "green"



Dall'esigenza di sostenibilità di Mondelez (multinazionale americana del settore food) e Stef (operatore europeo della logistica del freddo) sono nati alcuni progetti di collaborazione specifici, che consentono di gestire al meglio impatti economici, sociali e ambientali connessi ai propri processi, prodotti e servizi. Primo tra tutti, le interfalde: si tratta di supporti in materiali plastici (pvc) utilizzati per l'allestimento di sagome destinate ai Ce.Di in ventilazione. L'allestimento a interfalde ha sostituito quello tradizionale, su pallet di legno, ottenendo una sensibile ottimizzazione del carico con la riduzione del volume occupato.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Stef: MATTEO FILIPPONI, responsabile filiale di Tavazzano. Per Mondelez: MARZIA MARIONI, supply cost control/projects collaboration manager, MASSIMILIANO CERUTTI, warehouse and quality manager

STI-SOCIETA' TRASPORTI INDUSTRIALI

Per progetti di alternanza scuola lavoro



L'operatore ha deciso di collaborare con scuole e istituzioni al fine di contribuire allo sviluppo del territorio dove è insediato. Due i progetti cui ha aderito. Il primo è "6 nel posto giusto", voluto dal comune di Nogara, Verona, e da un'importante azienda del territorio, attraverso il quale il mondo del lavoro e quello scolastico promuovono il dialogo tra imprese locali, istituzioni scolastiche e studenti. Aderendovi, STI consente a neo diplomati del territorio di effettuare stage presso le proprie strutture. Il secondo progetto è quello di orientamento deciso dall'Istituto Itis G. Marconi di Verona (tra i cui indirizzi di studio vi è anche quello di logistica) per gli alunni delle classi quarte e quinte, allo scopo di aiutarli nella scelta post-diploma, lavorativa o universitaria. In questo caso STI presenta le proprie attività aziendali e ospita i ragazzi in stage.

RITIRANO IL PREMIO:
MARCO CIPRIANI, presidente, ERMANO MARIGO, consigliere delegato e direttore amministrazione-finanza, EMANUELE SALI, direttore commerciale

TRANSPOREON GROUP

Per il progetto "Logistics 4.0 Maturity Benchmark Tool"



Il tool consiste in un test online per misurare in termini di logistica 4.0 il livello di digitalizzazione di un'azienda. Gruppo Transporeon (gestisce le piattaforme di e-Logistics leader nel mondo) lo ha sviluppato assieme a Cybernetics Lab (istituto della facoltà di Ingegneria meccanica) e alla cattedra di Management delle informazioni in ingegneria meccanica presso l'Università RWTH di Aquisgrana. Il livello di sviluppo dell'azienda viene misurato in relazione a otto parametri: grado di sostenibilità, capacità di adattamento, grado di automazione dei processi, grado di digitalizzazione, grado di collaborazione, grado di orientamento al cliente, grado di trasparenza, capacità di utilizzo delle informazioni.

RITIRANO IL PREMIO:

ALESSANDRO DE MARTINI, country manager Italia,
ELISABETTA DEVOTI, field marketing manager Italy

XPO LOGISTICS

Per la gestione evoluta del parco carrelli



In XPO ogni carrello all'interno del deposito è stato dotato di un dispositivo di comunicazione in remoto che ne registra ogni azione durante il ciclo di utilizzo e ricarica in un orizzonte temporale di 24 ore, 7 giorni su 7. I dati per singolo carrello vengono convogliati a un tool elettronico per il monitoraggio in ogni suo aspetto (ore di utilizzo/ricarica e mapping delle fasce orarie di attività; tempi e performance di transito/sollevamento; tracking degli eventi avversi con celere segnalazione automatica alle persone competenti non appena si verifica una collisione). Inoltre, è stato installato nei locali di ricarica mezzi un dispositivo che consente una "ricarica intelligente".

RITIRA IL PREMIO:

ANTONIO SUOZZO, site manager

MENTIONI SPECIALI

COLUMBUS LOGISTICS

Per i percorsi formativi manageriali "Liuc&Columbus Logistics Workshops"



L'operatore ha deciso di farsi promotore della diffusione della cultura nel mondo della logistica, garantendo conoscenze di livello accademico e proponendo questa idea a Liuc Università Cattaneo di Castellanza (Varese). L'ambizione si è concretizzata con i "Liuc & Columbus Logistics workshops", un percorso manageriale che si rivolge ai responsabili logistici e di supply chain e che mira a offrire loro una maggiore consapevolezza sugli elementi chiave che caratterizzano la logistica e l'outsourcing logistico oggi. A rendere esclusiva l'offerta formativa è il sostanzioso contributo economico da parte di Columbus Logistics. I corsi si sono tenuti da marzo a ottobre 2016 e hanno trattato di outsourcing, scorte, magazzini e trasporti; gli iscritti sono stati 128.

RITIRA IL PREMIO:

STEFANO BIANCONI, direttore generale

DKV EURO SERVICE

Per la funzione Prepaid di DKV Cockpit



All'interno di "DKV Cockpit", il cruscotto online accessibile dai clienti in completa autonomia, DKV Euro Service propone ora la funzione Prepaid, realizzata non solo per soddisfare le esigenze delle grandi aziende che devono gestire flotte di padroncini e terzisti, ma anche per rispondere alle necessità della piccola e media impresa attenta a monitorare costantemente le transazioni e conseguentemente i consumi giornalieri e mensili dei propri mezzi. Grazie a questa funzione è possibile estendere o ridurre i limiti di consumo assegnato alle DKV Card, mantenendo la fatturazione delle transazioni, in termini di post payment, con i medesimi termini di pagamento già concordati.

RITIRANO IL PREMIO:

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

ELPE GLOBAL LOGISTIC SERVICES

Per l'innovativa gestione logistica dell'evento Terra Madre Salone del Gusto 2016



Nel progettare le linee guida dei servizi previsti nell'edizione 2016 di Terra Madre Salone del Gusto di Torino (che per la prima volta si svolgeva in spazi all'aperto), Elpe si è concentrata su due obiettivi principali: offrire agli oltre 900 espositori servizi dinamici e rapidi, riducendo al minimo i tempi di attesa; agevolare l'esperienza vissuta dalle migliaia di visitatori, italiani e stranieri. L'operatore si è occupato della gestione di un magazzino di 12 mila mq sito all'interno del parco del Valentino e quindi di ricevimento e stoccaggio delle merci degli espositori e delle consegne presso i relativi stand.

RITIRANO IL PREMIO:

GIUSEPPE OCCIDENTE, direttore risorse umane, **MATEO MUSSO**, responsabile relazioni esterne e comunicazione gruppo Elpe

I-FAST AUTOMOTIVE LOGISTICS

Per il progetto "LNG Fleet"



L'azienda del gruppo FCA, leader in Europa nel trasporto su strada di veicoli, è la prima società a utilizzare mezzi alimentati a metano liquido (LNG) per il trasporto di vetture. Il progetto "LNG Fleet" è iniziato nel gennaio 2016 quando I-FAST Automotive Logistics valutò l'opportunità di utilizzare la tecnologia a metano liquido. Dopo le analisi di fattibilità, si è proceduto con la realizzazione di un veicolo regolarmente collaudato e registrato per circolare su strada. I-FAST lo ha sperimentato per oltre 8.000 km su varie rotte. Attraverso l'utilizzo di innovativi sistemi telematici è stato possibile monitorare giornalmente i consumi, che sono risultati inferiori fino al 15% rispetto agli omologhi veicoli diesel. Date tali performance, all'inizio di quest'anno, l'operatore ha deciso di affidarsi a questi mezzi. Per il 2017 si aspetta un calo delle emissioni di circa 156 tonnellate.

RITIRA IL PREMIO:

GABRIELE BERGOGLIO, logistics engineering & performances manager

KFI

Per la gestione del processo di resi dell'azienda Pupa



Pupa (azienda italiana che produce e distribuisce cosmetici in 67 paesi nel mondo) e KFI (società specializzata nello sviluppo di soluzioni integrate per la tracciabilità e la codifica prodotti) hanno studiato un processo di sorting capace di garantire una gestione efficiente del processo di reso e di ricondizionamento. In particolare sono state progettate postazioni ispirate alla logica di ventilazione multireferenza vs monoreferenza, utilizzando una tecnologia basata sul put to light: al momento del ricevimento i colli vengono aperti e i prodotti scannerizzati. Contemporaneamente lo scanner invia un segnale che si traduce in un impulso luminoso, che consente all'operatore di collocare in maniera intuitiva al posto giusto il prodotto in uno dei molti vassoi presenti sulla rastrelliera creata ad hoc.

RITIRANO IL PREMIO:

Per KFI: **IVAN CONTE**, sales engineer, **DALILA FREDDI**, marketin&communication manager. Per Pupa: **MARCELLO DI FRANCESCANTONIO**, logistics manager

LCT - LUIGI COZZA TRASPORTI

Per l'impegno verso un trasporto e una logistica sostenibili



L'azienda per il trasporto merci a lunga distanza nazionali e internazionali LCT-Luigi Cozza Trasporti si è imposta un codice di condotta in tema di sostenibilità ambientale e sociale. A tal fine ha investito in mezzi alimentati a LNG che abbassano significativamente l'emissione di CO2 e vanno a completare la sua flotta composta per la quasi totalità da mezzi Euro 6. Negli ultimi tre anni LCT ha dedicato alla sostenibilità investimenti importanti sia in mezzi sia in strutture (tutti i suoi magazzini sono dotati di impianti fotovoltaici). Ha quindi adottato vari approcci e soluzioni, iniziando dallo studio e rispetto delle vigenti normative circa metodi di calcolo delle emissioni e nel rispetto dei programmi delle imprese clienti per la riduzione dell'impronta ecologica. Ha inoltre favorito l'intermodalità ferroviaria e marittima.

RITIRANO IL PREMIO:

LUIGI COZZA, direttore commerciale, **MASSIMILIANO URSINO**, direttore logistica

NOLPAL e SIBEG

Per il progetto "circolare" TPM2Sibeg



Il progetto TPM2Sibeg è uno spin-off di SharePal, il progetto di gestione del pallet da interscambio mirato alla sostenibilità ambientale e all'innovazione tecnologica. TPM2Sibeg (gestione totale dei pallet per Sibeg) è un progetto che, partendo dalla particolare caratteristica distributiva di Sibeg (imbottigliatore ufficiale ed esclusivo di Coca-Cola in Sicilia), sfrutta appieno alcuni principi chiave di SharePal: riutilizzo totale dei pallet; sostanziale riduzione dei viaggi di pallet "vuoti"; recupero e riutilizzo dei pallet Epal non conformi, procedendo al loro ricondizionamento e alla immissione in nuove filiere che necessitano di pallet selezionati di qualità standard.

RITIRANO IL PREMIO:

Per NolPal: **ANGELO MANCUSO**, direttore generale, **MASSIMO IULIANO**, field service executive, **AGATA VECCHIA**, logistics assistant. Per Sibeg: **GAETANO RUSSO**, procurement manager

KUEHNE + NAGEL

Per il ridisegno della global supply chain spare parts di Maschio Gaspardo



Maschio Gaspardo (multinazionale leader nella produzione di attrezzature agricole) ha assegnato a Kuehne + Nagel l'incarico di ridisegnare il segmento strategico e operativo della propria supply chain per quanto riguarda le parti di ricambio. In concreto, l'operatore ha svolto diversi workshop, organizzato visite congiunte "on-site" in alcuni magazzini, istituito meeting settimanali per il monitoraggio delle attività. Il nuovo modello di supply chain proposto da K+N si basa su riduzione dello stock, razionalizzazione delle logistiche di trasporto, semplificazione delle tipologie dell'ordine, centralizzazione e standardizzazione dell'IT. Tale modello consente a Maschio Gaspardo di ottenere benefici sia sul cash flow che sull'Ebitda del gruppo.

RITIRANO IL PREMIO:

Per K+N: **AUGUSTO PICHERO**, supply chain design manager, **GIOVANNI ARNESANO**, project manager. Per Maschio Gaspardo: **LUIGI CASETTA**, chief service officer

NOVA SYSTEMS

Per la soluzione "Be One" per spedizioni internazionali, dogane, trasporti e logistica



BeOne è la soluzione in cloud di Nova Systems rivolta al mondo delle spedizioni internazionali, delle dogane, dei trasporti e della logistica. Nel software di Nova Systems il WMS è completamente integrato con gli altri moduli della suite di BeOne. La soluzione supporta le attività delle aziende che abbiano nel loro core business sia il B2C che il B2B, nell'ambito della logistica e dei depositi conto terzi. Tra le varie funzionalità della soluzione vi è BeOne Analytics: il sistema di raccolta dei dati analizza i fenomeni, le cause dei problemi, le performance ottenute per valutare l'andamento della società, delle filiali e dei traffici. Nella suite sono integrati, tra l'altro, anche il controllo di gestione, la contabilità, le operazioni doganali, il sistema di gestione documentale, l'archiviazione elettronica, il data interchange, la radiofrequenza.

RITIRA IL PREMIO:

VALERIO AVESANI, CEO

OM STILL

Per il sistema di ricarica batterie di trazione "E-Charger Pro"



E-Charger Pro è un dispositivo di ricarica universale e compatibile con tutte le marche di batterie presenti sul mercato: può alimentare batterie di qualsiasi capacità e tensione, sia al piombo che al gel. Inoltre, il pratico dispositivo E-Batt Pro installabile sulle batterie permette un continuo dialogo tra queste e l'E-Charger Pro.

RITIRA IL PREMIO:
PAOLO GHEZZI, CEO

WORLD CAPITAL REAL ESTATE GROUP

Per l'analisi sulla logistica del beverage alcolico



L'indagine si è prefissa di delineare l'immagine del magazzino più adatto alla logistica per il beverage. Molteplici gli aspetti esaminati, orientandosi sia su strutture esistenti sia su quelle ancora da realizzare e che si sposano meglio con le esigenze emerse negli ultimi anni.

RITIRA IL PREMIO:
MARCO CLERICI, architetto

Premio alla memoria di GINO MARCHET



Per lo straordinario impegno profuso nell'elevare il livello culturale della logistica in Italia.

RITIRANO IL PREMIO: la moglie Paola Marchet e Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano

PREMI AD PERSONAM

BRUNO ACETO



Per il significativo impegno nel modernizzare il comparto della logistica e del Supply Chain Management.

RITIRA IL PREMIO: Silvia Scalia - ECR Coordinator

MARIO BASSO



Per l'importante contributo allo sviluppo di una logistica immobiliare moderna e di elevato standard

BARTOLOMEO GIACHINO



Per l'impegno, la competenza e la passione a favore dello sviluppo della logistica e dei trasporti

MAURIZIO PERUZZI



Per l'importante impegno giornalistico-divulgativo in ambito logistico

DANIELE TESTI



Per la promozione di una nuova consapevolezza per la sostenibilità sui temi della sostenibilità e il fondamentale contributo allo sviluppo dell'offerta associativa di SOS Logistica, prima associazione italiana a promuovere la logistica sostenibile come opportunità di crescita e innovazione

STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



Per il significativo contributo alla razionalizzazione e crescita della logistica e dei trasporti in Italia. Ha ritirato il premio il professore ingegnere Maurizio Crispino

L'outsourcing "strategico" cresce, seppure troppo lentamente

Dai dati della ricerca dell'Osservatorio del Politecnico di Milano, la terziarizzazione di una parte rilevante del processo logistico, nel 2015, ha raggiunto i 9 miliardi di euro, con un aumento del 10,8% sul 2009.

di **Carlotta Valeri**

Secundo i risultati della ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics della School of Management del Politecnico di Milano, presentata al convegno "Omnicanalità, Green e Partnership: la logistica cambia volto", il settore della Contract Logistics conferma il suo buono stato di salute anche nel 2017, con un fatturato previsto di 80 miliardi di euro e una crescita rispetto all'anno precedente dell'1,8% in termini reali, che consolida il trend positivo degli ultimi quattro anni (più 1,4% nel 2016, più 0,7% nel 2015 e più 1,4% nel 2014), trainato dall'aumento del traffico merci, dal continuo incremento delle vendite all'estero e da una decisa ripresa del Pil. Si riduce ancora

il numero di imprese attive nella logistica conto terzi: nel 2015, si contano 95 mila operatori, tra autotrasportatori, corrieri, gestori di magazzino, operatori logistici, spedizionieri, gestori di interporti/terminal intermodali e operatori del trasporto ferroviario/combinato strada-rotaia, con un calo del 2,2% rispetto ai dodici mesi precedenti, particolarmente evidente tra gestori di magazzino (meno 17,1%) e autotrasportatori in società non di capitali (meno 6,4%). Mentre diminuisce il numero di aziende, aumenta la quota di fatturato del 10% di operatori logistici e spedizionieri, segnale dell'aumento di concentrazione nel settore. L'incidenza della logistica conto terzi continua a cresce-

re, raggiungendo nel 2015 una quota del 40,1% sul totale delle attività logistiche, per un valore di mercato (il fatturato diretto ai soli clienti) di 44,6 miliardi di euro (più 6,3% rispetto al 2009) su un valore complessivo del comparto logistico pari a 110,8 miliardi.

In questo contesto si affermano nuove tecnologie green, come i veicoli LNG e i carrelli con batterie agli ioni di litio, in grado di offrire benefici sia economici sia ambientali. Si sta imponendo anche una riconfigurazione della gestione dell'ultimo miglio e del punto vendita, per effetto della rivoluzione digitale e della sfida dell'omnicanalità che hanno investito il settore. Per questo motivo,

Fatturato della logistica conto terzi nel 2015



L'INTERVENTO DI GENTILE

“E’ con orgoglio che siedo a questo tavolo di confronto di uno dei templi della cultura nazionale (anche logistica), il cui scopo è di indicare la rotta che il nostro settore sta prendendo, così da consentire a noi operatori di individuare e perseguire solu-



zioni con cui restare al passo di un tempo la cui caratteristica principale è il cambiamento”. Con queste parole ha iniziato il suo intervento al convegno Andrea Gentile, presidente di Assologistica, che ha ricordato come il “cambiamento” in logistica sia attualmente caratterizzato da elementi quali l’omnicanalità, la green logistics e rapporti con la committenza connotati sempre più da vera partnership, tre temi analizzati appunto dalla ricerca dell’Osservatorio del Politecnico di Milano. “Il nostro settore, complici vari fattori (non solo economici, ma anche di natura diciamo così più ‘politica’) sta vivendo una sorta di primavera, dopo anni piuttosto complessi e difficili. Gli indicatori economici ci dicono che il trend positivo è un dato di fatto e tutto il settore è in fermento. Mi duole però ricordare che l’aumento di fatturato delle nostre imprese è andato di pari passo con una costante diminuzione del numero delle aziende, soprattutto nel settore dei trasporti. Con la conseguenza di disporre di un’offerta di servizi logistici che rischia di essere inferiore rispetto alla domanda”. Il campione dei dati analizzato dall’Osservatorio dice inoltre che la maggior parte dei contratti di outsourcing logistico si chiude solo con l’approccio tariffario, fattore questo che non gioca a favore del tanto auspicato cambiamento. “E che non aiuta neppure l’altrettanto auspicata partnership,

di cui il settore ha grande necessità per evolvere verso quel ‘miglioramento continuo’ che è alla base di ogni approccio, sano e vincente, tra committente e fornitore di servizi logistici”, ha aggiunto Gentile.



Dallo studio del Politecnico emerge in particolare la ricerca di una maggiore collaborazione nei rapporti fra committente e fornitore, indirizzata nel 25% dei casi al miglioramento continuo delle prestazioni

cresce l’interesse degli operatori per le Logistics App, sempre più utilizzate anche al di fuori dell’home delivery per sfruttare opportunità come il postino intelligente, il calcolo del tempo di arrivo previsto in real time, l’integrazione con IoT e le chat tra driver e back-office.

bile scientifico dell’Osservatorio. “Le imprese della logistica appaiono oggi molto ricettive verso la sostenibilità e la necessità di digitalizzare i processi per costruire circuiti logistici personalizzati in grado di venire incontro alle esigenze di consumatori”.

“Dalla ricerca emerge il quadro di un settore in salute, che presenta fatturato e mercato in crescita, e che affronta in modo pragmatico importanti cambiamenti, legati da un lato all’introduzione delle nuove tecnologie a livello sia hardware sia software, dall’altro all’evoluzione del comportamento dei consumatori e degli attori della filiera” ha affermato Marco Melacini, responsa-

Tra i principali trend del settore della Contract Logistics evidenziati nello studio emerge in particolare la ricerca di una maggiore collaborazione nei rapporti fra committente e fornitore, indirizzata nel 25% dei casi al miglioramento continuo delle prestazioni. La maggior parte di queste collaborazioni virtuose (il 71%) riguarda la terziarizzazione “strategica”, cioè l’outsourcing di una parte rilevante del processo logistico a un unico fornitore, una nicchia del comparto che negli ultimi anni ha registrato una crescita più marcata del mercato complessivo (più 10,8% nel periodo 2009-2015), con un’incidenza del 20% nel settore logistico e un valore di mercato da 9 miliardi di euro nel 2015. Gli obiettivi di queste nuove forme di collaborazione sono principalmente il miglioramento del servizio (36% dei casi) e il miglioramento congiunto di costi e servizi (53%), la riduzione dell’impatto ambientale è oggetto di miglioramento. ■

Carro singolo, ci pensa la DB

La filiale italiana delle ferrovie tedesche ha organizzato una rete a larga scala per carri singoli o a gruppi venendo incontro alle esigenze delle piccole e medie aziende. Garantito il collegamento internazionale.

di **Ornella Giola**



PIERALBERTO VECCHI

Recentemente insignita del premio “Il Logistico dell’Anno 2017” per il progetto “Rete a carro singolo”, DB Cargo è da tempo una realtà consolidata nel nostro paese. Ma quali sono i suoi reali obiettivi per il nostro mercato? Lo abbiamo chiesto a PIERALBERTO VECCHI, amministratore delegato di DB Cargo Italia Services, la società commerciale che gestisce assistenza e consulenza per i clienti del trasporto ferroviario della rete DB Cargo in Italia.

LA VOSTRA ORGANIZZAZIONE È EMANAZIONE DELLA PIÙ GRANDE ED EFFICIENTE IMPRESA FERROVIARIA EUROPEA: CHE RUOLO GIOCATE NEL NOSTRO PAESE?

La DB (Deutsche Bahn), ovvero le

ferrovie tedesche, ha elaborato il piano “DB 2020” con il quale si prefigge di unire “ferroviariamente” l’Europa, mediante una rete interconnessa con tutti i paesi dove la nostra organizzazione è presente. Lo scopo è di inserire i clienti europei all’interno di un network internazionale che non ha eguali nel vecchio continente, grazie a tutte le filiali di DB Cargo che si estendono dalla Spagna alla Romania e dalla Scandinavia all’Italia, senza escludere i nuovi servizi ferroviari da e per la Cina lungo la cosiddetta “via della seta”. Per tornare all’Italia, il nostro compito è dunque quello di contribuire a connettere il paese a tutti gli access points della rete europea delle DB.

ATTRAVERSO LA FILIALE ITALIANA, DB CARGO HA RIORGANIZZATO NEL NOSTRO PAESE LA RETE A CARRO SINGOLO COLLEGANDOLA AL PROPRIO NETWORK EUROPEO E DOTANDOLA DI 4 HUB E OLTRE 60 PUNTI TRA SITI DI TRASBORDO E COLLEGAMENTI A RACCORDI PRIVATI. QUALI I REALI VANTAGGI DI QUESTA OPERAZIONE?

Siamo gli unici a garantire su larga scala i trasporti a carro singolo, una modalità di servizio praticamente abbandonata dalla gran parte degli operatori sul mercato e che noi invece riusciamo a gestire in termini commercialmente validi, grazie all’inserimento in un sistema profondamente strutturato e internazionale come quello della rete del gruppo DB. Questo permette ai clienti,

che non hanno volumi sufficienti per spedire un treno completo, di utilizzare la ferrovia per carri singoli o gruppi di carri. Si tratta comunque di un servizio che, vista la natura stessa del sistema economico-produttivo dell’Italia, fatto per lo più di Pmi, risponde appieno alle reali necessità del mercato. Dietro al successo di questa formula ci sono però altri fattori, che sono il poter contare su una struttura consolidata di railports e su una gestione oculata dei vagoni.

NE VOGLIAMO PARLARE? PARTIAMO DAL NETWORK DEI RAILPORTS...

I railports sono impianti privati di interscambio ferro-gomma aperti all’accesso pubblico per i clienti non raccordati. Sono stati progettati per gestire svariate tipologie di merci, imballate o non imballate, solide o liquide, su pallet o sfuse. Dispongono di attrezzature di trasporto appropriate, dal carrello a forche al nastro trasportatore, dal muletto alla gru. Consentono di trasbordare le



merci fra due diversi vettori, su ferrovia e su strada e il trasbordo può avvenire in modo diretto oppure le merci possono essere stoccate temporaneamente. Tale prassi consente ai clienti di ridurre le dimensioni dei propri magazzini e di sostituirli con una soluzione mista, in cui la maggior parte del viaggio viene effettuata in treno; a questa seguono il trasbordo, lo stoccaggio presso il rail-port, nonché il trasporto a monte e a valle su strada. DB Cargo Italia conta su nove railports situati a Torino Orbassano, Desio, San Zeno, Verona, Grisignano, Castelguelfo, Dinazzano, Anagni e Maddaloni.

... E VENIAMO AL "WAGON MANAGEMENT".

I vagoni utilizzati nel traffico diffuso a carro singolo sono dei tipi più diversi, in funzione delle merci da trasportare, e questo può creare qualche problema nella gestione dell'uso ottimale dei rotabili, cioè nel raggiungere l'obiettivo di farli viaggiare quanto più possibile pieni e ridurre al minimo i viaggi a vuoto per il riposizionamento. DB Cargo proprio per questo ha potenziato molto in Italia l'attività di fleet-management del parco carri, per garantirsi la massima produttività della flotta, ridurre di conseguenza il costo globale del servizio ed essere più competitiva rispetto al trasporto su strada. Un servizio che ha permesso di

offrire ai clienti il servizio a carro singolo anche per tratte domestiche e non solo internazionali.

DELLE DIFFERENTI AREE MERCEOLOGICHE CHE SERVITE, QUALI INCIDONO MAGGIORMENTE NEL VOSTRO BUSINESS COL MERCATO ITALIANO?

Movimentiamo merci ad alta intensità ferroviaria, ovvero acciaio (principalmente nell'area di Brescia), legname e carta (nel nord ovest), automotive (nord est), materie prime (in centro Italia), nonché beni di largo consumo, quali conserve di pomodoro.

PUÒ CHIARIRE I VOSTRI RAPPORTI CON DB SCHENKER, ANCHE NEL NOSTRO PAESE?

L'operatore logistico facente parte del mondo DB funge spesso da nostro partner logistico per gestire servizi door-to-door, nonché da partner commerciale per lo sviluppo di nuovi traffici, pur mantenendo la nostra neutralità sul mercato come vettore ferroviario.

IL VOSTRO NETWORK ARRIVA ANCHE A MARCIANISE: IN CHE MISURA SIETE INTERESSATI AL BUSINESS DEL SUD ITALIA?

Attualmente effettuiamo due servizi a settimana per Maddaloni; l'obiettivo è quello di aumentare i volumi nel Mezzogiorno, anche se la forte e competitiva concorrenza del camion non ci permette di intercettare tutta la domanda.

OLTRE AL TRASPORTO FERROVIARIO TRADIZIONALE COME SIETE POSIZIONATI NEL TRAFFICO INTERMODALE?

Come gruppo DB, siamo storicamente presenti nel settore Intermodale con diversi servizi internazionali da e per l'Italia. A questi si è aggiunto di recente un collegamento intermodale domestico, che dal luglio dello scorso anno unisce con successo l'interporto Qua-

drante Europa di Verona e l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci a Guasticce, Livorno, con tre circolazioni settimanali. Obiettivo di questo servizio è di raccogliere traffici con origine e destino le aree di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia; attraverso poi la rete di relazioni ferroviarie che partono da Verona, il porto di Livorno raggiunge anche gli appetibili mercati dell'Europa centro-settentrionale. Con lo stesso principio stiamo studiando altri collegamenti nazionali.

CON LA FONDAZIONE DI MERCITALIA RAIL COME NUOVA DIVISIONE CARGO DI TRENITALIA C'È STATO UN NUOVO INIZIO PER IL MERCI FERROVIARIO ITALIANO. COME VI RELAZIONERETE CON TALE DIVISIONE?

La "cura del ferro" sta dando i suoi frutti e il settore ferroviario merci in generale è finalmente in ripresa. I dati degli ultimi due anni mostrano un trend positivo sia per gli associati Fercargo, che rappresenta le imprese ferroviarie private, che per Mercitalia. Le imprese ferroviarie sono al tempo stesso concorrenti e partner per lo sviluppo dei traffici. Per questo motivo, la nascita del polo Mercitalia può rappresentare una risorsa per il nostro settore: se la qualità del servizio ferroviario aumenterà, tutti saranno spinti a migliorarsi e anche la politica dovrà per forza porre la dovuta attenzione al settore ferroviario.

DB CARGO ITALIA È MEMBRO DI FERCARGO, COME GIUDICATE QUESTA ESPERIENZA?

Fercargo è un'associazione che si è rivelata fondamentale per innalzare l'attenzione della politica sul nostro settore. Ha inoltre saputo compiere positive azioni di lobbying a favore di un complessivo miglioramento del mondo ferroviario italiano.



Il nord est gioca le sue carte

A Venezia si sono svolti gli Stati Generali della logistica di un territorio che rappresenta una parte essenziale dell'economia del paese. Verso la costituzione di una "cabina di regia" per armonizzare gli interventi.

di **Stefano Pioli**

A Venezia, nella magica atmosfera dell'antico Arsenale, si sono riuniti gli Stati generali della logistica del nord est. L'obiettivo primario era quello di lavorare per dare vita al "primo sistema integrato interregionale di infrastrutture per potenziare l'area, mettendo a sistema i servizi offerti da porti

i governatori di Veneto e Friuli Venezia Giulia, Luca Zaia e Debora Serracchia, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro e i presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale, Pino Musolino (Adriatico settentrionale), Zeno D'Agostino (Adriatico orientale) e Daniele Rossi (Adriatico centro settentrionale).

nanziati investimenti ingentissimi per oltre 14 miliardi di euro sulla rete ferroviaria e su quella stradale, nonché sui nodi portuali, aereoportuali e interportuali, le farà guadagnare un ruolo ancora più centrale nella rete dei trasporti e della logistica. Un lavoro guidato da una 'cabina di regia' sovra-regionale, alla luce delle politiche di rilancio della logistica frutto dell'impegno del ministro Delrio, potrà rendere il comparto più sostenibile, resiliente ed efficiente e al servizio del sistema economico produttivo nazionale".

Sulle potenzialità dell'area si è soffermato anche Delrio: "Lo spostamento modale dalla gomma al ferro ha le gambe per camminare, lo dimostra il fatto che la rete ferroviaria italiana ha fatto 3 miliardi e mezzo di bandi di lavori pubblici nel 2016 e nel 2017 ne sta facendo 7 miliardi, più altri 5 di lotti costruttivi nell'alta velocità. Questo dà l'idea delle enormi capacità di risorse che arriveranno su questi territori attrezzati con interporti efficienti ed efficaci. Abbiamo porti molto forti che hanno lavorato bene nonostante le difficoltà. Se vogliamo intercettare opportunità dobbiamo lavorare insieme. Le cose concrete che oggi abbiamo messo insieme riusciranno a dare a quest'area, che è uno dei principali motori del paese, un ulteriore vantaggio competitivo. Ragionare con un sistema unitario per aumentare il valore aggiunto". Tra "le cose concrete" è da



Veduta aerea dell'interporto Quadrante Europa di Verona, "una porta" per il made in Italy verso il centro Europa

e interporti di Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia". Notevole il successo dell'incontro, che ha visto la presenza di oltre trecento persone tra rappresentanti delle istituzioni, esperti, operatori del settore. Presenti anche il ministro Graziano Delrio, il professor Ennio Cascetta (che ha recentemente lasciato la struttura tecnica di missione al ministero dei Trasporti per assumere l'incarico di amministratore unico di Rete autostrade mediterranee-Ram),

infrastrutture e servizi logistici, registra volumi di traffico ingenti e in crescita. Il traffico nei porti dal 2013 al 2016 è aumentato del 6,3%; gli interporti nel 2016 hanno trasferito su ferro merci per oltre 20 milioni di tonnellate; il cluster portuale nord Adriatico, comprendendo anche i porti esteri di Koper e Rijeka, nel 2030 si stima possa raggiungere un potenziale triplo rispetto agli attuali traffici. Un lavoro intelligente su quest'area, per la quale sono già fi-

Cascetta ha inquadrato il tema: "Percorso da 3 dei 4 corridoi europei che attraversano la nostra penisola, il nord est è un asset chiave per il paese: area di eccellenza per in-

annoverare anche la firma di una lettera d'intenti per la costituzione della citata "cabina di regia" tra porti, interporti e ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il potenziamento della logistica territoriale che porterà alla redazione di un vero e proprio protocollo di intesa per armonizzare gli interventi programmati, i cantieri aperti e le priorità di ciascun territorio creando un sistema logistico integrato di infrastrutture e servizi che svilupperà effetti positivi per l'intero nord est.

A questo "disegno" intende partecipare anche il Gruppo Ferrovie dello Stato, che da anni è di fatto "il grande assente" sulla scena logistica nazionale. Infatti, tra i relatori dell'iniziativa vi è stato Gian Paolo Gotelli, amministratore delegato di Mercitalia Rail, che ha assicurato che una delle strategie di Mercitalia è proprio puntare sui sette corridoi internazionali e sui due italiani, Adriatico e Tirrenico, facendo perno sulla Pianura Padana e sui porti. Un impegno, quindi, in sinergia con gli obiettivi dei porti di Trieste, Venezia e Ravenna e degli interporti di Padova e Verona (ai quali potremmo aggiungere anche Bologna). "Il nord est - ha sottolineato Gotelli - svolge un ruolo fondamentale nell'economia italiana, è motore industriale del paese e quindi anche dei trasporti. Rappresenta oltre il 40% dei nostri treni merci in circolazione. C'è però uno sbilanciamento fra import ed export e in questo dovremo migliorare. Questa realtà può diventare il gateway verso i paesi dell'est, guardando alla Turchia, alla Russia, fino alla Cina. Con la cura del ferro voluta e sostenuta dal ministero in questi due anni sono state fatte importanti azioni per dare nuovo sviluppo al settore. Ci sono ancora lati negativi da superare, tra cui la fram-



Il porto di Trieste sta aumentando i traffici e sta potenziando i collegamenti ferroviari

mentazione del mercato e la colonizzazione al contrario dell'autotrasporto nei paesi dell'est Europa, oltre al gap che subiamo nei confronti degli altri operatori europei nel settore del personale di macchina, che crea problemi di costi ed efficienza. Bisogna fare una riflessione con tutte le parti sociali e gli altri stakeholders sul perché il trasporto delle merci per ferrovia non è competitivo in Italia. La liberalizzazione del mercato infatti, non è stata sufficiente a sviluppare il settore che ha visto registrare perdite significative di volumi negli ultimi 20 anni e che solo ora mostra segnali di ripresa". Su quest'ultima affermazione di Gotelli ci sarebbe da discutere sulle responsabilità di quanto avvenuto, sottolineando anche che se il traffico merci su rotaia non è "morto" lo si deve alla liberalizzazione e al lavoro delle imprese aderenti a Fercargo, che hanno recuperato buona parte delle perdite di traffico di Trenitalia. Gotelli ha così concluso: "Come Mercitalia vogliamo dare un contributo allo sviluppo, abbiamo stanziato un miliardo e mezzo di investimenti, di cui 500 milioni li abbiamo già attivati e gli effetti li vedremo il prossimo anno quando verranno consegnate le prime nuove locomoti-

ve e i nuovi carri: a giorni infatti sottoscriveremo un contratto, insieme a TX Logistik, per l'acquisto di oltre 100 nuove motrici. Ci proponiamo come partner affidabile che può anche operare sui mercati esteri e, grazie anche alle sinergie di cui abbiamo sentito parlare oggi, vediamo con ottimismo il futuro del settore".

"Un'operazione come questa è già stata fatta a nord ovest e non potevamo non farla a nord est, la parte dove la manifattura è più dinamica e c'è quindi maggior bisogno di infrastrutture che guardino a dopodomani, perché la grande sfida è quella di cogliere i grandissimi cambiamenti che stanno per arrivare, dall'internet delle cose, alla digitalizzazione, alla virtualizzazione dei porti e non solo. Ci sono quindi cose da fare immediatamente, con i piedi ben piantati per terra e coordinandoci, visto che molte inefficienze derivano da doppiopioni, sempre comunque restando in una sana ottica di competizione, quando serve, e di cooperazione, quando serve", ha raccomandato nel suo intervento Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'alto Adriatico settentrionale. ■

L'eCommerce fa saltare il banco

In un convegno-laboratorio, Sos Log mette sotto la lente d'ingrandimento i tanti aspetti per arrivare a una logistica sostenibile, mentre le vendite online stanno rivoluzionando ogni schema della city logistics.

di **Paolo Giordano**

Sos Log, associazione per la logistica sostenibile, che aderisce ad Assologistica, ha organizzato, all'Università Milano-Bicocca, un convegno nel quale, in maniera molto articolata, ossia affrontando il tema da diversi punti di vista e partendo dalle esperienze, anche rilevanti, che si stanno portando avanti, ad esempio in città come Torino e Milano, si è parlato delle "sfide" che deve affrontare la logistica sostenibile. "Sfide" molto difficili. In primo luogo perché, se è vero che la sostenibilità ambientale oggi è un tema all'attenzione dei media e anche dei cittadini, e si tratta di un'attenzione che cresce, d'altro canto il problema fino ad oggi non solo non è stato migliorato a livello globale, ma è peggiorato, basti pensare ai mutamenti climatici. Se ne parla da quasi cinquant'anni, da quando nel 1972 fu firmata a Stoccolma la famosa "Dichiarazione delle Nazioni Unite sull'ambiente umano", che nel preambolo, al punto due, recitava: "La protezione e il miglioramento dell'ambiente è una questione di capitale importanza che riguarda il benessere dei popoli e lo sviluppo economico del mondo intero; essa risponde all'urgente desiderio dei popoli di tutto il mondo e costituisce un dovere per tutti i governi". Poi vi furono tanti altri appuntamenti mondiali sulla "salvaguardia" ambientale, come la Conferenza di Kyoto del 1997, il cui trattato entrò in vigore grazie all'adesione della Russia nel 2005.



Occorre una profonda opera di persuasione per portare i consumatori a "pensare verde" e a capire il valore della logistica

Però, le emissioni nocive sono continuate a crescere. Semplicemente perché le logiche economiche e gli stili di vita dei cittadini, almeno nel mondo definito "sviluppato", sono sempre andate in un'altra direzione, potremmo anche dire "opposta". Il professor Luca Vecchio, nel convegno ha sottolineato questa enorme difficoltà: "Ci sono modelli, paradigmi che hanno portato all'inquinamento, come velocità, crescita infinita, avere di più, tempi brevi. Per la sostenibilità vanno sostituiti con lentezza, convenienza, fragilità, tempi lunghi, essere (invece di avere)". La portata di una simile operazione è facilmente immaginabile: significa cambiare forme di vita. Sos Log ha fatto

la scelta in questa ottica, sottolineata anche dal convegno, di iniziare a "parlare" di sostenibilità con i consumatori, ossia con coloro che sono il terminale di ogni azione commerciale. Massimo Marciani, a questo proposito ha detto "dobbiamo uscire dal cenacolo", ossia dai dibattiti fra gli addetti ai lavori, per portare il tema all'attenzione generale. Solo se la sostenibilità diventa un patrimonio sociale si avranno risultati. Un esempio eclatante sta nell'esplosione dell'eCommerce. In Italia, crescono esponenzialmente gli acquisti online, che prevedono consegne sempre più veloci a casa del cliente a costo zero per quest'ultimo. Ciò sta sconvolgendo la logistica tradizionale, sta vanifi-

cando quanto fino a oggi si è fatto in materia, ad esempio, di Ztl, oggi tutta la città è un mercato: oggi il portone di casa ha sostituito il negozio, il punto vendita. Le forme di consegna stanno diventando le più bizzarre (negli Usa perfino le auto private si esercitano in questo compito per guadagnare qualche dollaro in più). Tutto ciò a costo zero per il consumatore, ma non per la collettività o per la città. Per riprendere quanto diceva Marciani, è come se un cittadino pensasse di andare in giro per i fatti suoi prendendo l'autobus, ma senza pagarlo. Una cosa che non

La partita è nelle mani sia del consumatore che deve crescere in termini di consapevolezza ambientale sia del potere pubblico. I comuni, come si sta facendo a Torino, devono porsi il problema che le aziende che trasportano in modo virtuoso (con veicoli a basso impatto ambientale, sulla base di un codice etico, con autisti in regola) vanno premiati con maggiori facilità di accesso alla città, più parcheggi, uso di corsie preferenziali. Un meccanismo premiante può essere messo in campo anche per quei cittadini che pagano qualche euro in più per avere

costare qualcosa in più. Aumento che il cittadino dovrebbe pagare riconoscendo che con questo acquisto va incontro alle esigenze della collettività, della difesa dell'ambiente. Una battaglia anche questa assai complicata perché si scontra, in primo luogo, con le diffuse difficoltà economiche e poi entra in rotta di collisione con le campagne promozionali delle imprese produttrici e della grande distribuzione organizzata che puntano tutte le loro carte sul prezzo. Ciò dimostra come oggi, nonostante le tante parole che vengono dette, la sostenibilità e

I LABORATORI

La mattinata dedicata al convegno è stata articolata tra relazioni, una tavola rotonda dal titolo "Volontà o vincoli per una sostenibilità consapevole?" e sette laboratori. Di seguito i temi di questi ultimi, a cui hanno partecipato anche molti studenti dell'università che ha ospitato il convegno: 1) "Food policy Milano", capire e condividere le esperienze. Ha introdotto Andrea Magarini, del comune milanese, coordinatore del progetto Food policy Milano. Magarini nel convegno ha svolto la relazione "La logistica del sistema alimentare milanese". 2) "Ultimo miglio", condividere le risorse. Ha coordinato Guido Perboli, direttore Ice-Ict for city logistics and enterprise, Politecnico di Torino. Perboli ha anche svolto la relazione al convegno "Urbelog: una piattaforma logistica sostenibile per la città del futuro". 3) "Consumatore e aziende", il consumatore ingaggia le aziende. Ha coordinato Elena Cervasio, del Lloyd's Register. 4) "Da consumatore a consum-attore", trasformazione: informare, formare, ingaggiare. Ha coordinato Luca Vecchio, professore di psicologia del lavoro e delle organizzazioni, Università Milano-Bicocca. Vecchio ha tenuto in precedenza la relazione: "Il valore della logistica sostenibile per i consumatori: una leva per promuovere la sostenibilità nelle organizzazioni?". 5) "Spazi condivisi", premialità per comportamenti sostenibili. Ha coordinato Roberto Nocerino, Poliedra-Politecnico di Milano. Nocerino ha tenuto la relazione: "Un approccio integrato per la creazione di un distretto intelligente per la città di Milano: il progetto Sharing Cities". 6) "Innovazione", consegna guidata dal consumatore. Ha coordinato Francesco Cancellotti, Federconsumatori. 7) "eCommerce", condividere nodi e mezzi. Ha coordinato Massimo Marciani, Assologistica, presidente della commissione Distribuzione urbana delle merci. Marciani al convegno ha parlato della "Rivoluzione silenziosa dell'eCommerce".

può pretendere, parimenti si deve porre il problema che non può pensare di avere un pacchetto davanti alla porta di casa gratis. Questo avviene perché la logistica non si vede, è un valore "fantasma", è tagliata fuori dal gioco: da "fantasma" deve divenire un valore concreto, "riconosciuto", in primo luogo quando diventa sostenibile.

consegne "sostenibili". L'aspetto della "maturità" sull'argomento sostenibilità dei consumatori è un elemento determinante anche per l'altro obiettivo che si pone Sos Log, ossia la diffusione di un bollino che posto sui prodotti ne riconosca la sostenibilità della movimentazione, del suo percorso logistico. Ovviamente il prodotto potrebbe

la difesa dell'ambiente siano ancora quasi sempre fuori dalle logiche economiche e dalle prassi "operative" dei consumatori, che comunque, essendo, come dicevamo, il target finale del mercato potrebbero invertire l'attuale realtà della logistica "fantasma". Occorre tanta cultura, tanta informazione "sana" e tanta formazione. ■

La logistica del “capriccio”

Un piano nazionale dei lockers e dei punti di ritiro dei pacchi, regole standard per l'accesso ai centri urbani, più piazzole di sosta prenotabili dai corrieri. Puntare a incentivare la diffusione di veicoli a basso impatto ambientale e l'uso delle tecnologie, ma soprattutto chiarire all'opinione pubblica che la consegna non è mai gratis, la logistica ha un costo che, se non riconosciuto, crea distorsioni a livello sociale, ambientale ed economico. Sono le indicazioni emerse dal Quaderno 26 sulla logistica ai tempi dell'eCommerce presentato in anteprima dal Freight Leaders Council durante il

convegno “Il trasporto degli alimenti tra logistica ed eCommerce” organizzato dall'Osservatorio interdisciplinare trasporto alimenti a Roma. L'eCommerce è un fenomeno rivoluzionario per la logistica. Infatti, mentre le informazioni sull'offerta e sull'acquisto, pagamento compreso, viaggiano in rete, le merci devono spostarsi per davvero. I movimenti di tutti questi pacchi hanno man mano aumentato sempre di più la loro velocità. “Siamo di fronte alla cosiddetta logistica del capriccio - ha spiegato Antonio Malvestio, presidente del Freight - che deve trovare il modo di ottimizzare la distribuzione fisica dei pacchi riducendo i costi. La competizione

economica, scatenata a livello globale, ha avuto un impatto favorevole sui prezzi on line spesso anche a causa dell'abbuono dei costi di consegna, gestiti nei modi più creativi”. Le conseguenze dirette di questo sistema si stanno riversando su tutta la supply chain, trasformandone ogni fase, incidendo sull'organizzazione dei magazzini, del trasporto e dei corrieri. Con im-



patti a volte molto negativi in termini di sostenibilità ambientale, economica e sociale. “Occorre uno sforzo culturale, tecnologico e di regolazione - ha continuato Malvestio - che aiuti a trovare nuovi modelli di business, più sostenibili per l'ambiente, per le imprese e per i lavoratori. Le 10 proposte scaturite dal nostro quaderno, redatto con il supporto di moltissimi esperti del settore che ringrazio, tentano di dare una risposta correttiva, applicabile nel breve e medio periodo. L'evoluzione del fenomeno nel lungo periodo dipenderà in buona parte dal successo di queste misure”.

L'Italia è fanalino di coda in Europa nella diffusione dei lockers e punti di ritiro, ovvero gli armadi elettronici o eserci-

zi commerciali che prendono in consegna i pacchi. A fronte di 120 milioni di pacchi eCommerce (pari a circa due per abitante), il nostro paese dispone di 11.271 punti click&collect, di cui 10.706 collect point e 565 locker. A questi si aggiungono 12.800 uffici postali, un terzo rispetto alla Germania e al Regno Unito e meno della metà

rispetto alla Francia.

La spedizione a casa resta in Italia la modalità più utilizzata (circa l'84% delle spedizioni), seguita dal recapito nel luogo di lavoro o a un altro indirizzo (anche nel caso di acquisti per conto di terzi o regali). Lo stress economico legato a consegne sempre più rapide e low cost sta producendo gravi conse-

guenze a livello sociale e lavorativo. Per limitare questo peso non è sufficiente accorciare la catena degli appalti, occorre - secondo il Quaderno del Flc - certificare ogni anno il versamento dei contributi attraverso una maggiore trasparenza e visibilità, accessibile anche al lavoratore, dei dati relativi alla regolarità contributiva delle aziende. Sarebbe opportuno riaprire il tavolo della legalità e concertare le modalità per il rilascio di un apposito bollino alle aziende che operano nel settore che tenga conto di parametri di qualità, tra cui la sostenibilità dei veicoli, ma anche della regolarità fiscale, amministrativa e contributiva. ■



GREEN LOGISTICS EXPO

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

FIERA DI PADOVA

WWW.GREENLOGISTICSEXPO.COM

7-8-9 MARZO 2018



DOVE SI INCONTRANO EFFICIENZA E AMBIENTE

INTERMODALITÀ

LOGISTICA INDUSTRIALE
REAL ESTATE

E-COMMERCE

CITY & LOGISTICS

GREEN LOGISTICS EXPO È UN PROGETTO



Powered by
GEO

INTERPORTO
PADOVA SPA
LOGISTICS OPERATOR



IN COLLABORAZIONE CON



World Capital

CON IL PATROCINIO DI



PUPA, quando la logistica è frutto della creatività

Marcello Di Francescantonio, logistics manager dell'azienda che realizza e distribuisce cosmetici in Italia e in 67 paesi del mondo, spiega nell'intervista perché le idee sono fondamentali per tendere all'ottimizzazione.

a cura di **Ornella Giola**



M. DI FRANCESCANTONIO

PUPA è un'azienda che da 30 anni realizza e distribuisce prodotti cosmetici in Italia e in 67 paesi del mondo, promuovendo i valori del "made in Italy". In Italia la sua rete di distribuzione comprende circa 5.000 profumerie, mentre in Europa è presente in Francia, Austria, Romania, Slovacchia, Ungheria e Repubblica Ceca. Abbiamo intervistato il suo logistics manager, Marcello Di Francescantonio, di recente intervenuto alla cerimonia de "Il Logistico dell'Anno 2017", che ha visto assegnare proprio a PUPA una menzione speciale per il progetto "Gestione innovativa del processo

di resi" realizzato con KFI, system integrator specializzato nell'implementazione di progetti innovativi tesi all'aumento dell'efficienza dei processi lungo tutte le fasi della supply chain.

FRAMMENTAZIONE, CAPILLARITÀ DEL DELIVERY E TRACCIABILITÀ DEI LOTTI SONO SEMPRE PIÙ FATTORI CHIAVE PER IL SUCCESSO DI UN'AZIENDA. COME STA AFFRONTANDO PUPA TUTTO QUESTO?

La nostra distribuzione deve affrontare ogni giorno esigenze che vanno dalla consegna del singolo pezzo in profumeria fino a pallet mono-referenza nelle catene organizzate e nei grandi distributori esteri, senza dimenticare l'ottimizzazione dei costi. La nostra missione logistica è rivolta allo studio di strumenti e innovazioni di processo, talvolta mutuati anche da esperienze logistiche in altri settori: la tracciabilità dei lotti e la movimentazione mediante prepack multi-codice/colore sono solo un paio di esempi di come esperienze importate dal mondo del fashion e della Gdo abbiano consentito il raggiungimento della qualità e della sostenibilità economica lungo tutta la nostra filiera. Il recente progetto dei resi è un altro esempio di come un processo di pick to light usato al contrario possa consentire forti efficienze anche nella reverse logistics.

DI RECENTE AVETE OTTENUTO, ASSIE-

ME A KFI, LA MENZIONE SPECIALE AL PREMIO IL LOGISTICO DELL'ANNO 2017 PER IL PROGETTO DI GESTIONE INNOVATIVA DEL PROCESSO DI RESI: COSA VI HA SPINTO A INTRAPRENDERE QUESTA SOLUZIONE?

Da anni la nostra azienda ha scoperto la strategicità e la sostenibilità che si celano dietro alla gestione dei resi. Mancava un'ottimizzazione che consentisse di aggiungere efficienza a un processo già consolidato, permettendo l'ottenimento di nuove sinergie lungo tutta la supply chain: velocità nell'emissione delle note di credito verso i clienti, riduzione delle differenze inventariali, ricondizionamento dei prodotti in logica di "flusso teso" e riduzione al minimo degli stock, sono alcuni dei miglioramenti in efficienza raggiunti grazie al nuovo progetto.

VOGLIAMO APPROFONDIRE LE CARATTERISTICHE DELLA SOLUZIONE CHE PUPA HA REALIZZATO COL SUPPORTO DI KFI?

In collaborazione con KFI è stato studiato un processo di sorting in grado di combinare sia la necessità di identificare con efficacia i prodotti restituiti dai punti vendita, sia di garantire una gestione efficiente del processo di reso e di ricondizionamento per destinare con rapidità i prodotti al canale outlet. Sono state progettate



delle postazioni basate sulla logica di ventilazione multireferenza vs monoreferenza, combinando le tecnologie put to light e barcode con un software progettato su misura che permette di scegliere la modalità di sorting a seconda della tipologia di ordine di reso, nonché di lavorare ordini più voluminosi o identificare in tempo reale quali prodotti risultano essere fuori gamma e quindi non ricondizionabili. Il funzionamento della soluzione è molto intuitivo e grazie all'ergonomicità delle postazioni rende il processo rapido ed efficiente: i colli in ingresso vengono aperti e i prodotti scannerizzati. Lo scanner invia un segnale che si traduce in un impulso luminoso in corrispondenza di uno dei molti vassoi presenti su una rastrelliera creata appositamente per PUPA. L'operatore può dunque collocare il prodotto nel posto giusto con la certezza automatica di aver suddiviso tutti i prodotti in maniera veloce, precisa e senza sprechi. I singoli vassoi sono inoltre già pronti per essere confezionati, garantendo quindi una messa a stock univoca. Oltre alla praticità, un ulteriore punto di forza della soluzione è la flessibilità del software messo a punto da KFI. Dopo la verifica del contenuto del collo, infatti il software è in grado di compiere

un'analisi qualitativa e quantitativa e proporre le diverse opzioni di sorting che possono essere funzionali per il reso. Terminata la fase di sorting, permette non solo di mettere a stock la merce, ma anche di collegarsi direttamente con il sistema gestionale per l'interscambio di dati: in questo modo tutta l'azienda ha visibilità immediata della disponibilità fisica di ciascuna referenza permettendo di attivare il processo di rimessa a mercato dei prodotti rientrati verso gli outlet.

DI QUALE ASPETTO DEL PROGETTO ANDATE PIÙ FIERI?

La nostra è un'azienda creativa: la logistica stessa è spesso frutto di creatività e idee attraverso le quali è possibile "liberare" risorse strategiche per lo sviluppo e la crescita aziendale. Proprio partendo da un'idea, e attraverso il coinvolgimento delle risorse dedicate al progetto, è stato possibile studiare insieme a KFI gli algoritmi più efficienti e più efficaci che ci hanno permesso di raggiungere livelli di produttività inaspettati. Spesso le innovazioni tecnologiche e/o di processo sono imposte, non condivise e rischiano di rimanere "fine a sé stesse": credo che il punto di forza di questo progetto (nonché uno

dei fattori chiave del suo successo) sia proprio legato alla forte impronta operativa che lo stesso ha avuto sin dall'inizio.

NELLA GESTIONE DELLA VOSTRA SUPPLY CHAIN, IN GENERALE, QUALE RUOLO GIOCA L'ICT?

Il contesto fortemente competitivo degli ultimi anni ci ha spinto, e continua a spronarci, nella ricerca di soluzioni che conferiscano flessibilità e proattività, oltre che efficienza ed efficacia. Soluzioni legate solo all'adozione della radio frequenza o del voice picking non sono più sufficienti a definire un processo all'altezza delle necessità del mercato. Negli anni scorsi ci siamo dedicati allo sviluppo di strumenti di analisi, reportistica e pianificazione ai quali dobbiamo la crescente consapevolezza dei nostri punti di forza e di debolezza. Il miglioramento è partito dall'analisi di questi ultimi, e prevede ancora molti interventi: soluzioni Wi-Fi a supporto delle attività di magazzino, sistemi per il controllo delle attività di trasporto basati su tecnologie RFID, sistemi anticontraffazione e automazione delle linee di confezionamento sono solo alcuni aspetti sui quali stiamo lavorando. ■

Innovazione e sostenibilità, oggi due strade obbligate

La Number1, in un convegno a Roma, oltre a festeggiare il suo 20° compleanno, ha fatto il punto sul settore per mettere a fuoco le sfide con le quali si deve, oggi, necessariamente confrontare.

di **Valerio di Velo**

“La domanda di partenza è una: come si fa a non parlare di sostenibilità oggi? Un tema chiave che suscita attenzione da molto tempo, ma chi, in realtà, se ne deve occupare? La risposta che danno i cittadini è: le istituzioni e le imprese. Non è quindi solo un problema istituzionale e le aziende lo comprendono: la sostenibilità è priorità strategica, non solo tema di filantropia, e deve entrare nella strategia aziendale, traducendosi in azioni. Questa è una realtà sempre più chiara, che cambia anche il valore aziendale con il quale la si misura: devono entrare in gioco non solo concetti come valori condivisi, capacità di mettere insieme indicatori di redditività, ma anche gli aspetti ambientali e sociali”, ha sottolineato il professor Alessandro Perego, responsabile scientifico degli Osservatori Digital Innovation del Politecnico di Milano svolgendo la relazione al convegno svoltosi alla camera di commercio di Roma, dal titolo “20/ Venti di sfide: innovation and sustainability”. Convegno che ha rappresentato la quarta tappa, dopo Napoli, Padova e Milano, del roadshow di Number1 Logistics Group. Il convegno, inoltre, è stato anche l'occasione sia per celebrare i primi 20 anni dell'azienda parmense leader nel settore della logistica integrata sia per riflettere sul futuro di una logistica che deve divenire sempre più green. È stato il presidente di Number1 Renzo Sartori ad aprire l'appuntamen-

to: “Siamo qui perché Number1 in questi ‘primi’ vent’anni di vita è diventata leader nel settore del grocery con 600 mila metri quadri di magazzini in Italia, oltre 4.000 persone che vi lavorano, oltre 1.200 trasporti giornalieri e 55 punti di distribuzione, che si traducono in un fatturato di 260 milioni di euro, a coper-

giorno. Essere qui oggi è per noi un momento di festa, ma soprattutto un momento di riflessione che ci consente di guardare al futuro per mettere a fuoco le sfide con le quali dovremo confrontarci. Vogliamo infatti continuare un percorso che è da sempre nelle corde di Number1: rimanere nel proprio mer-



L'agricoltura, oggi, incide per il 31% sui cambiamenti climatici, più del riscaldamento e dei trasporti

tura del 17% del mercato. Un patrimonio che abbiamo ‘ereditato’ e che siamo tenuti a custodire e sviluppare. Per questo la nostra più profonda gratitudine va a quanti, prima di noi, l'hanno pensata, costituita, guidata e a quanti l'hanno traghettata lungo questi vent’anni, con il loro lavoro e con la stessa passione che anche noi mettiamo in campo ogni

cato, ma sempre più specializzati e soprattutto sostenibili. Perché un'impresa che cresce in modo sano e sostenibile è sorgente di benessere per tutta la società”.

Riguardo al settore agroalimentare, uno dei punti di forza nel sistema distributivo di Number1, la relazione del professor Perego ha toccato un punto



“Un’impresa che cresce in modo sano e sostenibile è sorgente di benessere per tutta la società”, ha affermato Renzo Sartori, presidente di Number1

centrale: “La produzione di cibo contribuisce al cambiamento climatico per il 31% del totale delle emissioni, più del riscaldamento e dei trasporti. A fronte di questo dato allarmante è evidente che le politiche agroalimentari e le strategie perseguite dalle imprese del settore giocano un ruolo sempre più di rilievo. La sostenibilità tradotta in termini aziendali significa per i dirigenti delle imprese agrifood adottare politiche decisionali che considerino al tempo stesso l’efficienza economica, la tutela dell’ambiente e l’attenzione alle ricadute sociali generate dal normale svolgimento del business. Questo comporta integrare la sostenibilità nella visione strategica dell’azienda, declinarla in obiettivi concreti e misurabili e renderne conto periodicamente agli stakeholder. Alcune aziende si sono mosse in questa direzione, introducendo programmi e iniziative di responsabilità sociale d’impresa. Tuttavia, spesso si tratta di azioni isolate, riconducibili a un singola funzione aziendale e non comunicanti con il resto dell’organizzazione, anzi spesso in competizione con le altre divisioni aziendali per l’allocazione del budget a disposizione. Esiste un legame crescente tra le sustainable practices e la performance di successo di un’impresa. La sostenibilità cessa quindi di essere meramente una funzione iso-

lata ma allarga i suoi confini alla revisione dei processi operativi e all’integrazione di pratiche innovative orientate alla sostenibilità, fino allo sviluppo di un modello di business interamente ‘sostenibile’. La sostenibilità diventa fattore strategico non solo per migliorare

l’immagine aziendale ma anche per acquisire o rafforzare il proprio vantaggio competitivo. Stanno crescendo l’interesse e gli investimenti sul tema da parte delle aziende per diversi motivi. Tra questi, la sensibilità delle stesse imprese, la necessità di compatibilità con la normativa (frequentemente rinnovata e sempre più severa in questi anni), l’esigenza di aumentare la qualità dei prodotti e al tempo stesso di ridurre i costi necessari per la loro produzione, il miglioramento dell’immagine e l’aumento della credibilità agli occhi di consumatori, sempre più sensibili e attenti all’evoluzione ambientale e sociale, e, infine, le nuove opportunità di mercato”. Di fondamentale rilievo nel percorrere la strada indicata da Perego è l’innovazione, ossia la nuova sfida per le imprese che fanno distribuzione nel settore: nuove tecnologie “smart” per una logistica sempre più green; nuovi modelli di filiera corta e valorizzazione delle produzioni locali; nuovi processi e prodotti orientati alla circular economy; soluzioni di packaging sostenibile; modelli di riutilizzo e redistribuzione delle eccedenze a fini sociali, considerando che 5,6 milioni di tonnellate di cibo rappresentano l’eccedenza alimentare e quindi lo spreco; programmi di sensibilizzazione e inclusione sociale. La questione della sostenibilità ambienta-

le deve, ovviamente, riguardare anche le produzioni agricole. Ne ha parlato al convegno il vicepresidente della commissione Agricoltura e sviluppo rurale del parlamento europeo Paolo Di Castro, ex ministro dell’Agricoltura nel secondo governo Prodi: “L’innovazione è fondamentale per preparare l’agricoltura alle sfide future ed esiste un chiaro nesso fra innovazione, produttività e sostenibilità. Sviluppare soluzioni che combinano tutti e tre questi elementi consente agli agricoltori di produrre alimenti sicuri, sani e accessibili a tutti nel modo più sostenibile possibile. Le sfide che oggi l’agricoltura si trova a dover affrontare sono straordinarie: dai cambiamenti climatici alle difficoltà di produrre in territori con scarse risorse idriche; dall’aumento della popolazione al cambiamento delle diete per centinaia di milioni di individui che oggi hanno accesso a redditi più alti e orientano di conseguenza i loro acquisti alimentari. L’innovazione necessaria a vincere queste sfide non è solo nell’adozione di tecnologie digitali o nelle tecniche che consentono di creare nuove varietà vegetali, è anche nell’organizzazione e nella collaborazione degli agricoltori tra loro”. Importante, specialmente riguardo all’export del settore agroalimentare, uno dei punti di forza del made in Italy, è quanto ha sottolineato il vicesegretario ai Trasporti Riccardo Nencini: “Dobbiamo investire molto nelle infrastrutture, soprattutto quelle dell’ultimo miglio che collegano la ferrovia ai porti perché nei porti passa il 70-75% di merci italiane, e investire nel cargo aeroportuale per fare in modo da realizzare una grande piattaforma italiana tra Milano, Verona e i grandi porti dell’Adriatico - Venezia, Trieste fino a Ravenna - che catturi la possibilità di avere un ruolo molto importante per l’Italia all’interno della Via della Seta”.

Columbus Logistics: obiettivo una logistica con più cultura

“Il settore deve crescere in competenza. Per questo abbiamo inaugurato un percorso di formazione manageriale di alto livello insieme alla Liuc Università Cattaneo”, afferma il direttore generale Stefano Bianconi.

La logistica è una realtà complessa e in continua evoluzione, sempre più caratterizzata da alti livelli di ricerca e innovazione. Purtroppo si tratta di un settore intorno al quale circola scarsa informazione e questo lo rende per molti aspetti poco conosciuto e difficilmente accessibile. Per far sì che un rapporto cliente-fornitore sia fluido, proattivo e trasparente è tuttavia essenziale dotare i decision maker delle aziende delle competenze e delle conoscenze necessarie per valutare l'operato del fornitore logistico, scegliere quello più indicato alle proprie esigenze e studiare con lui soluzioni efficaci. Per rispondere a questa esigenza e generare valore nel mercato e nel territorio, Columbus Logistics ha deciso di farsi promotrice della diffusione della cultura logistica in questo specifico settore.

Una formazione di livello accademico. “Per riuscire in questo in modo efficace - afferma Stefano Bianconi, direttore generale di Columbus Logistics - ci è sembrato da subito fondamentale garantire conoscenze di livello accademico. Abbiamo quindi deciso di proporre la nostra idea a una università del territorio. In tal senso la Liuc Università Cattaneo, l'università ‘nata dalle imprese per le imprese’, ci è sembrata la realtà più adatta a essere nostra partner in questo progetto”. L'ambizione e il progetto si sono concretizzati con i “Liuc&Columbus Logistics workshops”, un percorso manageriale che si rivolge ai responsabili logistici e di supply

WORKSHOPS 2017

Anche quest'anno un convegno ha introdotto il percorso formativo “Liuc & Columbus Logistics Workshops”, che prevede sempre tre moduli dedicati ai responsabili di logistica e supply chain. “Ancora una volta Columbus Logistics permetterà ai partecipanti di pagare il workshop meno della metà del prezzo effettivo, regalando una preziosa possibilità di alta formazione”, sottolinea Bianconi: “Quanto realizzato fino ad ora ci rende certamente soddisfatti, ma il nostro impegno non finisce qui: il nostro desiderio è quello di far diventare il convegno in Liuc un appuntamento fisso, durante il quale trattare aspetti innovativi e argomenti di attualità del mondo della logistica, e arricchire e migliorare di anno in anno il percorso formativo”. Questo è stato il calendario 2017: 24 e 25 ottobre: “Soddisfatti del servizio e del costo del trasporto?”; 22 e 23 novembre: “Convinti delle vostre scelte di outsourcing logistico?”; 20 e 21 febbraio 2018: “Consapevoli dei rischi di un magazzino poco organizzato?”.

Obiettivi del corso di febbraio sono: illustrare i processi di input e di output tipici dei magazzini ad alte prestazioni; analizzare le soluzioni più adeguate per organizzare le attività di magazzino; illustrare le metodologie per aumentare le prestazioni del magazzino; riconoscere le principali criticità presenti nella gestione del magazzino e apprendere le migliori soluzioni; identificare i KPI tipici di un cruscotto di monitoraggio e controllo del magazzino; valutare le principali logiche gestionali tipiche per l'allocazione della merce; comprendere la fattibilità tecnico-economica delle soluzioni con un'elevata automazione.

chain e che mira a offrire loro una maggiore consapevolezza sugli elementi chiave che caratterizzano la logistica e l'outsourcing logistico oggi. Aggiunge Bianconi: “Un'offerta formativa nata da una forte collaborazione tra università e impresa: l'Ateneo di Varese mette in campo le sue preziose risorse accademiche e Columbus Logistics coinvolge operatori di eccellenza e aziende che possano raccontare i propri casi di successo”. A rendere davvero esclusiva l'offerta formativa è sicuramente il

sostanzioso contributo economico da parte di Columbus che, coprendo più della metà della quote di iscrizione, fa sì che i moduli vengano venduti a prezzi ampiamente al di sotto del loro valore effettivo.

Un convegno per l'inaugurazione dei corsi 2016. Il percorso 2016 si è aperto il 24 febbraio con il convegno “L'outsourcing logistico in house: rischi e opportunità”, che ha registrato 400 partecipanti. Obiettivo dell'incontro è

Un momento del convegno "Pharma Logistics 4.0: quali sfide per le altre filiere?"



stato quello di approfondire la conoscenza di questa opportunità di "terzarizzazione in casa". Nel corso dell'appuntamento, attraverso l'alternanza di testimonianze di direttori logistici e l'intervento di esperti del settore, si è offerta alla platea una panoramica sul tema, dimostrando come sia possibile raggiungere risultati ottimali mediante il lavoro congiunto con un operatore logistico dentro le mura della propria azienda. La prima parte del convegno è stata dedicata alle case history di prestigiose aziende, quali Bausch&Lomb, Bticino, Candy, Lindt & Sprungli e Watts Industries, i cui manager hanno offerto alla platea numerosi spunti di riflessione di realtà diverse tra loro. Dopo il successo del convegno hanno preso

stici interessati ad apprendere metodologie innovative attraverso esperienze di successo, confrontandosi con relatori di estrazione accademica e aziendale. Il percorso 2016 ha contato ben 128 iscritti.

L'edizione 2017 aperta da un convegno sul pharma. "Considerato il successo di questa prima edizione, abbia-

il via i workshop, 4 moduli da due giornate, a numero chiuso. I corsi si sono tenuti da marzo a ottobre 2016 e hanno trattato le seguenti tematiche: outsourcing, scorte, magazzini e trasporti. L'iniziativa è stata pensata per i responsabili logi-

Durante l'appuntamento si sono affrontate le nuove sfide che si troveranno ad affrontare aziende farmaceutiche, distributori intermedi e operatori logistici nei prossimi cinque anni, valutando quali best practice siano esportabili verso le altre filiere". Durante l'incontro sono stati esposti i risultati della ricerca "Pharma supply chain in Italia: modelli distributivi e strategie di outsourcing", analizzando mappatura degli attori contemplati nella filiera, quantificazione e caratterizzazione dei flussi logistici, determinanti dei modelli distributivi e del-

Nella foto, Stefano Bianconi, a sinistra, con il professor Fabrizio Dallari, direttore del Centro di ricerca sulla logistica della Liuc Università Cattaneo



Stefano Bianconi riceve il premio al Logistico dell'Anno



mo deciso di portare avanti il sodalizio per il 2017 - dice Bianconi - e così a maggio presso la Liuc Università Cattaneo si è tenuto il convegno 'Pharma Logistics 4.0: quali sfide per le altre filiere?' che, nonostante l'argomento 'di nicchia', ha contato più di 300 partecipanti.

le scelte di outsourcing e, infine, i fattori di successo, criticità e scenari futuri. Attraverso l'intervento di esperti del settore, quali QuintilesIMS e AFI, si sono offerti spunti di riflessione sulla logistica farmaceutica, tracciando una roadmap per il futuro che sia da stimolo anche per le altre filiere. Ad arricchire l'appuntamento gli interventi di primarie aziende quali Bayer, Pfizer, Recordati, Royal Canin, Vivisol, Jungheinrich ed Allianz, che hanno contribuito da diversi punti di vista a dare una visione a tutto tondo dello scenario.

Nasce il Consorzio di sviluppo

Un importante passo avanti nel rafforzamento dello scalo giuliano, delle zone industriali e, nel complesso, dell'economia territoriale. Favorirà le innovazioni tecnologiche e le iniziative produttive e imprenditoriali.

Si è costituito presso la sede dell'Authority triestina, il Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana, che andrà a sostituire nelle competenze il vecchio ente per la zona industriale di Trieste (Ezit). Un altro passo avanti nel piano di rilancio del porto e, nel complesso, dell'economia giuliana. Come è stato nelle fasi più brillanti della storia di Trieste, dallo scalo - con la gestione delle aree retroportuali ex Ezit - può ripartire la capacità di attrarre nuove aziende e generare nuovo sviluppo e posti di lavoro. Il Consorzio ha la natura di ente pubblico economico e vede la partecipazione, oltre all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, dei comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle-Dolina. Dal punto di vista patrimoniale, il "nuovo Ezit" avrà un fondo di dotazione iniziale pari a 100 mila euro. La presidenza dell'organismo spetterà a Zeno D'Agostino, presidente del porto e del nuovo consorzio. Obiettivo primario del nuovo organismo consortile sarà quello di promuovere e favorire la nascita e lo sviluppo di attività e iniziative produttive e imprenditoriali, di fornire servizi connessi alle attività degli agglomerati industriali e delle aree economiche sul territorio giuliano, nonché la gestione degli incentivi e la consulenza alle imprese per la redazione di progetti per accedere ai fondi europei. Ci sarà un focus fortemente orientato all'innovazione e al supporto tecnologico a favore degli insediati, e si promuoverà, anche al di fuori dell'agglomerato industriale, la prestazione

"Oggi è un grande momento perché si completa uno dei tasselli importanti dello sviluppo complessivo del territorio che fa riferimento al porto. È parte di un processo importantissimo di integrazione di tutte le dinamiche che riguardano lo sviluppo dello scalo, dei punti franchi



Porto di Trieste, veduta aerea del terminal Ro-Ro

e delle zone industriali. Finalmente il Consorzio torna a essere un punto di forza, motore di sviluppo e dinamismo economico del territorio. Da qui parte veramente il futuro dello scalo come lo intendiamo noi", questo il commento di Zeno D'Agostino, presidente del porto e del nuovo consorzio.

Obiettivo primario del nuovo organismo consortile sarà quello di promuovere e favorire la nascita e lo sviluppo di attività e iniziative produttive e imprenditoriali, di fornire servizi connessi alle attività degli agglomerati industriali e delle aree economiche sul territorio giuliano, nonché la gestione degli incentivi e la consulenza alle imprese per la redazione di progetti per accedere ai fondi europei. Ci sarà un focus fortemente orientato all'innovazione e al supporto tecnologico a favore degli insediati, e si promuoverà, anche al di fuori dell'agglomerato industriale, la prestazione

di servizi riguardanti la ricerca tecnologica, la progettazione, la sperimentazione, l'acquisizione di conoscenze di assistenza tecnica, organizzativa e di mercato connessa al progresso e al rinnovamento tecnologico. Non mancherà infine l'attenzione per i giovani imprenditori attraverso la promozione e creazione di fabbriche-laboratorio per l'avvio di nuove attività produttive.

Tra i compiti del nuovo ente vi sarà anche l'amministrazione del Punto franco industriale. Non a caso, nella concezione di D'Agostino, "il rapporto con il nuovo Ezit è importantissimo per l'attività portuale legata allo sviluppo industriale e manifatturiero, in un'ottica strategica che vede il punto franco come elemento di forza e di nuova attrattività per il territorio regionale". ■

“Pacchetto stradale” dell’Unione, partita cruciale per l’Italia

A Verona, incontro tra Anita e parlamentari europei su temi chiave del settore, come una competizione equa, la difesa dei diritti sociali e un riequilibrio delle differenze salariali con l’est Europa.

di **Stefano Chiodi**

“**S**ul pacchetto stradale si gioca una partita cruciale per l’autotrasporto italiano, sulla quale l’Europa è chiamata ad assumersi importanti responsabilità. Su temi come cabotaggio e distacco faremo il massimo per arginare la forte concorrenza dell’est Europa”, ha affermato l’europarlamentare e componente della commissione Trasporti e turismo, Isabella De Monte, intervenuta a Verona, nella sede dell’interporto Quadrante Europa, durante il convegno organizzato da Anita sulle possibilità offerte dal “pacchetto stradale” della commissione europea, attualmente in discussione a Bruxelles.

La De Monte, assieme ad altri tre deputati europei di diversa nazionalità, Ismail Ertug, Massimiliano Salini e Jens Nilsson, si è confrontata con il presidente di Anita Thomas Baumgartner e con Roberto Parrillo, presidente dell’European transport federation, per affrontare uno dei temi più rilevanti di questa legislatura per il settore. L’intervento della De Monte si è focalizzato in particolare sul dossier dei tempi di guida e l’utilizzo del tachigrafo, di cui è “relatrice ombra” in commissione. Secondo la De Monte “sulle questioni da affrontare con urgenza, quali distacco, cabotaggio, accesso alla professione, tempi di guida e riposo

dei conducenti professionali, oggi a Verona è emersa piena condivisione di intenti. La forte concorrenza delle imprese dell’est Europa ci ha penalizzati in questi anni, con ripercussioni pesanti sia economiche sia sociali. Sul pacchetto stradale si gioca una partita difficile ma fondamentale per le nostre aziende e i nostri lavoratori. Abbiamo bisogno di regole più chiare, meno costi e burocrazia per le imprese, condizioni migliori per i lavoratori. E’ necessario combinare flessibilità e rigore”. “Per riuscirci - ha proseguito la De Monte - serve creare uno spazio economico basato su una competizione equa e sana tra gli operatori, >

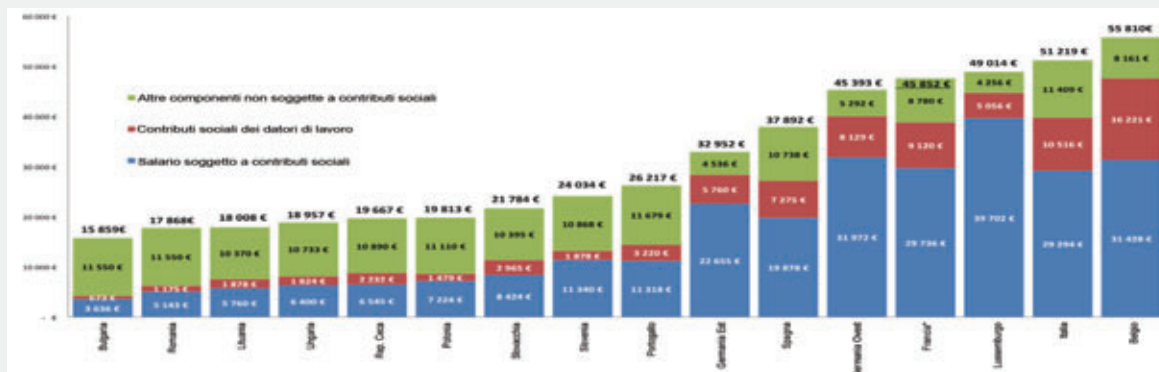
LO SGRAVIO FISCALE PER GLI AUTISTI INTERNAZIONALI

L’Inps ha diffuso le indicazioni per la concreta fruizione dell’esonero contributivo per le imprese che impiegano autisti in trasporti internazionali. La misura, introdotta dalla legge di Stabilità 2016, consiste in uno sgravio dei contributi previdenziali pari all’80% per un periodo sperimentale di tre anni per tutti i conducenti professionali impiegati almeno per 100 giorni all’anno in trasporti internazionali, ma a giugno del 2017, con la cosiddetta “manovrina”, è stata ricondotta nell’ambito del “de minimis”, che per il settore dell’autotrasporto soggiace al limite di 100 mila euro nel triennio. Così Thomas Baumgartner, presidente di Anita, ha commentato la notizia: “Finalmente l’Inps ha diffuso la circolare che attendevamo da tempo con le indicazioni operative per le aziende affinché possano usufruire dell’esonero contributivo per gli autisti impegnati in trasporti internazionali. Anche se la misura è frutto di una nostra iniziativa, non possiamo dirci soddisfatti visti i ridotti, e in molti casi nulli, effetti della misura per le imprese strutturate con dipendenti più esposte al rischio della delocalizzazione. Come da tempo richiediamo, occorre che il ministero dei Trasporti chieda a Bruxelles l’autorizzazione per riconoscere la decontribuzione anche al di fuori del ‘de minimis’, altrimenti le imprese italiane continueranno a perdere quote di mercato e il fenomeno della delocalizzazione delle flotte continuerà a verificarsi a danno del paese”. Era uno strumento per consentire alle imprese italiane di ridurre l’oggettivo gap competitivo nei trasporti internazionali e riequilibrare quantomeno in parte il differenziale dovuto al costo del lavoro, ma includendo il beneficio entro i limiti “de minimis” si è notevolmente ridimensionata l’efficacia della misura per le medie e grandi imprese, che più di tutte soffrono la concorrenza dei vettori stranieri nei traffici internazionali e risultano paradossalmente le più penalizzate.

COSTO DI UN AUTISTA INTERNAZIONALE

Fonte: Comité National Routier

(2016, composizione del costo globale annuo per un'impresa di trasporto di un autista internazionale)



dove i diritti sociali siano garantiti meglio e dove le differenze salariali non diventino merce di scambio. Alcuni strumenti concreti ci sono e sto lavorando affinché trovino attuazione attraverso il pacchetto stradale: ad esempio implementare le norme sull'uso del tachigrafo digitale; adottare documenti digitali e multilingue, che favoriscano i controlli; modificare le regole sui tempi di riposo, ma senza mai costringere il conducente a separarsi dal suo mezzo, garantendo piuttosto aree di sosta attrezzate, sicure e con condizioni adeguate”.

Thomas Baumgartner, presidente di Anita, che ha aperto i lavori dell'incontro illustrando la posizione dell'associazione sulle tematiche che riguardano il settore del trasporto stradale attualmente in discussione a Bruxelles, ha, in particolare, sottolineato: “Nei prossimi sette mesi si deciderà il futuro del trasporto stradale. È stato importante ascoltare gli interventi dei relatori che sono perfettamente coincidenti con le nostre posizioni e faremo la nostra parte in Europa insieme ad altre 12 associazioni europee del settore, con le quali abbiamo sottoscritto un documento programmatico già presentato alle i-



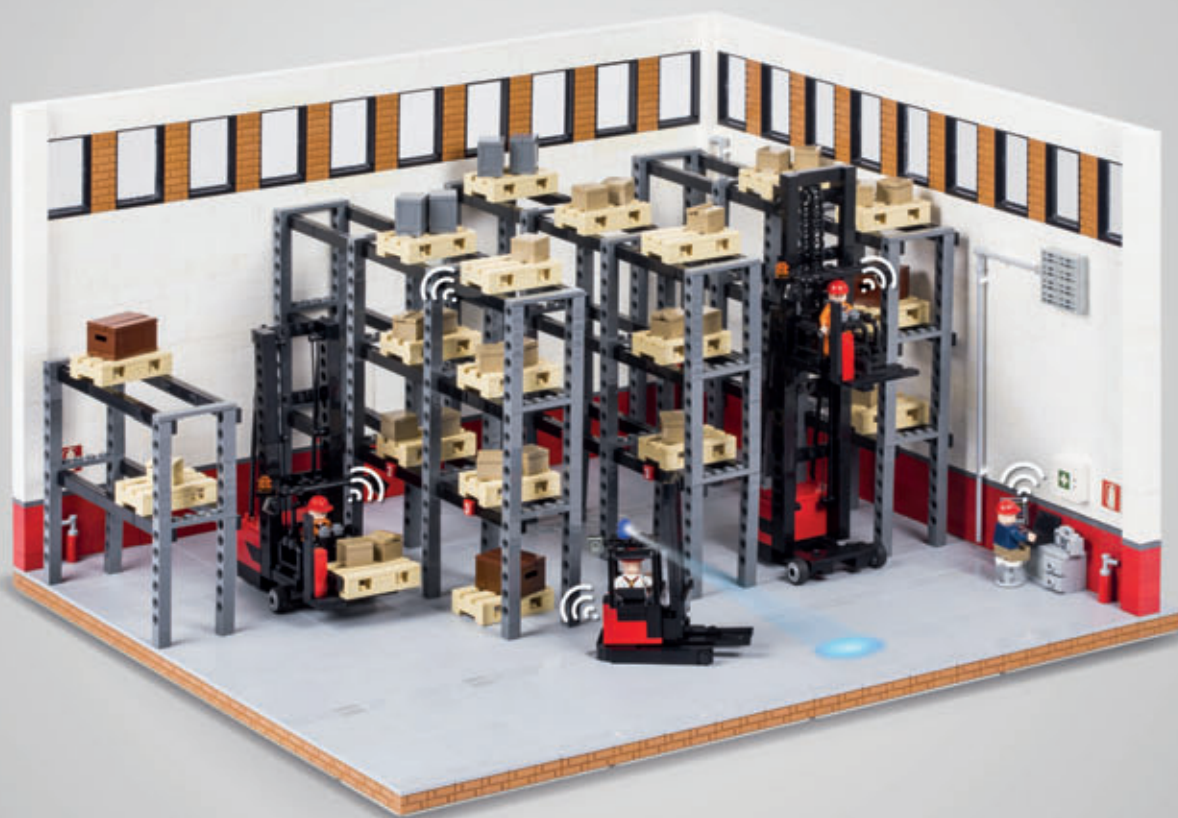
Nel dibattito a Verona, ci si è particolarmente soffermati su tematiche quali il cabotaggio e i tempi di guida e di riposo

stituzioni dell'Unione. Serve forza di volontà e tanta determinazione, soprattutto in tema di cabotaggio, che nella proposta della commissione rappresenta per Anita una liberalizzazione di fatto, inaccettabile fino a che perdurino condizioni di dumping sociale e concorrenza sleale. Abbiamo bisogno di regole certe, di condizioni paritarie di concorrenza tra i vari paesi membri dell'Unione prima di poter immaginare ulteriori liberalizzazioni”. ■



SVILUPPIAMO IL TUO MAGAZZINO, PEZZO DOPO PEZZO.

Le nostre soluzioni più innovative
per il **deposito** delle tue merci.



Linde MH offre soluzioni concrete per il tuo magazzino.

Studiamo processi e soluzioni in grado di minimizzare errori, danni e inefficienze perché oggi il magazzino non deve essere un costo ma un'opportunità, dove sviluppare il business e migliorare i risultati.

Per aumentare la produttività nella fase di deposito delle merci, mettiamo in campo tutta la nostra gamma di carrelli, unita ai nostri AGV, alle scaffalature, ai sistemi di automazione e ai dispositivi di riconoscimento ed alle più avanzate soluzioni software.

La nostra capillare rete vendita e di assistenza ci permette di offrire sempre soluzioni create su misura e adeguate alle tue esigenze.

Linde MH ti segue e ti consiglia in tutte le fasi di progettazione, fornitura, installazione e collaudo.

→ www.linde-mh.it

Numero Verde
800-200850

hypermotion

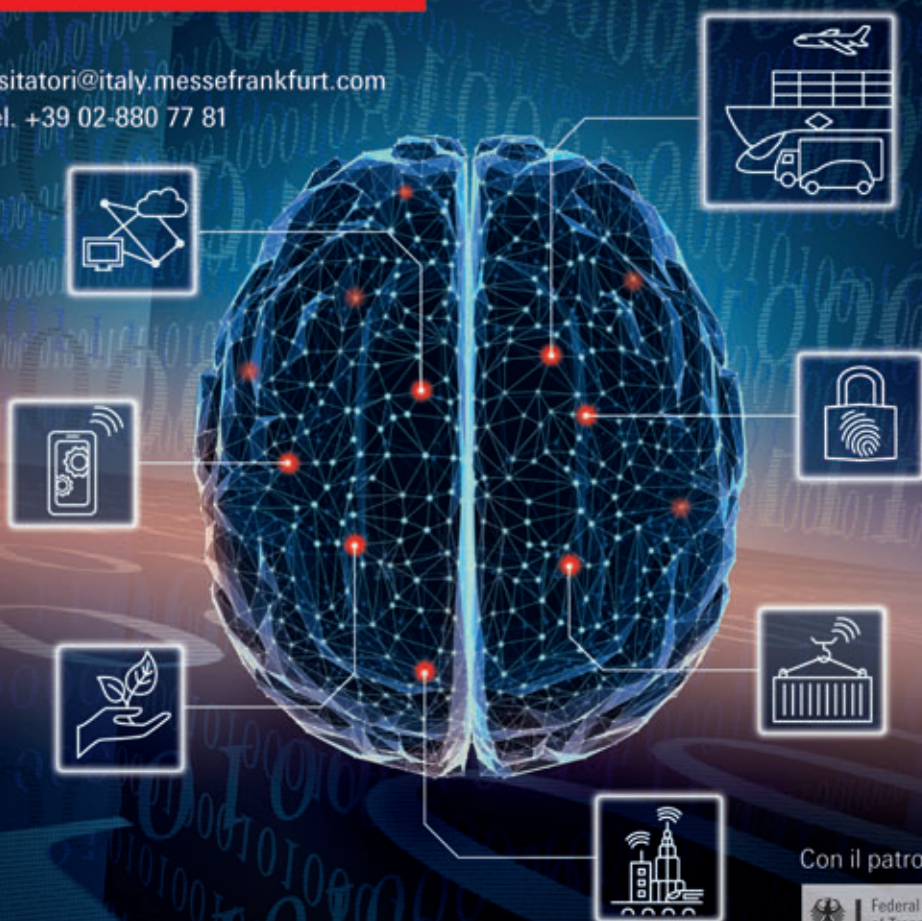
Soluzioni smart per mobilità e logistica

20 – 22.11.2017, Frankfurt am Main

In quale direzione si stanno muovendo i settori mobilità e logistica? Come prima tappa verso Hypermotion, un evento dal format totalmente nuovo che riunisce conferenze, laboratori del futuro e area espositiva. Start-up e importanti player del settore insieme per discutere e trovare soluzioni per il trasporto intelligente e la mobilità 4.0. Scopri di più sul programma della fiera e assicurati il biglietto d'ingresso.

Acquista adesso il tuo biglietto su
tickets.hypermotion-frankfurt.de

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



messe frankfurt

Con il patrocinio di:



Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure

