

A MILANO, LA IX EDIZIONE

Premio Logistico dell'Anno



Nella sede della camera di commercio, Assologistica, Assologistica Cultura&Formazione ed Euromerci hanno consegnato riconoscimenti ad aziende e manager che si sono distinti nel contribuire allo sviluppo del settore

TRASPORTO MERCI CON O SENZA FERROVIA?

ITALIA ECONOMIA

Il credito calerà anche nel 2014

CARLO MEARELLI

La crisi e un sistema Italia "inadeguato"

I BALCANI

Un'area dove la Cina investe sempre di più

MAGAZZINO SATURO? LA TUA LOGISTICA È LENTA ED AFFATICATA?



GRUPPO LDI: IL TRATTAMENTO GIUSTO PER TUTTI I DISTURBI DELLA LOGISTICA

Quando la logistica non opera al meglio tutto il complesso sistema di distribuzione ne viene irrimediabilmente compromesso. La soluzione Gruppo LDI risolve rapidamente, efficacemente ed in maniera definitiva tutti i disturbi della logistica che causano una cattiva distribuzione e che possono arrivare a produrre danni nell'intera supply chain. Grazie ai suoi principi attivi (lunga esperienza, grande competenza, massima professionalità, innovazione continua e costante ascolto del cliente), Gruppo LDI è un'eccellente cura per tutti i disturbi derivati da una logistica inefficiente. L'uso continuativo ed in dosi massicce della soluzione Gruppo LDI garantisce un generale miglioramento dello stato di salute aziendale ed un aumento della competitività.



www.logd.it

L'ITALIA DELLE MILLE PROROGHE...

Anche la ripresa può attendere?

MARCELLO SALA, VICEPRESIDENTE VICARIO DI BANCA INTESA SANPAOLO, CONCLUDENDO A NAPOLI UN CONVEGNO ORGANIZZATO DA SRM SUL MEDITERRANEO, SI È AUGURATO CHE "LE PRIME CINQUE, SEI PAGINE DEI QUOTIDIANI NAZIONALI VENGANO PUBBLICATE BIANCHE". UNA PROVOCAZIONE, COME LO STESSO SALA HA DETTO, MA CHE METTE IN RILIEVO UN ASPETTO, QUELLO CHE, NEL NOSTRO PAESE, IL DIBATTITO POLITICO, IL DIBATTITO SUI MASS MEDIA NON È ADEGUATO ALL'ATTUALE REALTÀ ITALIANA. NON SI REGISTRANO, INFATTI, SEGNALI CHE, IN PRIMO LUOGO, LA POLITICA CAMBI "PASSO" E RINNOVI I SUOI METODI GESTIONALI. LA VICENDA DELLA TASSA SULLA CASA, NELLA QUALE, DA MESI, CIÒ CHE VIENE DECISO UN GIORNO NON È PIÙ VALIDO IL GIORNO DOPO, L'USO ANTICO DELL'APPROVAZIONE IN "ZONA CESARINI" DEL DECRETO "MILLEPROROGHE" - DENOMINAZIONE DA BRIVIDI - DOVE VIENE AFFASTELLATO DI TUTTO SENZA PRIORITÀ, SENZA "SCEGLIERE" (VERBO CHE LA POLITICA ITALIANA HA DA SEMPRE CANCELLATO DAL SUO VOCABOLARIO), IN MANIERA BEN POCO TRASPARENTE, DIMOSTRANO CHE I METODI DI GESTIONE SONO SEMPRE UGUALI. ADESSO, CON LA STESSA SUPERFICIALITÀ, SI PARLA DI "RIPRESA". È VERO CHE GLI STATI UNITI STANNO CRESCENDO: IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE È SCESO A DICEMBRE AL 6,7% E LE ASPETTATIVE SONO ORIENTATE ALL'OTTIMISMO. È VERO CHE LA GERMANIA PARE AVVIATA SULLA VIA DI UNA ROBUSTA CRESCITA (VEDERE, A PAG. 4, IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA). L'AGGANCIAMENTO ITALIANO, PERÒ, A QUESTI TRENI, CON UNA DIMINUIZIONE DELLE ENTRATE FISCALI NEL TERZO TRIMESTRE DEL 2013, SECONDO L'ISTAT, DEL 2,4% SUL 2012, CON IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE UFFICIALE GIUNTO A NOVEMBRE AL 12,7%, CON UNA STAGNAZIONE NEI TEMPI RECENTI DELL'EXPORT, È TUTT'ALTRO CHE AUTOMATICO: BISOGNA CONCRETIZZARLO CON "SCELTE" POLITICHE INDUSTRIALI E SUL TEMA DEL LAVORO, CHE NESSUNO ANCORA HA FATTO, ANCHE SE TUTTI NE PARLANO.

EDIA EM

Il piacere della guida

quando
l'affidabilità
è tutto...



*Facilità di manovra senza sforzo ... controllo totale
Il nostro ultimo modello elettrico ha impostato un nuovo standard
per "guidabilità" - il singolo fattore più importante della produttività.*

Di che cosa ti puoi fidare... ...veramente?

*In tutto il mondo dove il lavoro dipende da un carrello
elevatore, la gente si affida alla Mitsubishi*

*Facendo parte di un gruppo industriale con una tecnologia
all'avanguardia, la Mitsubishi Forklift Trucks ha acquisito
una reputazione leggendaria per l'affidabilità dei suoi prodotti.*

Ogni carrello elevatore è costruito per continuare a lavorare

... giorno dopo giorno ... anno dopo anno ...

qualunque sia il lavoro ... qualunque siano le condizioni.

*Dietro il carrello Mitsubishi c'è una rete di concessionari esperti
e preparati. Con proposte interessanti come finanziamenti
a tasso agevolato siamo qui per aiutarvi. Oggi e domani.*



Per maggiori informazioni
su EDIA EM visitate:
edia-mitsubishi.com



DEGRACAR
insieme possiamo

Numero Verde 800 264 803

Dopo visita www.mitsubishiforklift.com

Qualità | Affidabilità | Value For Money

 **MITSUBISHI**
FORKLIFT TRUCKS

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Mariarosa Mazzoleni
cell.335.532.7936
mazzolenimariarosa@gmail.com

Economia

**IL CREDITO ALLE IMPRESE
CALERA ANCHE NEL 2014**

8

Economia

**EXPORT: PERDIAMO TERRENO
NELL'AREA MEDITERRANEA**

10

Intervista a Carlo Mearelli

**IL SISTEMA ITALIA
E SEMPRE PIU' INADEGUATO**

12

A Milano la IX Edizione

**IL PREMIO
LOGISTICO DELL'ANNO**

25

Un problema irrisolto

**TRASPORTO MERCI
CON O SENZA FERROVIA?**

36

Merci per ferrovia

**IL CASO DEL PORTO
DI GENOVA**

38

Merci per ferrovia

**LOGISTICA UNO PREMIATA
PER LA MULTIMODALITÀ**

43

I Balcani

**LA CINA
ALL'ATTACCO**

47

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

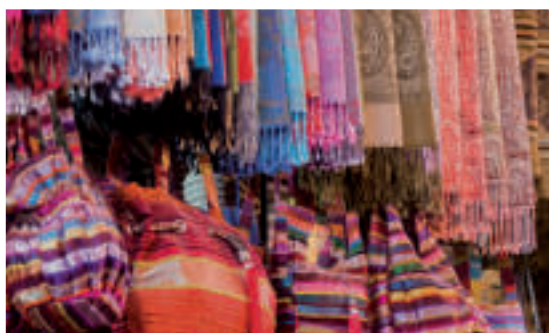
4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

16



Nel primo semestre del 2013, per quanto riguarda i prodotti della manifattura, l'Italia ha perso il primato nell'export verso i paesi del sud Mediterraneo (il servizio a pag. 10)



Un incremento del trasporto merci per ferrovia è fondamentale anche per permettere al porto di Genova di raggiungere gli obiettivi di crescita che si è dato (il servizio pag. 38)

L'economia tedesca ricomincia a tirare

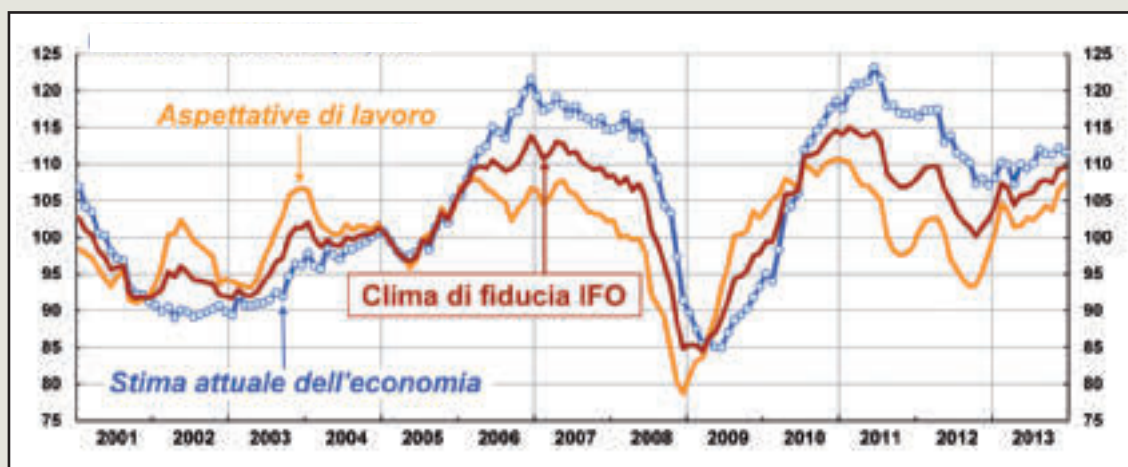
A fine dicembre, l'indice Zew, che misura mensilmente le aspettative economiche in Germania ed è calcolato sulla base delle valutazioni di 350 esperti di economia e finanza, è salito a una quota da record: 62 punti, che rappresentano il miglior risultato registrato da aprile 2006. Clemens Fuest, presidente dell'istituto

che pubblica l'indice, ha sottolineato, dando il dato di dicembre, che "le attese sono fortemente orientate all'ottimismo anche per il 2014". Quindi, nonostante recentemente si siano registrati risultati economici non pienamente soddisfacenti in alcuni settori, gli analisti del mercato finanziario esprimono fiducia che il pros-

simo anno sarà di espansione economica. Anche l'altro importante indice tedesco, l'Ifo, pubblicato ogni mese dall'omonimo istituto di ricerche economiche di Monaco, fondato su circa 7 mila risposte a un questionario da parte di aziende manifatturiere di ogni settore, di imprese di costruzione e del commercio, continua a

L'indice IFO tedesco (dicembre 2013, industria, costruzioni e commercio)

Fonte: IFO Institut Munich



USA indice PMI sulle aspettative della manifattura

Fonte: ISM

	Dato Dic	Dato Nov	Scostamento	Direzione prevista	Grado del cambiamento	Trend* (Mesi)
PMI	57.0	57.3	-0.3	Crescita	Più lento	7
Nuovi ordini	64.2	63.6	+0.6	Crescita	Più rapido	7
Produzione	62.2	62.8	-0.6	Crescita	Più lento	7
Occupazione	56.9	56.5	+0.4	Crescita	Più rapido	6
Consegne fornitore	54.7	53.2	+1.5	Rallentamento	Più rapido	6
Rimanenze	47.0	50.5	-3.5	Contrazione	Da crescita	1
Scorte clienti	47.5	45.0	+2.5	Troppo basso	Più lento	25
Prezzi	53.5	52.5	+1.0	Aumento	Più lento	5
Ordini inevasi	51.5	54.0	-2.5	Crescita	Più rapido	3
Esportazioni	55.0	59.5	-4.5	Crescita	Più lento	13
Importazioni	55.0	55.0	0.0	Crescita	Più lento	11
ECONOMIA IN GENERALE				Crescita	Più lento	55
Settore manifatturiero				Crescita	Più lento	7

*Numero di mesi nei quali il dato segue la stessa tendenza

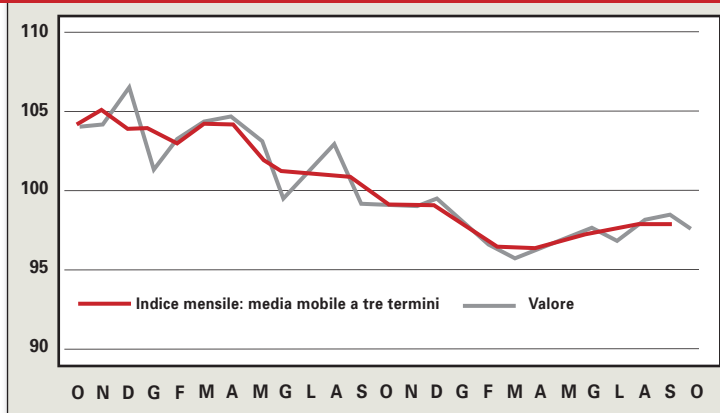
Berlino, la porta di Brandeburgo



migliorare (ha toccato a dicembre quota 109,5 punti, ai massimi livelli da aprile 2012): l'indice del "clima di fiducia" è salito da dicembre 2012 di 7 punti e quello sulle "aspettative di lavoro" di 9,4. Il presidente dell'istituto Hans-Werner Sinn ha così commentato: "L'economia tedesca ha un 'festoso' stato d'animo". Negli Usa, invece, continua un andamento economico sempre altalenante, con dati contrastanti e qualche volta anche paradossali: in dicembre la disoccupazione è scesa al 6,7%, ma sono stati creati solo 74 mila nuovi posti di lavoro (mentre a novembre erano stati 203 mila). Comunque gli indici sulle attese della manifattura, come dimostra la tabella, sono in gran parte positivi.

Fatturato dell'industria (ottobre 2011-ottobre 2013)

Fonte: ISTAT



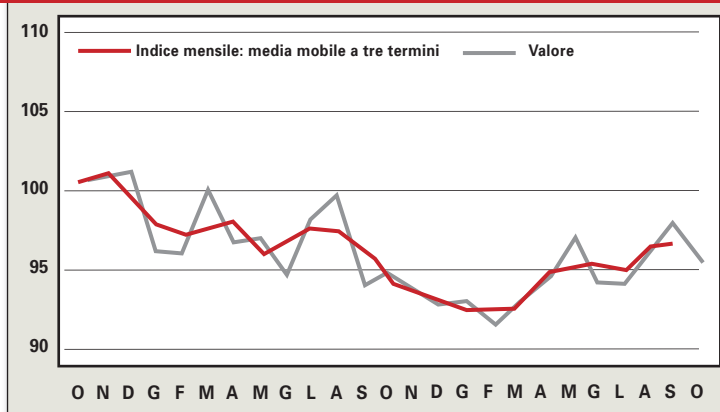
L'Italia "arranca"

Clemens Fuest, presidente dell'istituto tedesco che pubblica l'indice Zew, oltre a credere che il 2014 sarà un anno di crescita per la Germania, ha anche aggiunto che gli analisti tedeschi considerano che i prossimi dodici mesi vedranno "la ripresa anche dell'area euro". A questo proposito anche la Bce si dice moderatamente ottimista: "Nel 2014-2015, il Pil dell'area dovrebbe registrare un lento recupero, in particolare per effetto di un certo miglioramento della domanda interna".

In questa ottica che guarda verso la crescita ci potrebbe essere un elemento fuorviante, ossia un cammino differenziato tra i paesi del nord e dell'est Europa e quelli del sud. Il problema resta la capacità di questi ultimi, Italia in testa, di riuscire a restare in qualche modo in scia dietro la locomotiva tedesca (se in realtà tornerà a essere veramente tale). Però, l'Italia ha fatto registrare negli ultimi quindici anni un record molto poco invidiabile e che fa capire come il nostro sistema paese sia assolutamente immobile e si stia avviluppando su sé stesso, senza alcuno sbocco: secondo i dati pubblicati dall'Economist, dal 1999 al 2014 (il dato del prossimo anno rappresenta evidentemente una proiezione), il Pil pro capite è salito del 21,3% in Germania, del 20,9% in Finlandia, del 17,3% in Gran Bretagna, del 16,7% negli Usa, del 15,0% in Giappone, del 10,7% in Olanda, del 9,3% in Francia, dell'8,7% in Spagna, del 2,7% in Grecia e dello 0,8% in Portogallo, mentre in Italia è calato del 3,0%. Sul versante delle tasse, invece, balziamo prepotentemente ai vertici delle classifiche: secondo l'Ocse, nel 2011, >

Ordinativi dell'industria (ottobre 2011-ottobre 2013)

Fonte: ISTAT



Clima di fiducia delle imprese

(gennaio 2007-dicembre 2013)

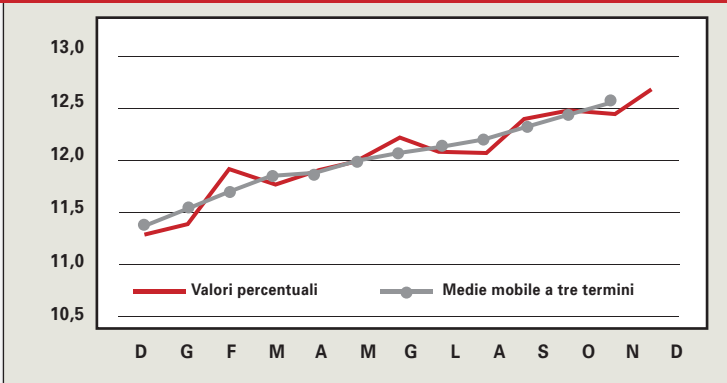
Fonte: ISTAT



Tasso di disoccupazione

(novembre 2012-dicembre 2013, valori %)

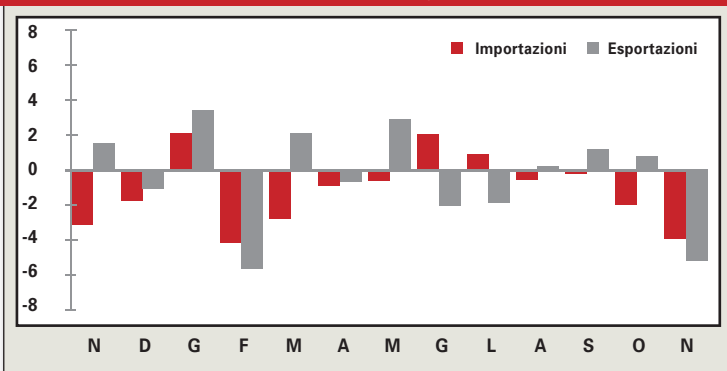
Fonte: ISTAT



Import-Export con paesi extra UE

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

Fonte: ISTAT



ultimo anno per il quale ci sono dati comparabili per tutti i paesi, la pressione fiscale (misurata come rapporto tra introiti fiscali e Pil), in Italia era di quasi il 9% superiore alla media tra i 34 paesi membri dell'organizzazione. In termini assoluti, con un valore del 43%, il nostro paese si posizionava in quell'anno al 6° posto dietro Danimarca (47,7%), Svezia (44,2%), Francia (44,1%), Belgio (44,0%), Finlandia (43,7%). Classifica che abbiamo scalato l'anno dopo, nel 2012, con un aumento delle tasse dell'1,4%. Gli italiani guadagnano sempre meno, cala il reddito disponibile e aumentano le imposizioni fiscali. A ciò si aggiunge il continuo aumentare del tasso di disoccupazione, giunto a novembre al 12,7%. In questo mese il numero dei disoccupati, pari a 3 milioni 254 mila, è aumentato su ottobre dell'1,8% (per 57 mila unità) e del 12,1% su novembre 2012 (per 351 mila unità). La disoccupazione giovanile è arrivata a un tasso del 41,6% (4% in più rispetto a novembre 2012). Un disastro, anche perché, lo ricordiamo ancora una volta in questa rubrica, il dato Istat non tiene conto di chi, ormai sfiduciato, non cerca più lavoro. Anche i risultati dell'industria continuano a "languire": a ottobre il fatturato ha registrato una flessione dello 0,7% su settembre, con un calo dell'1,2% sul mercato interno e un lieve incremento su quello estero: più 0,2%. Negli ultimi tre mesi, quando si è iniziato a parlare di "segnali di ripresa", il fatturato è cresciuto solo dello 0,7% rispetto ai tre mesi precedenti. In flessione anche gli ordinativi: meno 2,5% su settembre, con un calo preoccupante di quelli esteri (meno 6%) e una modesta crescita di quelli interni (più 0,3%). Complicato in questa situazione parlare di ripresa. ■



LES ECHOS

Francia: verso una riduzione del numero delle Regioni?

Il presidente francese Francois Hollande vuole sollecitare le Regioni a raggrupparsi. Questo "incitamento" verrebbe sostenuto con una politica dei trasferimenti finanziari tesa a favorire tale operazione, che potrebbe interessare anche i Dipartimenti. Il presidente lo ha detto con chiarezza: "Le Regioni sono invitate a riunirsi. Il loro numero può certamente cambiare, non c'è alcuna ragione che rimanga invariato nei prossimi anni". Una dichiarazione che ha preso di sorpresa lo schieramento che sostiene politicamente Hollande, dato che delle 22 Regioni metropolitane esistenti 21 sono governate dalla sinistra.



Franois Hollande

La proposta presidenziale ha fatto eco a quelle recenti avanzate dall'ex primo ministro Jean-Pierre Raffarin e dal senatore Yves Krattinger che avevano anche quantificato il "taglio": passare da 22 a 10/8 entro 7/12 anni. Una cosa simile, ossia un accorpamento di Regioni in Francia non è mai avvenuta, sarebbe un'assoluta novità. Soltanto la Bassa e l'Alta Normandia

si sono recentemente incontrate per creare sinergie. L'occasione per tale operazione potrebbe essere la legge sulla "semplificazione", approvata da poco tempo e che ha creato 13 aree metropolitane che hanno incorporato anche "pezzi" di Dipartimenti. Da qui l'esigenza sottolineata dal presidente che anche questi ultimi "dovranno ridefinire il loro futuro". In aprile, in senato, si discuterà la seconda legge sulla "semplificazione" e probabilmente si affronterà anche il delicato tema di un ridisegno degli enti locali, anche perché, come accennato in precedenza, il presidente vorrebbe brandire i finanziamenti pubblici come arma di convincimento. L'Associazione delle Regioni ha fatto sentire la sua voce: ha ribadito che "è compito dello Stato emanare leggi quadro che devono permettere alle Regioni di adattare alle loro esigenze le norme sull'ambiente, sugli aiuti alle imprese e sull'accessibilità dei trasporti", sottolineando con forza in questo modo la loro autonomia, il loro ruolo e la loro funzione. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Credito alle imprese: calerà anche nel 2014

In Italia la caduta dei prestiti bancari alle imprese è stata finora del 10,5% dal settembre 2011, pari in valore a 96 miliardi di euro. Il centro studi della Confindustria stima che tale flessione proseguirà nel 2014 con un altro calo dell'1%, pari in valore a 8 miliardi di euro, mentre nel 2015, invece, si registrerà un aumento del 2,8% (pari a 22 miliardi). Il calo è partito dal lato dell'offerta e perciò le previsioni confindustriali si basano sull'evoluzione nei bilanci bancari del rischio di credito (oggi ai massimi), della capacità di generare utili (ai minimi), dei ratio di capitale e della raccolta. Affinché l'inversione di tendenza si verifichi è cruciale che la valutazione e i test effettuati dalla Bce confermino la solidità dei bilanci bancari così da infondere fiducia negli istituti italiani da parte degli investitori e da abbassare la loro avversione al rischio. Se l'approfondita analisi della banca europea non sortisse questi esiti positivi, si potrebbe materializzare uno scenario molto negativo, nel quale i prestiti scenderebbero ancora del 4,9% nel 2014 (per una cifra di 40 miliardi) e dell'1,3% nel 2015 (con in meno altri 10 miliardi).

I prestiti delle banche alle imprese sono già diminuiti più del Pil nominale nel 2012-2013; il rapporto prestiti/Pil si è ridotto rapidamente e potrebbe scendere ancora. Il grado di indebitamento bancario delle imprese è lontano dal piccolo. In ogni caso l'andamento dei prestiti bancari nel 2014-15 non potrà soddisfare pienamente il fabbisogno finanziario creato dal miglioramento della domanda e dell'attività economica e ciò rende urgente - nota la Confindustria - lo sviluppo dei canali di finanziamento non bancari. A

questo proposito, il centro studi confindustriale stima che per finanziare la ripartenza degli investimenti delle imprese italiane occorreranno 90 miliardi di euro su un orizzonte di cinque anni.

I prestiti bancari alle imprese italiane hanno iniziato a ridursi dagli ultimi mesi del 2011. La caduta del credito erogato, come sottolineato in precedenza, è stata finora del 10,5% rispetto a settembre 2011. Il credit crunch si è sviluppato a un ritmo di un meno 0,4% al mese, con una forte accelerazione a novembre 2013 (meno 1,2%). Secondo alcuni analisti, dal 2014 il credito tornerà ad affluire alle imprese, dopo due anni di contrazione.

Ma i ritmi resteranno contenuti e decisamente inferiori a quelli pre-crisi (più 12,7% nel 2007). Stime Cer e Prometeia, ad esempio, indicano concordemente un più 1,6% per i prestiti nel 2014, più 2,6% nel 2015 e più 3,5% nel 2016. Bassa redditività e sofferenze in crescita vengono indicate come le cause di questo andamento frenato, nonostante l'uscita dell'Italia dalla recessione. Altri analisti, invece, ritengono che il credit crunch proseguirà. La Banca d'Italia, dal canto suo, a novembre, ha previsto prestiti alle imprese in calo per almeno altri sei mesi, quindi anche nella prima parte del 2014. La variazione a 12 mesi risulterebbe pari a meno 1,5% nel IV trimestre 2014 (da meno 4,9% nel III trimestre 2013). La Confindustria fa varie ipotesi sull'andamento dei prestiti che porterebbe a un tale risultato: il proseguire della caduta nel IV trimestre 2013 e nel primo del 2014 al ritmo di meno 0,4% al mese, con una stabilizzazione in seguito; oppure una caduta più lunga, ma a un ritmo più lento.



Le banche in Italia hanno registrato nel 2013 perdite sui crediti elevate rispetto a quelle degli altri istituti europei e utili di esercizio notevolmente peggiori

nato, nonostante l'uscita dell'Italia dalla recessione. Altri analisti, invece, ritengono che il credit crunch proseguirà. La Banca d'Italia, dal canto suo, a novembre, ha previsto prestiti alle imprese in calo per almeno altri sei mesi, quindi anche nella prima parte del 2014. La variazione a 12 mesi risulterebbe pari a meno 1,5% nel IV trimestre 2014 (da meno 4,9% nel III trimestre 2013). La Confindustria fa varie ipotesi sull'andamento dei prestiti che porterebbe a un tale risultato: il proseguire della caduta nel IV trimestre 2013 e nel primo del 2014 al ritmo di meno 0,4% al mese, con una stabilizzazione in seguito; oppure una caduta più lunga, ma a un ritmo più lento.

La Confindustria stima che nel 2014 i prestiti delle banche alle imprese fletteranno ancora dell'1%, dopo aver perso da settembre 2011 il 10,5%

L'andamento dei prestiti alle imprese nei prossimi anni - nota la Confindustria - dipenderà da tre elementi determinanti: dotazione di capitale degli istituti; composizione degli asset bancari; andamento della raccolta. A questo proposito, c'è da sottolineare che i principali istituti italiani hanno registrato nel 2013 perdite sui crediti piuttosto elevate nel confronto internazionale e utili di esercizio decisamente peggiori. Le banche italiane medie e minori presentano analoghe problematiche di bilancio. Il continuo aumento delle perdite sullo stock dei crediti erogati rischia di erodere il capitale bancario. Gli stress

test condotti di recente dall'Fmi, sull'orizzonte 2013-2015 - dice la Confindustria - sono "abbastanza rassicuranti". In uno scenario base di crescita debole (meno 1,5% nel 2013, più 1,2% nel 2014 e nel 2015), il capitale delle banche italiane è valutato "adeguato". Tuttavia, in uno scenario avverso, con una crescita cumulata di 4,2 punti più bassa nei tre anni, servono 6-14 miliardi di nuovo capitale, concentrati per lo più tra le banche popolari e tra gli istituti creditizi in cui le fondazioni hanno una quota rilevante.

In Italia, un altro punto dolente, ed è un fattore determinante sull'evolversi del credito alle imprese, è rappresentato dalla "montagna", come la definisce la Confindustria, delle sofferenze sui prestiti alle imprese che sono salite a 103 miliardi nel novembre 2013 (12,6% del totale dei prestiti), da 25 miliardi nel 2008. Anche quelle sui crediti alle famiglie crescono (32 miliardi, da 10) e quelle sui prestiti alle famiglie produttrici sono salite a 13 miliardi (da 6). Ciò rende più prudenti le banche nell'erogazione di nuovi finanziamenti. Il rischio di credito, infatti, sale con le sofferenze in quanto viene misurato ex-post proprio dal loro ritmo di accumulo: il tasso di ingresso in sofferenza è salito al 2,9% annuo nel II trimestre 2013, dallo 0,9% nel 2007. Questa è attualmente la causa principale del credit crunch in Italia, che così ha prolungato e approfondito la recessione partita proprio dalla stretta creditizia cominciata nel 2011. La



determinante del rischio di credito oggi è la recessione stessa. Siamo, quindi, immersi in un circolo vizioso credit crunch-recessione che si auto-alimenta. L'uscita dell'economia dal lungo tunnel recessivo a fine 2013 può appiattire il profilo delle sofferenze, così da ridurre il rischio di credito per le banche. Ci vorrà tempo, però, per smaltire lo stock di prestiti deteriorati e ridurre l'assorbimento di capitale, così da liberare risorse per nuovi prestiti. Perciò il credito resterà frenato. A fronte delle eventuali nuove perdite su crediti, la Banca d'Italia continua a ricordare agli istituti di credito l'importanza di accantonamenti adeguati a tenere alto il tasso di copertura. Le sofferenze sono in parte anche coperte da garanzie fornite dalla clientela. Su queste voci di bilancio, la Bce nelle verifiche che sta conducendo, sta adottando criteri in linea con quelli, severi, seguiti dalla vigilanza italiana e ciò confermerà il quadro già noto della situazione delle banche italiane. Per far ripartire i prestiti bancari, inoltre, è fondamentale la generazione di risorse interne che alimenti la dotazione di capitale. Perciò la Banca d'Italia esorta gli istituti ad alzare la redditività, caduta negli ultimi anni ai minimi, soprattutto attraverso l'ulteriore contenimento dei costi operativi (incluse le spese per il personale), la cessione di attività non strategiche e la limitazione nella distribuzione di dividendi nei prossimi anni. ■

Scambi commerciali: perdiamo terreno nell'area sud mediterranea

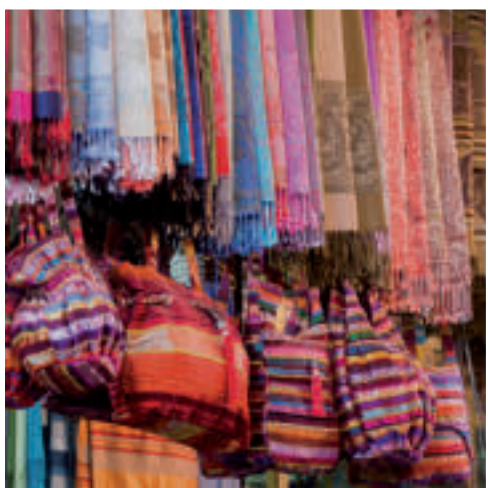
A Napoli, il centro Studi Ricerche per il Mezzogiorno (Srm) ha presentato il 3° Rapporto annuale sulle Relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo. Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, presentandone i risultati, ha sottolineato: "I dati raccolti mettono in evidenza, con ancora maggiore chiarezza rispetto agli anni passati, l'importanza che sta assumendo l'interscambio commerciale tra l'Italia e il Sud Mediterraneo cresciuto del 76,8% dal 2001 a oggi.

Inoltre, molte imprese italiane - anche del Mezzogiorno - iniziano a cogliere queste potenzialità; non a caso è in crescita il numero di aziende a capitale italiano che sono presenti in questi paesi e che da lì operano a vasto raggio: circa 2000 imprese, solo contando Turchia, Tunisia e Marocco. Tuttavia, osservando i dati più recenti, si nota che il nostro paese ha una quota di interscambio manifatturiero inferiore alle sue potenzialità e sta perdendo il suo primato a favore di altri player quali Germania, Stati Uniti e Cina che crescono a ritmi più serrati. Questi paesi hanno compreso bene, anche meglio dell'Italia, che pure ha il vantaggio della vicinanza geografica e culturale, l'importanza strategica della sponda Sud del Mediterraneo anche come porta di accesso verso altri mercati limitrofi dell'Africa e del Medio Oriente".

Venendo ai dati del Rapporto, risulta che nel 2012 (ultimo anno con dati ufficiali), l'Italia con 61 miliardi di euro era il primo paese dell'Unione europea per interscambio totale con l'area mediterranea. Nel primo semestre del 2013, tuttavia, la Germania con una crescita del 7,4% ha superato in valore l'interscambio italiano verso l'area (interscambio che è stato nel periodo in calo del 4,3%). Secondo le ultime

stime di Srm, nel 2013, l'Italia, pur mantenendo un ruolo di leadership nell'area, perderà il primato a vantaggio della Germania e, dai confronti internazionali extraeuropei, sarà preceduta dagli Stati Uniti. La stima al 2013 riflette il significativo calo delle importazioni che si è registrato nel primo semestre 2013 (meno 10,8%) a fronte di una lieve crescita dell'export pari al 3,9%.

Va però sottolineato che una parte rilevante dell'interscambio commerciale nazionale è dovuto alla componente energetica (petrolio e gas) che ha pesato per il nostro paese circa il 44% nel 2013 (contro valori ben più bassi per Germania, Francia e Usa, compresi tra il 15% e il 23%). Dedotto l'interscambio energetico, ossia guardando prevalentemente all'interscambio manifatturiero, l'Italia nel 2013 è al terzo posto tra i partner europei della sponda Sud del Mediterraneo, con un gap di circa 20 miliardi di euro di minore interscambio manifatturiero rispetto alla Germania. Questo dato ci dà



Marocco, stoffe in un souk di Marrakeesch

la misura del potenziale di mercato, già esistente e attualmente coperto da prodotti manifatturieri tedeschi, che il nostro paese potrebbe gradualmente recuperare se prevalesse una strategia più attiva e positiva verso questi mercati.

Tutto il Rapporto, nelle sue tre parti e nel focus dedicato all'analisi delle imprese italiane presenti in Marocco, Tunisia e Turchia, mette in risalto le grandi potenzialità di questi paesi, sia come mercati interni sia come "porte di accesso" (come ad esempio il Marocco verso il resto dell'Africa e la Turchia verso gli altri paesi turcofoni e limitrofi). Contemporaneamente però il Rapporto registra come



Tunisia, panorama di Hammamet

la crisi economica in Italia, da un lato, e la crescita di questi mercati dall'altro (evento che ha accresciuto l'interesse di altri paesi europei oltre a Cina e Usa verso di loro) abbiano avuto come conseguenza un indebolimento della posizione di leadership commerciale del nostro paese.

Il Mezzogiorno, sottolinea il Rapporto, si conferma la macro-regione italiana che, anche per vocazione geografica, ha la maggiore intensità relativa di scambi con la sponda Sud del Mediterraneo. E anche in una fase di leggera contrazione dell'interscambio totale, come si è registrato nei primi mesi del 2013, il Mezzogiorno perde di meno rispetto alla media nazionale.

Il Rapporto, nel suo insieme, conferma l'analisi secondo la quale il Sud Mediterraneo (al di là delle considerazioni politiche, diplomatiche e geo-strategiche) è dal punto di vista economico un'area in forte crescita e verso la quale sta aumentando l'interesse commerciale mondiale (ad esempio, l'interscambio cinese è passato da 5 miliardi nel 2001 a 56,8 miliardi nel 2013, secondo stime Srm). L'Italia è, tra i grandi paesi sviluppati, il più vicino geograficamente e culturalmente ai paesi del Sud Mediterraneo, eppure non sempre appare consapevole dell'importanza strategica di quest'area. Un dato può sintetizzare bene la situazione che stiamo vivendo: nel 2012, lo scambio, esclusi i prodotti energetici, tra l'area sud mediterranea e il nostro Mezzogiorno s'è attestato su un valore di 3,3 miliardi di euro (il 10,8% dell'interscambio totale non energetico italiano con l'area). Questo valore di 3,3 miliardi di euro è anche più o meno pari all'interscambio che l'Italia ha con la Croazia, un paese che non raggiunge i 4,5 milioni di abitanti. Appare evidente quanta strada l'Italia e il Mezzogiorno in particolare devono fare nei confronti dell'area sud mediterranea, mettendo in campo politiche industriali, politiche per l'export, politiche per la logistica, politiche per la semplificazione burocratica. ■

LA PRESENZA ITALIANA IN TRE PAESI

Srm ha varato nel 2012 il "progetto business" con l'obiettivo di quantificare il "valore" della presenza imprenditoriale italiana nei nove paesi del Mediterraneo monitorati dall'Osservatorio permanente sulle relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo. Quest'anno sono stati presentati i risultati dei primi tre paesi analizzati: Turchia, Tunisia e Marocco. Di ciascun paese vengono analizzati: i rapporti economici bilaterali, il fatturato aggregato delle imprese italiane che vi operano e un campione di bilanci di imprese che operano in questi paesi. Sono prese in considerazione imprese localizzate nel paese e che sono partecipate per una quota significativa da azionisti italiani.

Turchia. È il paese mediterraneo che ospita il maggior numero di imprese italiane: sono in tutto 1.044. Quasi i 2/3 si concentra in settori capital intensive (metallurgia, meccanica, raffinazione e mezzi di trasporto). Il fatturato raggiunge 16,6 miliardi di euro e il primo settore per numerosità è quello dei metalli, macchinari e mezzi di trasporto con il 33% del totale delle imprese.

Tunisia. La presenza di imprese italiane (747) è seconda solo alla Francia (1.296). In termini settoriali, in Tunisia la somma delle imprese italiane presenti nei comparti tessile-abbigliamento e calzature è il 40,5% del totale. Spostando la lente sul fatturato, le imprese italiane raggiungono quasi 3 miliardi di euro.

Marocco. La presenza di imprese italiane è pari a 140 unità. Anche in Marocco come in Tunisia è prevalente la parte di imprese labour intensive (oltre il 40%). Il primo settore per presenza delle nostre imprese è quello dei metalli, macchinari e mezzi di trasporto (13,1% del totale), mentre il fatturato raggiunge quasi il miliardo di euro.

Il sistema Italia è sempre più inadeguato

Carlo Mearelli, presidente di Assologistica, sottolinea il gap che divide il nostro paese dalle economie avanzate: “Mancano priorità, scelte e decisioni e nulla cambia in un mondo che invece corre”.

di Paolo Giordano



CARLO MEARELLI

Si chiude il 2013. Un anno che ha ancora visto l'Italia in fase recessiva, con ben pochi spiragli aperti verso la ripresa. Facciamo un bilancio della situazione politico-economica del paese e del settore logistico con il presidente di Assologistica Carlo Mearelli, che è anche un manager del Gruppo Argol Villanova, realtà internazionale leader nell'ambito della supply chain di settori industriali a elevata complessità, quali automotive, energia, aereoospazio&difesa, macchinari.

I DATI CHE VENGONO DA CINA, USA, GERMANIA, SEGNALANO CHE L'ECONOMIA MONDIALE STA MIGLIORANDO, MENTRE INVECE IL NOSTRO PAESE CONTINUA A MACINARE NUMERI NEGATIVI SPECIAL-

MENTE PER QUANTO RIGUARDA L'OCCUPAZIONE, LA DOMANDA INTERNA E LA "SALUTE" DI TANTE IMPRESE. SECONDO LEI, QUALI SONO LE PRINCIPALI RAGIONI DI TALE SITUAZIONE?

■ Penso si possano riassumere in un'unica motivazione di fondo: l'Italia sta soffrendo una crisi non contingente, ossia legata a singoli eventi, a singole condizioni, ma una crisi di "sistema". In altre parole, il paese, e chi lo governa in particolare, non ha colto i segnali che provenivano dall'ordine mondiale e ha continuato a vivere su una lunghezza d'onda ormai assolutamente datata e completamente inadeguata. Non si è reso conto che la crisi finanziaria ha cambiato le regole del gioco e ha continuato a giocare su un altro tavolo. Così siamo usciti fuori dal campo e non siamo in grado di cogliere le opportunità che sullo scenario mondiale stanno iniziando a vedersi. Ripeto, siamo inadeguati rispetto alla nuova realtà dell'economia mondiale. Così non andiamo da nessuna parte.

SCENDIAMO NEL PARTICOLARE...

■ Le dico subito che noi abbiamo vissuto, anche bene in passato, sullo slogan "piccolo è bello". Uno slogan che attualmente sta in realtà portando le imprese alla chiusura. Per carità, è vero che ci sono "nicchie" che funzionano

ancor oggi bene. Il problema, però, non è questo, è che la partita "vera" si gioca a livello mondiale, dove in generale perdiamo colpi. Occorre accompagnare le nostre imprese su un nuovo percorso, per nuove dimensioni, per avere una presenza aggressiva sui mercati internazionali. Un'operazione che non viene fatta né dal governo, e tantomeno da un'organizzazione burocratica che mette paura, né dalle rappresentanze delle imprese. Non esiste una politica industriale, non si fanno scelte, non esiste un settore dove si stabiliscano priorità negli interventi, cose che su Euromercati abbiamo molto spesso sottolineato. Tutti sappiamo che la spesa pubblica è troppo pesante, che devono essere fatte rifome sull'ordinamento istituzionale e sui metodi di gestione, che la pressione fiscale è oltre i limiti, che servono provvedimenti forti sul cuneo fiscale, che gli interventi di sostegno all'occupazione hanno guardato, anche per arretrate posizioni sindacali, più a mantenere in vita aziende decotte che a creare nuove possibilità di lavoro, che la formazione è un capitolo in Italia da riscrivere, se vuole svolgere la funzione che le compete. Queste, chiamiamole "rivisitazioni" al sistema, devono essere assolutamente portate avanti e con urgenza. Tutto ciò non è stato fatto per una ragione sem-

“L’Italia non ha più una compagnia di riferimento e neppure un minimo di pianificazione per il trasporto merci via aerea”, dice Mearelli



plice: abbiamo vissuto in un sistema che deve far piacere a tutti, che non può scontentare nessuno, mentre “scegliere” e “agire” può rappresentare per molti, specialmente per la parte più arretrata del paese, la perdita di benefici storici quanto ingiustificati, può confliggere con interessi molto estesi e diffusi. Se non si prenderanno iniziative, il sistema morirà e con lui tante imprese. Credo sia il momento di affermare con forza questa che è una realtà. Se non tagliamo o “curiamo” le parti malate, rischiamo di mandare in cancrena l’intero “corpo Italia”.

È, QUINDI, LA POLITICA DI GOVERNO CHE NON HA FUNZIONATO E CHE NON FUNZIONA...

■ È innegabile che gli ultimi trent’anni, sotto questo aspetto, siano stati negativi. Credo che occorra cambiare, che occorra innovare, anche contando sulle nuove generazioni. È stato formato, come si fa generalmente in epoche d’emergenza, un governo delle larghe intese, ma se non si dimostra in grado di affrontare quell’emergenza che è alla base della sua nascita, si torni al voto. La cosa più negativa, ripeto, è che il paese continui a rimanere immobile e tentennante, che non si prendano decisioni.

VENIAMO ALLA LOGISTICA...

■ Anche il nostro settore ha pagato duramente e continua a pagare l’immobilismo decisionale, il “galeggiamento” a tutti i costi. Metodo di governo, lo ripeto, che ha finito con creare situazioni insostenibili. L’autotrasporto, ad esempio, su cui è fondato e organizzato il sistema italiano della mobilità delle merci deve assolutamente essere ristrutturato. Da decenni se ne parla e da decenni tutto resta come prima, anche sulla pelle di molte piccole imprese, che non reggono più. Lo si faccia per legge se non si trova un’altra via. Si deve facilitare la creazione di consorzi, di vere cooperative con almeno 150/200 mezzi che diano la possibilità di abbassare i costi, mettendo servizi in comune. Il settore o cresce per dimensioni o non avrà futuro, con tutte le conseguenze negative sul sistema Italia. Altre scelte vanno fatte sui porti, non mi stancherò mai di ripeterlo. Il governo deve decidere su quali e su quanti investire le poche risorse che ci sono. Saranno tre, quattro, cinque, lo si decida e si agisca di conseguenza. Lo stesso dicasi per gli interporti. Ragioniamo su quelle infrastrutture che hanno chance, che hanno un futuro in un’ottica europea e mediterranea. La strategia di sviluppo del Gruppo Fs per anni e an-

ni ha sempre più emarginato il settore merci, al di là delle dichiarazioni d’intento. Invece è una modalità indispensabile in una razionalizzazione del sistema. Il governo deve far valere ragioni d’interesse collettivo su quelle strettamente aziendali. Non è compito delle Fs, ma di chi gestisce il trasporto a livello paese. Infine, siamo un paese senza una compagnia aerea di riferimento e senza un minimo di pianificazione nel settore per quanto riguarda la mobilità delle merci. Le nostre esportazioni di maggior valore e qualità s’imbarcano sugli aerei a Monaco di Baviera, a Francoforte, a Parigi, ad Amsterdam dove le inviamo con i tir, in quella stortura che chiamiamo “aviocamionato”. Molte di queste problematiche sono elencate e sottolineate nell’ultimo Piano nazionale della logistica, ultimo di una lunga serie rimasta nel cassetto. Iniziamo seriamente ad affrontarle, smettendo solamente di raccontarcele.

IN QUESTO CONTESTO COME SI PONE ASSOLOGISTICA?

■ Recentemente, a Roma, in sede Confindustria, ho sottolineato l’esigenza che le organizzazioni rappresentative della logistica e dei trasporti si uniscano per mettere a fattor comune storie, professionalità e obiettivi di crescita per il paese, superando le logiche del particolarismo. Penso sia necessario che non solo le imprese si aggregino, come prima dicevo a proposito dell’autotrasporto, ma anche le loro rappresentanze per formare una vera “massa critica” in grado di incidere sulle scelte di governo. Non abbiamo alternative per poter uscire dall’attuale negativa congiuntura. Dal canto suo Assologistica continuerà a battersi in ogni sede istituzionale per restituire efficienza e forza al nostro settore, che non può continuare a essere sottovalutato. ■

Italia: in diminuzione le entrate dello Stato...

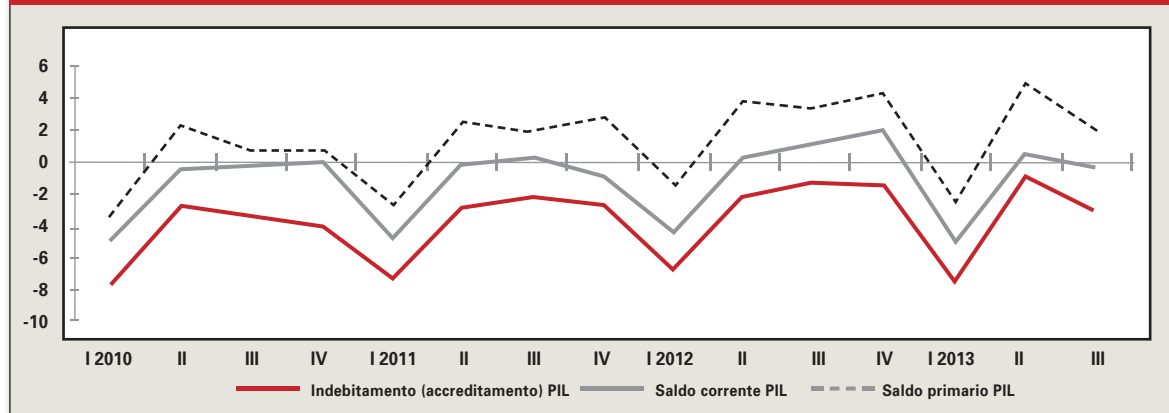
Secondo i dati diffusi dall'Istat, nel terzo trimestre del 2013, l'indebitamento delle amministrazioni pubbliche in rapporto al Pil è stato pari al 3%, risultando superiore di 1,6 punti percentuali rispetto al corrispondente trimestre del 2012. Complessivamente, nei primi nove mesi del 2013, il rapporto tra indebitamento e Pil si è attestato sul 3,7%, con un incremento dello 0,3% in confronto al medesimo periodo dell'anno precedente. Sul fronte delle entrate, l'andamento del terzo trimestre 2013 non è stato positivo: in totale, sono diminuite, sul 2012, del 2,4%, mentre da gennaio a settembre, ossia nei primi nove mesi dell'anno, hanno segnato, invece, un leggero incremento,

Nel terzo trimestre del 2013, le amministrazioni pubbliche hanno risparmiato, sullo stesso periodo del 2012, l'1,9% per remunerare il lavoro dipendente



Saldi di finanza pubblica (I trimestre 2010-III trimestre 2013, valori % sul Pil)

Fonte: ISTAT



sempre sul 2012, pari allo 0,2%. Di contro le uscite totali sono cresciute dello 0,9% (le uscite correnti, al netto degli interessi passivi, sono salite del 3,2%, nonostante quelle impiegate per remunerare il lavoro dipendente siano scese dell'1,9%). In particolare, nel confronto tra il terzo trimestre del 2013 e quello del 2012, le entrate derivanti dalle imposte dirette (52.375 milioni di euro contro 54.546 milioni) sono scese del 4%, quelle delle imposte indirette (54.970 milioni di euro contro 56.492 milioni) sono calate del 2,7% e i contributi sociali sono diminuiti dell'1,7% (52.347 milioni di euro contro 53.234 milioni). Sempre nel terzo trimestre 2013, l'importo pagato per gli interessi passivi (18.696 milioni di euro) ha registrato un incremento sul 2012 dello 0,4%. Da questi dati è facile dedurre che la tassazione su imprese, famiglie e consumi ha raggiunto quel "livello di guardia" oltre il quale, nonostante un aumento della pressione fiscale, non si registra più un incremento delle entrate bensì una loro flessione. La perdita nei primi nove mesi del 2013 su

quelli dell'anno precedente, di 1.522 milioni di euro di entrate per imposte indirette lo dimostra. Quindi, si sta percorrendo una strada che punta costantemente verso la "discesa".

...e la fiducia delle famiglie continua a flettere

Nell'ultimo numero di Euromerci (novembre 2013, pag. 4) avevamo sottolineato nella nostra rubrica il "Barometro dell'economia" che la fiducia delle famiglie consumatrici italiane, dopo uno stallo di qualche mese, era ricominciata in settembre a calare. Un dato sempre allarmante, perché, ovviamente, se i cittadini perdono speranze e prospettive sulla loro condizione sia di reddito sia di lavoro, ciò si riflette in generale in maniera negativa sulle capacità del paese nel suo complesso di reagi-



Dicembre 2013 ha segnato un rialzo sul mercato delle auto nuove dell'1,4%, mentre il bilancio dell'anno ha mostrato una flessione, ad esempio sul 2011, di quasi il 20%. Scende anche il mercato dell'usato (nella foto, una rivendita) che ha perso sul 2012 il 10%. Complessivamente, le immatricolazioni nel 2013 sono state quelle registrate più o meno nel 1979

re alle difficoltà. I dati su questo particolare sentimento dei consumatori in dicembre sono ancora peggiorati su novembre: secondo l'Istat, scendono di 2,8 punti le "valutazioni del quadro personale", si aggravano di sette punti i giudizi sulla situazione economica delle famiglie e di cinque le attese per un miglioramento. Diminuiscono anche le speranze sull'occupazione, che perdono sette punti. È visto con grande preoccupazione, in particolare, il bilancio familiare che perde nella valutazione sei punti. Così come diminuiscono le possibilità sia attuali sia future di poter risparmiare (che perdono rispettivamente otto e cinque punti). Il pessimismo con il quale si guarda al domani è completato anche dal giudizio sui prezzi al consumo che vengono considerati in aumento, seppure leggero. Infine, per quanto riguarda l'opportunità di acquisto di beni durevoli le valutazioni dei consumatori sono molto pessimistiche: l'indice perde in questo caso ben nove punti.

Wto, accordo storico firmato in Indonesia

L'Organizzazione mondiale del commercio-Wto, il 7 dicembre, a Bali, Indonesia, ha dato il via libera a un accordo storico. Il direttore generale, il brasiliano Roberto Azevedo, ne ha sottolineato con enfasi l'importanza: "Per la prima volta nella sua storia, la Wto ha tenuto fede alle sue promesse. Abbiamo rimesso la parola 'mondiale' nell'organizzazione mondiale del commercio. Sono molto fiero". Si è giunti all'intesa tra i 159 Stati membri dopo che Cuba ha fatto cadere la minaccia di porre il veto sulle misure proposte. Il ministro indonesiano Gita Wirjawan ha così commentato: "Bali segna una nuova alba per la Wto". Le valutazioni dell'organizzazione sull'accordo sostengono che le facilitazioni degli scambi commerciali potranno portare una crescita del Pil mondiale nell'ordine dei mille miliardi di dollari. Il pacchetto di misure adottato ha l'obiettivo di velocizzare e facilitare



L'accordo Wto firmato a Bali, Indonesia, potrebbe ridurre i costi degli scambi commerciali mondiali tra il 10 e il 15%

le procedure doganali rendendole contemporaneamente più economiche e trasparenti e prevede facilitazioni per le merci in transito, di particolare interesse per i paesi senza sbocco sul mare che utilizzano i porti dei paesi vicini. La riduzione complessiva dei costi degli scambi commerciali che si otterrà con l'applicazione del pacchetto è calcolata tra il 10 e il 15%, determinando crescita di flussi ed entrate, e un ambiente favorevole al business internazionale e agli investimenti esteri.

Benefici da questo accordo sono attesi anche dalle imprese di logistica. "Nel mondo e non solo in paesi a economia matura come l'Italia, la logistica è il motore del processo di scambio internazionale e di globalizzazione. Il nostro paese, con un sistema economico manifatturiero di Pmi che vive di export e che sta tenacemente resistendo alle dure difficoltà della recessione, da tempo aspettava un segnale internazionale positivo. La logistica in conto terzi monitorava le negoziazioni della Wto sin dal loro inizio nel 1995 e finalmente si è giunti a un primo risultato. Anche se esso sarà definitivamente ratificato dal consiglio generale nel prossimo luglio, la soddisfazione delle imprese e degli operatori che rappresentiamo è coralmente sentita, perché al punto in cui ci troviamo, segnali positivi internazionali come questi danno la possibilità concreta di dare vitalità e forza alla ripresa. Ma questo rende ancor più urgente che i nostri decisori lavorino sui nostri territori per concretizzare il Piano nazionale della logistica", ha dichiarato Carlo Mearelli, presidente di Assologistica. ■

Buoni risultati nel 2013 del Gruppo Contship Italia

Nonostante l'incertezza che si continua a manifestare nel settore del trasporto containerizzato, i risultati 2013 del Gruppo Contship rispecchiano l'impegno e gli sforzi dell'azienda che in Italia ha movimentato 5,2 milioni di teu nei terminal container partecipati. In aggiunta, il Gruppo ha beneficiato dei risultati conseguiti nel porto di Tangeri, dove la partecipata Eurogate Tanger ha recuperato i volumi dell'anno precedente e per la prima volta ha superato la soglia del milione di teu. In particolare, nel Medcenter Container Terminal, il "mega hub" di Gioia Tauro, si è registrata per il secondo anno consecutivo una crescita a due cifre, con oltre tre milioni di teu. Ciò è avvenuto anche perché i clienti, come sottolinea la Contship, "hanno potuto beneficiare di alti livelli di performance e di affidabilità in una infrastruttura già in grado di operare sulle grandi navi di ultima generazione". Cagliari International Container Terminal, nonostante le tensioni socio-politiche nei mercati di riferimento del nord Africa, con 665 mila teu, ha incrementato la sua attività, confermando il duplice ruolo di centro per il transhipment nel Mediterraneo e di gateway per le merci della Sardegna. In crescita sul 2012 anche il La Spezia Container Terminal e il Terminal Container Ravenna che hanno beneficiato di un incremento dei flussi containerizzati in esportazione, conseguenza di una ripresa economica che inizia a mostrare primi segnali di ripresa sui mercati del nord Tirreno e del nord Adriatico. Buoni i risultati anche del terminal di Salerno. Il Gruppo sottolinea in un comunicato che "i clienti hanno potuto ottenere vantaggi per le loro catene logistiche grazie a un'offerta di soluzioni integrate portuali e intermodali e a un continuo impegno sugli investimenti". Su fronte dell'intermodalità, i servizi offerti da Sogemar e da Hannibal hanno segnato nel 2013 un lieve calo (2,9%) sull'anno precedente. Il trend di mercato sui trasporti nazionali è stato però parzialmente compensato dai dati positivi registrati nel trasporto combinato internazionale. Infatti, il centro intermodale di Milano-Melzo ha incrementato l'attività ferroviaria con oltre 5.500 treni gestiti nel 2013. Secondo la Contship, "gli sviluppi di questa moderna infrastruttura continueranno nel 2014 con l'obiettivo di accrescere ulteriormente la capacità di movimentazione a sostegno delle attività di trasporto ferroviario domestiche e internazionali". A commento di questi dati, il presidente del Gruppo

Particolare notturno del porto di La Spezia



Contship Italia, Cecilia Battistello, ha dichiarato: "Il 2014 continuerà a essere caratterizzato da un alto grado di incertezza e ci aspettiamo ulteriori complesse dinamiche per l'attività dei nostri clienti, i cui ricavi devono ritrovare un livello di sostenibilità in grado di salvaguardare la crescita degli investimenti. Si tratta di un obiettivo chiave per l'intera catena logistica mondiale perché le azioni di riduzione dei costi in termini assoluti e nello specifico nei costi di rete, nelle attività portuali e terminalistiche, hanno un punto limite di arrivo. In conseguenza, il nostro business continuerà a essere sotto pressione essendo noi stessi sempre più impegnati sul fronte degli investimenti e per il continuo aumento dei costi energetici e di manodopera, un aspetto che deve essere opportunamente riconosciuto nel settore della logistica".

Cesena si conferma centro di eccellenza per il "freddo"

Si è tenuto a Cesena l'evento "Il freddo nella logistica e nella produzione", organizzato dai Magazzini Generali Raccordati in collaborazione con Orogel e Gruppo Amadori, con il patrocinio della camera di commercio di Forlì Cesena, della Regione Emilia Romagna, di Assologistica e dell'Unindustria Forlì Cesena. L'iniziativa è stata organizzata in coincidenza con la visita a Cesena di una delegazione del Development Research Center-DRC, l'agenzia di Stato cinese, con sede centrale a Pechino, responsabile per la politica di ricerca e

innovazione per lo sviluppo economico e sociale. L'idea dell'evento ha preso le mosse dalla richiesta dei cinesi di visitare alcune eccellenze italiane nel campo della logistica e della produzione connesse con il freddo. Nel maggio scorso, infatti, durante la convention annuale Ifwla, Shen Shaoji, presidente della Caws, l'associazione cinese che riunisce gli stabilimenti di stoccaggio merci e di logistica, ha richiesto la collaborazione di Assologistica, rappresentata in quella occasione da Michele Montalti, amministratore delegato dei Magazzini

Generali Raccordati di Cesena, per un progetto di cooperazione internazionale. Tale richiesta ha avuto come primo risultato la recente visita di una delegazione cinese del DRC in Emilia Romagna e la partecipazione alle giornate di studio sul "freddo". Va sottolineato che il DRC svolge attività di ricerca nel campo normativo e tecnico al fine di promuovere la cooperazione internazionale e l'apprendimento di best practices da realtà avanzate nei più svariati campi di interesse. In particolare, la delegazione giunta in Emilia si occupa di logistica, di magazzinaggio frigorifero e di tecnologie di conservazione dei prodotti. L'evento di Cesena si è suddiviso in due fasi, la prima, la mattina, in cui si sono tenuti interventi tecnici e la seconda, nel pomeriggio, in cui si sono effettuate le visite aziendali. Gli interventi tecnici hanno avuto come re-



latori l'assessore alle Politiche agricole della provincia di Forlì Cesena Gianluca Bagnara e il professor Claudio Zilio dell'università di Padova. Il primo ha inquadrato la filiera agroalimentare provinciale e regionale nel contesto nazionale ed europeo, evidenziando le criticità e i casi di eccellenza che si riscontrano sul territorio emiliano romagnolo. A tal proposito è stato sottolineato come il principale fattore di competitività del settore agroalimentare regionale sia dato dalla qualità nei servizi e nei prodotti, che ben si distingue nel panorama

nazionale e internazionale. Il territorio, nella continuità e rispetto della tradizione che gli è propria, si pone come ambito diretto di applicazione delle direttive europee in materia di agricoltura, gestendo a livello provinciale l'ottimizzazione della filiera. Il secondo ha posto in evidenza le metodologie di risparmio energetico a livello di stabilimenti di produzione del freddo attraverso casi concreti, inseriti nella panoramica dei

magazzini frigoriferi europei. Fra quelli analizzati anche l'impianto dei Magazzini Generali di Cesena che, attraverso un aumento dell'efficienza energetica, la modifica e l'aggiornamento delle attrezzature e il ricorso a energie rinnovabili ha sostanzialmente ridotto i costi di gestione dell'impianto frigorifero. Come detto, nel pomeriggio, i partecipanti all'evento hanno fatto visita agli stabilimenti Orogel e Amadori. ■



Si sta moltiplicando negli stabilimenti l'uso di energie alternative per abbassare i costi di gestione degli impianti di refrigerazione

Banche e soldi

di Franco De Renzo

Forse non ce ne siamo accorti ma anche le banche presentano i bilanci. Qualcuno però deve provare a leggerli e a comprenderli per rendersi conto che le istituzioni che spesso hanno potere di vita e di morte sulle aziende e sulle persone fisiche che hanno bisogno di soldi per le loro attività, e che ci chiedono spiegazioni per ogni singola voce del nostro bilancio, presentano bilanci a dir poco allucinanti. Il 18 novembre 2013, nelle pagine 6 e 7 di Corriere Economia, il dottor Stefano Righi ha evidenziato i dati macroeconomici delle prime dodici banche italiane. Ho esaminato attentamente questi dati e ne ho tratto la media e le percentuali. A parte il fatto che in nove mesi hanno evidenziato un avanzo totale di gestione di 164 milioni (in dodici!), con una media di 15 milioni a testa, la cosa vergognosa (non può essere utilizzata una parola diversa per rendere l'idea) è che a fronte di ricavi lordi per circa 42 miliardi, al 30 settembre 2013, le dodici maggiori banche evidenziano (grazie alla trimestrale) crediti deteriorati per 138,3 miliardi, con un aumento del 22,8% rispetto all'anno precedente. Secondo la Banca d'Italia, i crediti deteriorati sono non facilmente esigibili, e li distingue ancora in:

- incagli (o partite incagliate), che sono crediti verso soggetti che si trovano in una situazione di obiettiva difficoltà. Ma che si presume contingente e, quindi, superabile in un tempo ragionevole;

- sofferenze, che sono crediti verso soggetti che si trovano in stato di obiettiva difficoltà, se non di insolvenza già conclamata, anche se non accertata giudizialmente;
- ristrutturati (o esposizioni ristrutturate), che sono posizioni per le quali le banche creditrici acconsentono a modifiche delle originarie condizioni stipulate (più favorevoli al debitore e che di solito determinano perdite per la banca);
- scaduti (o esposizioni sconfinanti), che sono esposizioni scadute da oltre 90 giorni se scaduti e da 180 giorni se sconfinati, senza interruzione.

Adesso è evidente che la possibilità di non incassare tutti i crediti sia insita in ogni attività imprenditoriale. Per le banche, in una drammatica situazione economica come quella che stiamo vivendo, è anche più marcata. Con differenze molto vistose perché si passa, sempre rispetto al totale dei ricavi, dal minimo (ma sempre notevole) del 108,86% di Credem, al 481,04% di Banca Popolare di Milano, al 1.206,26% di Monte dei Paschi, per finire alla maglia nera di Carige al 1.304,01%. Considerate che se qualcuno di noi avesse l'ardire di presentare conti del genere, l'uscire della banca non ci farebbe neanche entrare per chiedere di parlare con un funzionario. Però, se si interviene in assemblea e si fanno osservare queste cose, la claque (puntuale e numerosa) è quasi pronta allo scontro fisico, perché gli amministratori sono bravi, buoni e belli, e non si

può disturbare il conducente durante la manovra.

La cosa interessante dello studio dei bilanci è quella di rendere possibile il confronto, quindi di misurare i dati con altre realtà uguali, per capire se quanto stiamo esaminando ha la possibilità di essere compresa, spiegata e resa utile per tutti coloro che vi hanno interesse. Ad esempio, uno studio sull'unica attività in alta Val Badia, dove si lavora il pesce, sarebbe fine a sé stessa, perché non ne esistono di similari per un confronto serio. Quando, invece, si esaminano e si mettono a confronto i bi-



Roma, Palazzo Koch, sede della Banca d'Italia

lanci delle prime dodici banche italiane, certamente si ha la possibilità di comprendere molte cose carine.

Con le semplici graduatorie su cui sia la prima, la seconda o la terza banca, non si ottiene nulla. I numeri da esaminare sono certamente i ricavi, i costi, i margini, le rettifiche sui crediti, i crediti deteriorati e il risultato del periodo. La media ci dice che fatti 100 i ricavi, i costi operativi sono 60,02%, il margine operativo lordo è 41,28%, le ret-

tifiche su crediti 30,28%, i crediti deteriorati 324,48% (ebbene sì) e 0,38% il risultato del periodo.

Quando in assemblea si fa presente che:

- i costi, in media, sono di quattro punti superiori;
- la rettifica dei crediti è il 23,21%;
- i crediti deteriorati sono il 370,07%;

apriti cielo. Le osservazioni vengono interpretate non come una sana critica, rivolta magari da chi ha investito nella banca fior di capitali, ma come un attentato di lesa maestà. Chi “osserva” viene tacciato come un “disturbatore” dell’assemblea. Inoltre, come spesso fanno gli amministratori, trarre spunto per vantarsi di avere distribuito un utile, potrebbe trovare conforto se l’importo fosse apprezzabile; se è niente, o quasi, forse è anche un insulto per chi lo deve incassare. Il Corriere ha poi evidenziato che l’utile di una banca importante sarà addirittura del 20% superiore a quello dell’anno precedente. Ma bisogna prestare attenzione, perché ci si deve ricordare che un numero vicino allo zero, pur elevato all’ennesima potenza, dà un risultato sempre vicino allo zero.

Infine, se si è un po’ curiosi e sensibili, si possono ottenere indici e dati davvero interessanti, esaminando i bilanci di società che svolgono la stessa attività, e constatare le peggiori, le migliori, le meno buone in questo e in quell’altro. Poi è anche opportuno ricordare agli amministratori delegati che è loro precipuo compito fornire tutte le informazioni necessarie perché i soci (qualcuno l’ha dimenticato, ma sono i soci i proprietari delle società), devono averle non fosse altro perché il codice civile impone di presentare bilanci fedeli e chiari. Una volta, ricordo, ho impiegato del tempo per far quadrare un’analisi, perché l’estensore non aveva messo il segno meno



alle voci che non dovevano essere sommate, ma sottratte. La risposta dell’amministratore delegato fu che la Banca d’Italia non obbliga a mettere questi dettagli. Siamo in Italia, patria del diritto e dei principi di libertà, ci dicono, ma ognuno si comporta come vuole, e guai a contraddirlo. Poi si leggono articoli che fanno accapponare la pelle.

Il 29 novembre 2013, a pagina 59 del Corriere della Sera, Massimo Gaggi riporta la nuova tendenza di studiosi americani che vorrebbero, per immettere liquidità nel sistema, far corrispondere qualcosa a chi deposita i soldi in banca, anziché essere remunerati. Qualcosa del genere capita anche in Svizzera e in Inghilterra, per cui non ci sarebbe niente di nuovo. Il primo pensiero è stato: allora prelevo tutto, deposito in una cassetta di sicurezza, provvedo ad aumentare il rischio con un’aggiunta di premio assicurativo, e andrò avanti così. E no, perché i libertari americani pensano che tutti i pagamenti dovranno essere tracciati e che, praticamente, la moneta diventerà solo virtuale. Neanche Mao Tse Tung era riuscito in tanto, e poi lo chiamavano comunista. Negli Usa che, invece, definiamo come la patria della libertà, pensano di attuare una pratica che grida vendetta da tutte le parti. La vita va avanti così, tra gente che ritiene il proprio operato perfetto e indiscutibile e altri che, pur ringraziando per i risultati raggiunti, fanno osservare che, magari, qualcosa di meglio è ancora possibile fare. E non si tratta di vedere il bicchiere mezzo vuoto, ma di far valere i sacrosanti diritti di un investitore che non deve essere preso in giro. ■

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

Ancora sui costi minimi

di Marco Lenti*

Più volte in questa rubrica abbiamo esaminato il problema delle azioni di recupero delle differenze tariffarie rispetto ai costi minimi ai sensi dell'art. 83 bis da parte delle aziende di autotrasporto verso la committenza. Il rimedio che la legge offre agli autotrasportatori (il decreto ingiuntivo immediatamente esecutivo) può essere infatti molto penalizzante per chi lo subisce, giacché rimane esposto a pignoramenti, tra l'altro, di conti correnti e crediti verso clienti. Tuttavia l'evoluzione giurisprudenziale che si sta formando nei sempre più frequenti contenziosi sembrano smorzare la portata invasiva delle azioni degli autotrasportatori.

Come abbiamo già in precedenza segnalato, l'art. 83 bis è stato sottoposto al vaglio della Corte di Giustizia della Comunità europea per valutarne la compatibilità con i principi di libera concorrenza e libera circolazione dei servizi all'interno dell'Unione, nonché al vaglio della Corte Costituzionale per valutarne la legittimità costituzionale in relazione ai principi di parità di trattamento, ragionevolezza e rispetto della libera iniziativa economica. Recentemente anche il tribunale di Trento ha sottoposto alla Corte Costituzionale la questione di legittimità dell'art. 83 bis in rapporto al principio di parità di trattamento nella parte in cui prevede due diversi termini di prescrizione per le azioni di recupero derivanti da trasporti eseguiti in forza di contratti non in forma scritta, cinque anni, e quelle derivanti da trasporti eseguiti in forza di contratti in forma scritta, un anno (Ord. trib. Trento 26.07.2013).

A fronte dell'incertezza circa l'applicabilità dell'art. 83 bis, dal quale dipendono le cause aventi ad oggetto l'accertamento del diritto al recupero delle differenze tariffarie, molti tribunali investiti delle opposizioni ai decreti ingiuntivi ottenuti dalle aziende di autotrasporto, hanno sospeso il loro giudizio in attesa delle pronunce della Corte di Giustizia e della Corte Costituzionale. Tale sospensione comporta il "congelamento" della causa, con onere della parte più diligente a riassumere il giudizio entro tre mesi dal deposito delle sentenze dei

giudici europei, ovvero della Corte italiana (cfr. ord. trib. Livorno 31.10.2013, Ord. trib. Tortona 07.05.2013 e 13.05.2013, Ord. trib. La Spezia 19.07.2013)

A tali provvedimenti di sospensione i tribunali sono giunti facendo applicazione di un principio stabilito dalla Cassazione (Cass. 21635/2009) secondo il quale un giudice di merito, investito di una questione la cui risoluzione dipende da una norma posta al vaglio della Corte di Giustizia della Comunità europea

da altro giudice, può sospendere il giudizio sino alla risoluzione della questione. La logica sottesa a tale principio sta nel fatto di evitare di produrre sentenze fondate sull'applicazione di norme che, se giudicate incompatibili con il diritto comunitario, dovrebbero essere disapplicate. Lo stesso principio, peraltro, può essere applicato anche in caso proposizione della questione di legittimità



costituzionale della norma alla Corte Costituzionale.

Alla luce di questi recenti pronunce si può dire che "non tutto è perduto" allorché la committenza riceve decreti ingiuntivi (spesso per importi rilevanti) aventi ad oggetto differenze tariffarie riferite a innumerevoli trasporti eseguiti sin dal momento dell'applicazione dell'art 83 bis. Occorre tuttavia essere tempestivi, e proporre immediatamente l'opposizione al decreto, richiedendo la sospensione dell'efficacia esecutiva del titolo e la sospensione del giudizio sino all'emissione delle pronunce della Corte di Giustizia e della Corte Costituzionale. Nel caso in cui la Corte di Giustizia e/o la Corte Costituzionale dovessero espungere dall'ordinamento l'art. 83 bis, occorrerà poi riassumere il giudizio per ottenere la pronuncia di revoca del decreto ingiuntivo e il rigetto della domanda di recupero delle differenze tariffarie. ■

***Studio legale Mordiglia**

20145 Milano - Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 - mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

Buone notizie dall'Unione

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Crediamo sia interessante esprimere alcune prime valutazioni e considerazioni sul nuovo codice doganale comunitario dell'Unione (regolamento Ue, n. 952/2013 del 9 ottobre 2013, GUCE serie L, n. 269 del 10 ottobre 2013). "Il codice doganale aggiornato" del 2008, che ha sostituito il codice doganale comunitario del 1992, ha avuto un percorso breve e molte disposizioni non hanno mai trovato applicazione in mancanza di un regolamento di attuazione. Tale codice è stato sostituito dal regolamento n. 952/2013. Questa sostituzione si è resa necessaria per intervenute evoluzioni del diritto dell'Unione.

Il nuovo regolamento è entrato in vigore il 30 ottobre scorso, ma per l'attuazione effettiva occorre attendere le disposizioni di attuazione che verranno impartite con apposito regolamento della commissione europea, mentre le più rilevanti nuove disposizioni, previste dall'art. 288 verranno applicate solo, addirittura, dal primo giugno 2016.

Di seguito alcune sostanziali novità previste dal nuovo impianto normativo:

- nel nuovo codice le sanzioni hanno criteri meno rigidi ed è previsto che siano proporzionate. Sono previste (finalmente!) anche regole per il riconoscimento della buona fede. A tale proposito la novella normativa è in antitesi con il famigerato ex art. 303 Tuld inasprito dal nuovo impianto sanzionatorio (art.11, comma 4 del dl 16/12 convertito dalla legge 44/12), del quale si è ampiamente detto nel precedente numero della rivista;
- le dichiarazioni doganali potranno essere presentate in un ufficio diverso da quello dove sono materialmente presentate le merci. Ciò permetterà agli operatori di centralizzare le attività presso la propria dogana di riferimento. Potrà pertanto accadere che le merci siano presentate presso un ufficio doganale che dovrà effettuare controlli fisici sulle merci mentre la dichiarazione doganale, dalla quale si genera l'obbligo del pagamento dei



diritti doganali, potrà essere presentata presso un altro ufficio doganale;

- il nuovo codice doganale mette al centro la certificazione AEO per la semplificazione e la rapidità dei processi di sdoganamento. I soggetti certificati avranno inoltre accesso alle semplificazioni di movimentazione delle merci.

Un'ulteriore nuova norma è legata alla rappresentanza doganale, ovvero, è prevista la liberalizzazione della presentazione delle dichiarazioni doganali in regime di rappresentanza diretta.

Da questa prima analisi è già possibile affermare che, a regime, il nuovo codice avrà un impatto operativo sostanziale sull'attività doganale delle imprese e dei rappresentanti in dogana. ■

La funzione dei social network

di **Riccardo Tagliavini**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Diritto, competitività, tutela dei cittadini, della sicurezza e dell'ambiente, lotta alle frodi sono alcune delle priorità di autorità doganali, fiscali ed altre autorità competenti, beneficiarie a partire dal primo gennaio 2014 dei programmi di finanziamento comunitari "Dogana 2020" e "Fiscalis 2020". I progetti da presentare prevedono una diffusa partecipazione e favoriscono il rafforzamento del mercato interno tramite un'unione doganale efficiente ed efficace che operi in cooperazione con gli altri paesi partecipanti. È prevista infatti una condivisione di esperienze fra i paesi membri, in una logica open data per lo scambio di dati e di riuso di buone pratiche. I sistemi devono diventare user-friendly ed efficienti, più integrati e ampiamente usati per le procedure doganali, i controlli e la lotta all'evasione fiscale a livello comunitario.

Vengono finanziate azioni congiunte quali seminari e workshop, gruppi di progetto, controlli multilaterali, visite di lavoro, gruppi di esperti, sviluppo di capacità dell'amministrazione pubblica e azioni di supporto, studi, progetti di comunicazione, oltre ad ogni altra attività a sostegno degli obiettivi generali e specifici del programma. Vengono finanziate le azioni per lo sviluppo di capacità informatiche: sviluppo, manutenzione, funzionamento e controllo della qualità di componenti unionali dei

sistemi d'informazione europei e dei nuovi sistemi d'informazione europei istituiti a norma della legislazione dell'Unione. Per ultimo, vengono finanziate azioni per lo sviluppo di competenze umane: azioni di formazione comuni per sostenere le competenze professionali e le conoscenze necessarie in materia fiscale.

Gli approcci della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica su questi programmi sono di due tipi: progetti formativi e progetti di comunicazione.

"La comunicazione è efficace quando ottiene l'effetto desiderato" - Per i progetti formativi notiamo che le azioni sono comuni ai due programmi "Dogana 2020" e "Fiscalis 2020". L'obiettivo è la formazione realizzata con strumenti ICT avanzati: sperimentiamo il metodo per favorire il lifelong learning, l'aggiornamento continuo fondato sull'autovalutazione e l'autogestione guidata del percorso di sviluppo. Il progetto unisce momenti di formazione tradizionali con lo scambio in rete utilizzando un aggregatore accessibile e scalabile, ove sia possibile selezionare i contenuti più idonei.

"La qualità della comunicazione non dipende dalla qualità con cui le cose vengono dette ma da quella con cui vengono ascoltate" - Il progetto di comunicazione realizza un network, inteso come hub partecipato, riferimento per contenuti e competenze, un sistema informativo su dogana e fiscalità, alimentato dagli iscritti, regolato da strumenti e procedure che permettono l'acquisizione, l'analisi e la razionalizzazione di informazioni. La rete appare come il naturale mezzo per lo scambio di tutte le informazioni realizzato selezionando il mix di canali di comunicazione più funzionale.

La dotazione di bilancio proposta per i programmi "Dogana 2020" e "Fiscalis 2020" è, rispettivamente, di 547,3 e 234,37 milioni di euro per il periodo 2014-2020

■



transportonline

la Community della logistica merci



Trova
un partner per
le tue spedizioni



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

Proponi
servizi o forniture
per la logistica



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

Ottieni
nuove opportunità
commerciali



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

Risparmia
con il gruppo
d'acquisto



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

www.transportonline.com



transportonline

migliora il tuo business

EUROMERCI

il mensile di logistica

ATTUALITÀ - INCHIESTE - INTERVISTE - FOCUS



I FOCUS 2014

Gennaio-Febbraio

- Sistema Interportuale
- Carrieri Express

Marzo

- Cargo Aereo
- Logistica Automotive

Aprile

- Logistica Retail-Food&Beverage
- Logistica Sostenibile

Maggio

- Immobiliare Logistico
- Material Handling & Attrezzature per magazzini

Giugno

- Filiera Fredda
- Trasporto Intermodale

Luglio-Agosto

- Logistica del Farmaco
- Mercato Immobiliare

Settembre

- Logistica del Fashion
- Reverse Logistics

Ottobre

- Material Handling
- Autotrasporto

Novembre

- ICT e Software per la Logistica
- Logistica Portuale

Dicembre

- City Logistics
- Mercati Asiatici



IL PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO

A Milano, Assogistica, Assogistica Cultura&Formazione ed Euromerci, in collaborazione con l'azienda Promos e la camera di commercio, nella cui sede si è svolta la cerimonia, hanno consegnato 24 riconoscimenti aziendali e 9 ad personam. Tra le principali motivazioni dei premi vi sono stati i temi dell'internazionalizzazione d'impresa, dell'innovazione tecnologica e della sostenibilità ambientale, con speciale attenzione al risparmio energetico.

Un Premio per crescere

Il Logistico dell'Anno rafforza la sua tradizione e continua nel segnalare eccellenze che contribuiscono allo sviluppo del paese.

di **Valerio Di Velo**

A Milano, nello storico Palazzo Turati, sede della camera di commercio, si è svolta la IX cerimonia della consegna del Premio Logistico dell'Anno, organizzato da Assologistica, Assologistica Cultura&Formazione e dalla nostra rivista. Questa edizione ha segnato un notevole successo, infatti, alta è stata la partecipazione di pubblico e l'interesse per il convegno, dedicato all'internazionalizzazione d'impresa, che si è tenuto prima della consegna dei premi. Inoltre, questa edizione ha dimostrato, ancora una volta, l'importanza di questa manifestazione, che ha rappresentato anche il primo riconoscimento in Italia per gli operatori del settore logistica in conto terzi, che sempre più appare come una vetrina nazionale tesa a sottolineare e a porre in evidenza l'impegno e gli sforzi delle imprese logistiche verso un miglioramento continuo della loro attività. Lo ha sottolineato il presidente di Assologistica, Carlo Mearelli, nell'intervento che ha aperto i lavori: "Nostro obiettivo non è solo quello di rappresentare efficacemente in tutte le sedi istituzionali le istanze e le proposte dei nostri associati, che operano in tutti i segmenti logistici di merci e commodities in Italia. Infatti, uno dei nostri obiettivi fondamentali è anche diffondere il 'pensiero logistico' tra le forze politiche, tra i 'decisioni' di governo, tra le forze sociali e nella cultura del paese. Solo se si riuscirà a fare questo passo in

avanti, solo se si diffonderà la conoscenza sul 'valorÈ del nostro settore, si potranno ottenere scelte e decisioni che mettano finalmente in risalto la logistica in conto terzi, riconoscendone il fondamentale ruolo in termini di sicurezza, efficienza, risparmio e sostenibilità della produzione e del consumo del nostro territorio. Questa edizione del Logistico dell'Anno, come del resto le precedenti, che hanno creato e valorizzato quella che è ormai una 'tradizionÈ, non solo riconosce, e premia, le aziende e le persone del nostro settore che, oggi, stanno affrontando la crisi in termini di ricerca di soluzioni innovative a vantaggio dei propri clienti, ma diffonde, attraverso l'informazione, buone pratiche,

dimostrando la volontà del nostro settore di lavorare per la ripresa economica del paese".

Durante la manifestazione milanese sono state premiate 24 aziende e sono stati consegnati nove premi

"ad personam". Come abbiamo accennato, si è svolto anche un convegno con a tema "Internazionalizzazione e piccole e medie imprese, il ruolo della logi-

stica nell'esportazione del Made in Italy" (vedere il servizio a pag. 33, ndr). Un tema di grande attualità, che ha avuto anche spazio tra le motivazioni nell'assegnazione dei premi. Infatti, ad esempio, è stata premiata sotto questa angolazione la Fercam. L'azienda altoatesina si sta sempre più distinguendo nello scenario italiano della logistica per la



Il presidente di Assologistica Carlo Mearelli mentre apre i lavori

Il tavolo con le targhe che sono state consegnate ai vincitori

sua internazionalizzazione: quasi il 40% del fatturato complessivo viene generato o con clienti esteri oppure tramite società controllate fuori dai confini nazionali. Con la propria rete di filiali è presente in dodici paesi europei e in due del continente africano. Anche il 67% del fatturato della sede di Bolzano è rappresentato da servizi con origine o destinazione l'estero. Ha così commentato, ricevendo il premio, Hannes Baumgartner, responsabile della divisione Full Truck Load dell'azienda: "Contribuiamo in questo modo anche noi come impresa di logistica e trasporti al miglioramento della bilancia commerciale italiana". Nella stessa ottica sono stati premiati i Ma-



EUROMERCI

gazzini Generali Raccordati di Cesena, impegnati a fondo, anche in una partnership con il Terminal Intermodale-Trieste-Ferneti (altra azienda premiata per "l'innovativo approccio alla sostenibilità ambientale"), per facilitare le aziende produttrici di beni nell'esportazione, dando loro in primo luogo un completo supporto organizzativo e logistico. Ad esempio, ciò è stato fatto in favore di molte aziende medio-piccole del settore vinicolo. Un'altra importante motivazione dei premi è stata l'innovazione tecnologica sia di processo sia di prodotto. Diverse le aziende premiate sotto questa angolazione, come la BravoSolution, per aver sviluppato la soluzione specialistica "Transportation network" che permette di analizzare contemporaneamente grandi volumi di dati, sia interni sia provenienti dal mercato, sintetizzandoli in scenari costo/beneficio utili nella gestione delle aziende; alla Dhl Supply Chain Italy è stato assegnato il riconoscimento per aver adottato un'inedita soluzione che ha ottimizzato nel magazzino i servizi di picking e i controlli di locazione e di qualità; il premio

vanti innovative soluzioni, come l'applicazione Rfid su oltre 3,5 milioni di pezzi; la borsa merci TimoCom è stata premiata per aver messo a punto strumenti che permettono agli operatori di avere su un'unica piattaforma web il tracciato di tutti i mezzi a prescindere dal sistema di localizzazione satellitare presente sui veicoli; la Kuenhe + Nagel è stata premiata per la reingegnerizzazione dei processi di gestione dei trasporti verso il magazzino della Benetton. L'innovazione era stata il "tema guida" del premio dell'anno scorso e ha continuato a essere in primo piano anche in questa IX edizione, ciò a sottolineare l'assoluta esigenza che ha la logistica di migliorare costantemente le proprie performance, i propri sistemi informatici per essere sempre più in grado di interpretare e di soddisfare le esigenze dei clienti.

Non poteva mancare un'altra motivazione alla base dei premi, oggi di grande attualità: la sostenibilità ambientale. In questo senso, oltre al terminal Intermodale Trieste-Ferneti, che abbiamo prima citato, hanno ottenuto un ri-

conoscimento Ikea Italia Distribution (che ha ricoperto a Piacenza i suoi ma-

gazzini con oltre 66 mila pannelli fotovoltaici), la Geodis Zust Ambrosetti, la Norbert Dentressangle. In questo contesto, può rientrare anche il premio assegnato a Logistica Uno Europe per "l'innovativo approccio all'intermodalità". Come ha sottolineato il presidente Gabriele Cornelli (vedere il servizio a pag. 43, ndr), "la ferrovia merci si sta sviluppando in Europa e la Comunità sta fissando ambiziosi obiettivi per favorire tale sviluppo. L'Italia è ferma sul tema del trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia, nonostante le difficoltà crescenti che si incontrano a livello infrastrutturale e nonostante i forti costi esterni scaricati sulla collettività. Questo è un capitolo che il governo, le associazioni, le imprese ferroviarie devono necessariamente affrontare con urgenza". Un altro segnale importante che è stato dato in occasione della IX edizione del Premio Logistico dell'Anno.

I premi sono stati consegnati da Donatella Rampinelli, presidente di Assologistica Cultura&Formazione, Bartolomeo Giachino, ex sottosegretario ai Trasporti, Carlo Mearelli e Jean Francois Daher, rispettivamente presidente e segretario generale di Assologistica. ■

PREMI AZIENDALI

Arcese Group e Chimar



per il progetto "Scinet"
Il Gruppo Arcese e Chimar hanno dato vita al progetto Scinet (Supply Chain Integration Network), il primo contratto di rete in Italia nell'ambito di trasporti, logistica e packaging.

Ritira il premio
STEFANO RAFFAELLI,
amministratore delegato di Arcese Log



BravoSolution

per l'innovazione tecnologica applicata ai contesti negoziali di logistica e trasporti
La soluzione specialistica "Transportation network", sviluppata da BravoSolution, permette di analizzare contemporaneamente grandi volumi di dati, sia interni sia provenienti dal mercato, sintetizzandoli in "scenari costo/beneficio" utili alle aziende per realizzare saving sostenibili, anche in contesti molto complessi.

Ritira il premio
EZIO MELZI,
direttore generale

Certiquality



per l'impegno nell'elevare la qualificazione professionale del settore
L'organismo - accreditato per la certificazione dei sistemi di gestione aziendale per qualità, ambiente, sicurezza e nella certificazione di prodotto - è stato fondato nel 1989 da Assolombarda e Federchimica. Ha certificato più di 20 mila aziende nel mondo, molte delle quali appartenenti alla logistica, settore nel quale Certiquality è leader.

Ritira il premio
UMBERTO CHIMINAZZO,
direttore generale



Ceva Logistics Italia

per la "Città del Pharma"
Dopo il lancio della "Città del Libro", piattaforma dedicata al mondo dell'editoria, con sede a Stradella, in provincia di Pavia, il 3PL ha realizzato, in prossimità della medesima, la "Città del Pharma", struttura di 20 mila metri quadrati (estendibili a 60 mila) per lo stoccaggio e la movimentazione di prodotti destinati al canale farmaceutico.

Ritira il premio
ALBERTO SCANO,
Facility management&procurement director



Conlegno

per l'impegno nella sostenibilità ambientale
Il Consorzio Servizi Legno Sughero - attraverso i marchi di qualità FITOK, EPAL e il sistema monitorato di prevenzione e riutilizzo pallet PEREPAL - ha avviato un'azione coordinata di servizi mirati allo sviluppo di una cultura "ecologica" nell'utilizzo del legno nel settore della logistica a livello nazionale e internazionale.

Ritira il premio
NICOLA SEMERARO,
membro del consiglio direttivo di Assoimballaggi



Consorzio ZAI – Interporto Quadrante Europa

per il progetto "Metadatabase Quadrante Europa"
Lo strumento del "Metadatabase" raccoglie dati di traffico da database esistenti, integrandoli con verifiche interpretative periodiche e fornendo una sintesi statistica sul web al fine di dare organicità ai dati di traffico esistenti relativi a diverse attività di trasporto in aree distinte dell'interporto.

Ritira il premio
MAURIZIO FILIPPI,
consigliere

PREMI AZIENDALI

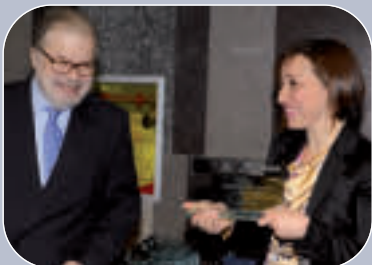
CNOL



per l'innovativo progetto "Log Energy"

Il Consorzio Nazionale Operatori Logistici si è fatto carico per conto di un cliente della gestione non solo dei servizi logistici, ma anche di quelli inerenti la conduzione dell'immobile logistico, con significativi risvolti ambientali.

Ritira il premio
FEDERICO PALUAN,
safety manager



Gefco

per l'innovativo approccio formativo

Il progetto "Gefco Academy" dedica sette mesi alla formazione di circa 20 persone attualmente impiegate presso JSC Russian Railways (detentore del 75% del capitale Gefco), allo scopo di trasmettere loro competenze e know-how logistico necessari a facilitare l'integrazione tra i due gruppi.

Ritira il premio
LOREDANA CORBINO,
responsabile risorse umane

DHL Supply Chain Italy

per l'innovazione tecnologica

L'operatore ha adottato "Voice Ring", inedita soluzione combinata che processa in modo audio-guidato gli ordini in RF, con allestitori "a mani libere", ottimizzando servizi di picking, controllo di locazione e quantità.



Ritira il premio
ROBERTO GREGORI,
responsabile operations fashion



Geodis Logistics

per l'innovativo approccio tecnologico

Il magazzino automatizzato di Geodis Logistics di Bologna riservato al fashion presenta più di una innovativa soluzione tecnologica, a cominciare dall'applicazione RFID su oltre 3,5 milioni di pezzi a stock e su 6,6 milioni di pezzi movimentati. Garantisce inoltre la tracciabilità completa della singola referenza dall'inbound all'arrivo presso il cliente finale.

Ritira il premio
ANDREA SASSAROLI,
business development director



Fercam

per il proficuo approccio nell'internazionalizzazione d'impresa

L'operatore italiano dispone di 63 filiali, di cui 43 in Italia, 18 in Europa, 2 in Nord-Africa e si serve di una consolidata rete di partner europei e mondiali. Quasi il 30% del fatturato aziendale è generato dalle società estere del gruppo.

Ritira il premio
HANNES BAUMGARTNER,
responsabile divisione FTL Road&Rail



Geodis Züst Ambrosetti

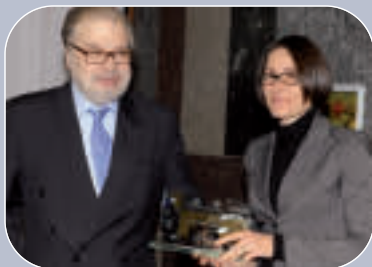
per l'innovativo approccio alla sostenibilità ambientale

Lo Steering Committee dell'operatore, dopo aver coinvolto rappresentanti di diversi dipartimenti aziendali, ha sviluppato il progetto "Paperless Company", suddiviso in sottoprogetti, che hanno consentito un'effettiva eliminazione delle stampe, con positivi risultati anche sull'efficienza operativa.

Ritira il premio
PAMELA CALDEROLI,
responsabile comunicazione e leader del progetto

PREMI AZIENDALI

Interporto Bologna



per la creazione di "IB.EXE"

L'interporto di Bologna ha creato "IB.EXE", organismo al quale partecipano operatori logistici e corrieri insediati nell'interporto, tra di loro in concorrenza, e che l'interporto ha saputo congiungere usando come collante la prospettiva di fare economie di scala, ottimizzare risorse e mettere a fattore comune le rispettive specializzazioni.

Ritira il premio

RAFFAELLA NOCCA,
marketing&communication manager



Interporto Marche

per la realizzazione del progetto "Shakedown"

Con tale progetto Interporto Marche agisce in partnership con gruppo Fiat per la condivisione di procedure, metodologie e strumenti di verifica funzionali al ciclo produttivo e logistico.

Ritira il premio

NICOLA PARADISO,
responsabile area amministrazione e finanza e sviluppo business



Ikea Italia Distribution

per l'innovativo approccio alla sostenibilità ambientale

I tetti dei due depositi Ikea di Piacenza sono stati ricoperti di 66.528 pannelli fotovoltaici, con una produzione annua di circa 7 Mw di potenza, pari a 4.000 tonnellate in meno di emissioni di anidride carbonica. L'impianto soddisfa al 100% il fabbisogno energetico di Ikea e produce più energia di quella consumata.

Ritira il premio

ANDREA COLZANI,
amministratore delegato



Jones Lang LaSalle

per la realizzazione dell'applicazione "WOL-Warehouse online"

L'applicazione mette a disposizione un database completo e rappresentativo del prodotto di logistica moderna presente nel mercato italiano e aiuta gli operatori nella ricerca di spazi logistici, garantendo velocità, precisione e aggiornamenti sulle disponibilità in tempo reale.

Ritira il premio

ROBERTO PITERÀ,
national director-head of logistics&industrial group



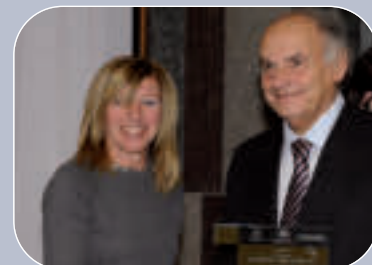
Kuehne + Nagel

per la reingegnerizzazione dei processi di gestione dei trasporti inbound verso il magazzino di Benetton

Il progetto ha l'obiettivo di contrarre i tempi di processo, migliorare il controllo e la reattività riducendo le complessità gestionali in tutte le fasi del processo di inbound dall'origine a destino. Ha agito su tutti i flussi di prodotti finiti acquistati da fornitori terzi nel Far East e trasportati via mare e via aerea. Gestione proattiva delle eccezioni, integrazione delle informazioni e monitoraggio delle performance dei fornitori sono stati fattori determinanti per il suo successo.

Ritirano il premio

PAOLO GUIDI,
sales&marketing director Kuehne+Nagel Italia
ANDREA CANDIANI,
responsabile trasporti Benetton
ALBERTO BONICELLI,
customer solution manager Kuehne+Nagel Italia



Logistica Uno Europe

per l'innovativo approccio all'intermodalità

L'operatore ha stretto un accordo di partnership con Trenitalia per l'utilizzo di treni completi in vari punti di carico nel Nord Italia con destinazione il Sud. Ha creato un nuovo polo logistico "modale" a Maddaloni (Caserta), dove ha rivisto la concezione di sistema intermodale/multimodale.

Ritira il premio

GABRIELE CORNELLI,
presidente

PREMI AZIENDALI

Magazzini Generali Raccordati di Cesena

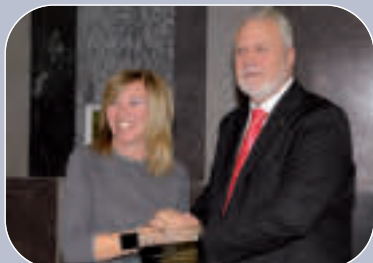


per l'impegno nel processo di internazionalizzazione d'impresa

L'azienda ha aperto sedi in Olanda, Polonia, Cina, Brasile e sta lavorando per aprirne una anche in Lituania. L'obiettivo è di coprire tutti i paesi dell'Unione.

Ritira il premio

ADA FIUZZI,
presidente
MASSIMILIANO MONTALTI,
amministratore delegato



Terminal Intermodale di Trieste-Fernetti

per l'innovativo approccio alla sostenibilità ambientale

Dal 2008, il terminal ha iniziato un programma d'investimenti ambientali: sui tetti dei magazzini ha installato 15.042 pannelli fotovoltaici per una potenza complessiva di 3,55 Mw, ha realizzato un impianto di depurazione dell'acqua a membrane e ha sostituito le lampade a scarica di gas con la più moderna tecnologia a led.

Ritira il premio

GIORGIO MARANZANA,
presidente

Norbert Dentressangle

per l'innovativo approccio alla sostenibilità ambientale

Nel deposito di Calepio di Settala (Milano) il 3PL ha adottato un impianto di "recycle box", riuscendo a riciclare oltre la metà dei box impiegati, pari a un risparmio di 2.750 tonnellate di anidride carbonica.



Ritirano il premio

UBE GASPARI,
vicepresidente e managing director
ALESSANDRO RENZO,
area manager



TimoCom Soft-und-Hardware

per l'innovazione tecnologica

La soluzione di calcolo del percorso TC eMap, disponibile nella borsa carichi di TimoCom, consente, grazie alla nuova funzione di tracking, di tracciare su un'unica piattaforma tutti i mezzi, indipendentemente dal sistema di localizzazione satellitare presente sui veicoli.

Ritira il premio

TOMMASO MAGISTRALI,
country manager Italy



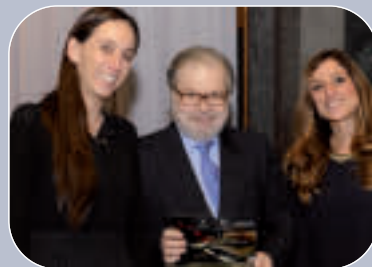
San Pellegrino-Conad- Chep Italia

per il progetto "Il successo del NOI-We Network"

Il progetto ha consentito di condividere prodotti/servizi e conoscenze, attivando tra i tre partner una collaborazione strategica con cui porre al centro le persone che lavorano ogni giorno per il successo del "NOI", generando benefici in tutta la supply chain.

Ritirano il premio

da sinistra, per la Conad, **ANDREA MANTELLI**,
responsabile supply chain,
per il Gruppo San Pellegrino, **MARCO GALLETTI**,
supply chain project manager,
SARA FACCHINETTI,
logistics quality and rental pallet manager,
SVANTE PALEBO,
direttore supply chain,
e, dopo il presidente di Assologistica
CARLO MEARELLI,
per la Chep Italia, **PAOLA FLORIS**,
country general manager,
CHRISTIAN GALBIATI,
logistics senior manager,
FEDERICA FERRARIO,
operations senior manager



Tuvia Group

per l'innovativo approccio formativo

L'operatore ha attivato "Tuvia Academy", un programma di selezione, formazione e inserimento, totalmente realizzato in-house, grazie al coinvolgimento di tutte le funzioni aziendali e dei manager Tuvia. Coniuga preparazione accademica ed esperienza sul campo, con l'obiettivo di formare i futuri managing director delle filiali del gruppo.

Ritirano il premio

LAURA POGGI,
marketing&communication manager,
ILARIA D'ANDRIA,
HR department

PREMI AD PERSONAM



Gianbattista Marini

Per l'impegno e la dedizione nel favorire la crescita culturale del settore logistico in Italia.



Eugenio Muzio

Per il pluriennale impegno nel far crescere il trasporto intermodale nel nostro Paese.



Gabriele Panero (assieme a Bip-Best Ideas&Projects)

Per il progetto LEZ-Logistica a emissione zero col quale sperimentare/implementare un nuovo modello logistico-distributivo a emissioni zero, in grado di servire beni di largo consumo e generi vari nelle aree metropolitane e ZTL di Roma, Trento e Catania, attraverso l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili e tecnologie innovative.



Ivano Poli

Per la realizzazione del magazzino di Grandi Salumifici Italiani a elevatissimo contenuto tecnologico, ottimizzando le operazioni di post produzione e aumentando conseguentemente la qualità del prodotto.



Giancarlo Russo

Per l'impegno nello sviluppo del terminalismo portuale e una logistica integrata, nonché per il contributo alla crescita economica del Mezzogiorno.



Andrea Salustri

Oggi, è il responsabile per il settore ricerca e sviluppo dell'azienda Laziale Distribuzione. Ha notevoli competenze nella gestione delle risorse umane e qualità manageriali alla guida del settore "gare e appalti". È stato ideatore e artefice di un innovativo progetto sulla logistica di filiera.



Ernesto Salvioli

Per l'impegno divulgativo in ambito logistico.



Luigi Terzi

Per i risultati ottenuti nel trasporto merci ferroviario e lo sviluppo di progetti innovativi multimodali, realizzati con la collaborazione di Trenitalia Cargo e Logistica Uno.



Damaso Zanardo

Per la creatività, il dinamismo e l'impegno nello sviluppare una logistica integrata nazionale e internazionale.

Imperativo: esportare

Nell'ambito della cerimonia di premiazione si è svolto un convegno sull'internazionalizzazione delle nostre piccole e medie imprese.

di **Giovanna Visco**

Dando seguito alle conclusioni del dibattito a tema dell'edizione precedente dedicata all'Expo 2015, il premio Logistico dell'Anno 2013 è stato dedicato all'export italiano delle piccole e medie imprese, animato da un convegno-dibattito molto ricco intitolato "L'internazionalizzazione e Pmi, il ruolo della logistica nell'esportazione del Made in Italy". Il convegno è stato organizzato da Assologistica con la camera di commercio di Milano e con il coinvolgimento dell'azienda camerale Promos per l'interazionalizzazione. L'alta partecipazione di pubblico registrata ha attestato la crescita progressiva di questo speciale riconoscimento, primo in ordine temporale e principale premio della logistica in conto terzi in Italia, che dimostra l'imprescindibilità del forte legame della logistica con imprese e operatori della domanda e dell'offerta merci.

Sullo sfondo del dibattito, che non ha lesinato spunti conoscitivi e di confronto anche molto interessanti, alcuni dati. Dalle elaborazioni della camera di commercio su base Istat, che ha condotto uno studio sull'identikit dell'impresa esportatrice milanese, è risultato che l'export italiano nel 2012 ha registrato una crescita del 3,7%, in controtendenza rispetto all'import, calato del 5,6% rispetto all'anno precedente. La provincia di Milano, con circa 60 mila imprese (più di una su cinque) che esportano merci per un valore complessivo di circa 38 miliardi di euro, è al

primo posto in termini di valori assoluti nella classifica delle prime dieci province italiane esportatrici (tutte localizzate nel centro nord), con un forte trend di crescita (rispetto al 2010) nei paesi del continente europeo non appartenenti all'Unione (più 34,7%), Oceania (più 29%) Americhe (più 25,6%) ed Asia orientale (più 25,4%). Inoltre, come indicato da Tito Zanavella di GEA Consulenti di Direzione, l'Italia nel 2011 ha esportato 946 differenti prodotti per un valore complessivo di 183 miliardi di euro, con previsioni di crescita consistente nei prossimi anni in circa 37 mercati esteri.

Tra questi numeri lavora il sistema di ambasciate e consolati italiani all'estero. Marco Lattanzi, vicario dell'ufficio I, direzione generale per la promozione del sistema paese del ministero degli

Affari Esteri, ha sottolineato l'impegno italiano nel processo di ammodernamento e di adeguamento della nostra rete diplomatica, ancora troppo caratterizzata dall'eredità del modello ottocentesco, molto esteso e concentrato prevalentemente in Europa. Rispondendo all'esigenza complessiva di internazionalizzazione delle imprese, che comprende sia l'esportazione dei prodotti sia investimenti italiani all'estero sia la necessità di acquisire informazioni e di avere un accompagnamento istituzionale per i nuovi mercati, la diplomazia italiana si sta dotando di più sedi nei paesi emergenti (di prossima inaugurazione la sede consolare nella città di Ho Chi Minh nel sud del Vietnam e quella a Chongqing nella Cina dell'ovest). In un'ottica di capitalismo di Stato, il ministero sta conducen-

>



Un particolare del tavolo dei relatori

do anche importanti accordi commerciali come il recente Accordo CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement) con il Canada per il libero scambio merci, che nei prossimi 18 mesi si estenderà anche agli Stati Uniti.

L'export è una risorsa fondamentale per l'economia nazionale e per lo sviluppo occupazionale dei nostri territori, ma è necessario che le piccole e medie imprese esportatrici, o potenzialmente tali, siano sostenute, specialmente nelle aree meridionali dove è ancora più chiaro che l'eccellenza produttiva non basta a penetrare i mercati. Come riportato da Gianni Fiaccadori, responsabile del settore logistica e terziario avanzato dell'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese Italiane (Ice), è partito il "piano export sud", un programma, gestito e coordinato dall'Ice. Questo piano, dal quarto trimestre 2013 a febbraio 2015, dispiegherà circa 80 iniziative concertate tra le Regioni della Convergenza (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) e il ministero dello Sviluppo

Economico, con un budget di spesa complessivo di 50 milioni di euro. Tra le iniziative, anche il coinvolgimento dei porti di Gioia Tauro, Messina e Taranto. Complessivamente, per quel che riguarda i paesi che sono stati al centro del dibattito, sebbene alcuni mostrino un interesse spiccatamente orientato verso gli investimenti esteri italiani piuttosto che all'acquisto di merci e servizi, si è evidenziato un quadro internazionale per l'export molto complesso e diversificato, non solo per quel che riguarda gusti e preferenze dei consumatori legati alle caratteristiche sociali e culturali locali che tuttavia la flessibilità e le capacità innovative delle Pmi italiane mostrano di saper gestire bene,

Il ruolo della logistica nel sostenere l'export

ma soprattutto per le difficoltà burocratiche e logistiche. Un caso per tutti la Russia, che, nonostante l'Italia vi esporti merci per circa 11 miliardi di euro l'anno e dopo la Germania sia il secondo partner commerciale, resta un paese non per tutti, come sottolineato da Leonora Barbiani, segretario generale della camera di commercio italo-russa. Barriere principali alla penetrazione dei mercati sono le pratiche doganali e la lingua, ma anche difficoltà di organizzazione logistica accompagnata da un forte sbilanciamento del trasporto merci verso il tutto gomma. Per comprendere quale realtà ci si trovi davanti, basta considerare che da Mosca la consegna di un pacco postale, a pochi chilometri di distanza, può richiedere fino a 15 giorni di tempo. Tuttavia il governo russo sta lavorando per migliorare la situazione, anche attraverso accordi con i paesi partner commerciali. Con l'Italia ha sottoscritto alcuni impegni intergovernativi per interventi infrastrutturali migliorativi e recentemente a Trieste è stato sottoscritto un memorandum e la costituzione di un "corridoio verde" Italia-Russia per la semplificazione delle pratiche doganali e delle certificazioni per i prodotti agroalimentari.

Filo unificatore di tanti interessanti argomenti è stato quanto sintetizzato dal presidente di Assologistica Carlo Mearelli: "Per il presente come per il futuro, il nostro paese non deve disperdere l'attività e il valore prodotto dalle Pmi che con l'esportazione stanno sostenendo l'economia italiana, in una fase così critica per la produzione e il lavoro. Le imprese italiane esportatrici di beni e servizi devono essere sostenute con strumenti che le consentano di evitare la gravosità del 'fai da tè'. Un sistema logistico nazionale adeguato, ottenibile solo con riforme e provvedimenti che favoriscano concretamente la logistica in conto terzi, è l'apripista e l'alleato principale del saper fare bene delle nostre piccole e medie imprese verso i mercati di consumo estero". Una considerazione condivisa da Giorgio Balzaretto, consigliere della camera di commercio di Milano e dell'Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori, che ha sottolineato come la scelta di partecipare a questa edizione del Logistico dell'Anno sia avvenuta "proprio per favorire una partnership sempre più stretta tra imprese esportatrici e operatori nazionali del settore logistico, in quanto una buona gestione di questi aspetti dell'export può portare vantaggi non solo in termini di costi ma anche di competitività". ■



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 imprescindibile 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 Partecipazioni Statali 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 Comata 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

Trasporto merci con o senza ferrovia?

L'Unione europea spinge per lo sviluppo del "ferro", mentre l'Italia è sempre più in ritardo rispetto ad altri paesi per quanto riguarda anche le infrastrutture.

di Paolo Giordano

Nei primi giorni di dicembre abbiamo assistito al dipanarsi di una liturgia che ormai fa parte integrante della storia del sistema italiano del trasporto merci e, in particolare, della sua modalità più rilevante, almeno in termini quantitativi: l'autotrasporto. Le più importanti associazioni del settore, infatti, hanno proclamato "il fermo", poi hanno accettato di trattare ancora con il governo e hanno fatto, come sempre all'ultimo minuto, un accordo. E la storia continua, probabilmente fino alla prossima puntata. Questa liturgia, da un lato, ha riproposto, a nostro avviso in termini forti, l'assoluta necessità che il settore venga ristrutturato, dandogli la possibilità di crescere in termini dimensionali e di efficienza e, dall'altro, ha sottolineato un altro aspetto: quale futuro ha in Italia il trasporto merci su ferrovia? È possibile che le problematiche di quello che tutti definiscono "un sistema di trasporto merci" venga in realtà sempre affrontato in

maniera rigidamente settoriale, strada e autotrasporto da una parte, ferrovia dall'altra, trasporto marittimo da un'altra ancora (senza contare il trasporto aereo, del quale pare che nessuno s'interessi, visto che non abbiamo neppure più una compagnia di bandiera)? Un "sistema" dovrebbe essere costituito da componenti che si integrano, che si completano, che dovrebbero essere gestite sotto un'unica logica. Ciò in Italia non è mai avvenuto e forse questa è una delle ragioni per la quale i tanti Piani nazionali della logistica elaborati dal 2001 ad oggi siano sempre finiti nel cassetto, al di là della precarietà della politica, che non riesce mai a pianificare, a programmare, ma solo a intervenire sotto l'egida "dell'emergenza". Sta di fatto che una simile impostazione nella gestione della logistica nazionale penalizza in primo luogo l'"intermodalità", e il trasporto combinato strada-rotai, che per definizione proprio di "integrazione" avrebbe bisogno.

Il trasporto ferroviario è, però, anche la modalità merci che maggiormente appare in Italia negli ultimi anni in sofferenza e in flessione (stendendo un velo pietoso su quella aerea) in termini di volumi. Un dato che lascia perplessi se si considera che l'Unione europea da oltre un ventennio, ossia dall'emanazione della mitica direttiva 440 del 1991, con la quale si introdusse l'obiettivo della liberalizzazione ferroviaria, punta sullo sviluppo del treno nel settore della mobilità delle merci, fissando obiettivi sempre più ambiziosi (anche se in passato regolarmente mancati nella realtà delle cose). Adesso l'asticella è stata ancora alzata: il target è portare l'intermodalità a coprire, per le distanze oltre 300 chilometri, il 30% del traffico merci entro il 2030 e il 50% entro il 2050. I tempi possono sembrare assai lunghi, ma trattandosi di un settore di grande complessità e venendo da una storia recente nella quale si è andati indietro invece che avanti (complice anche la crisi economica

che ha penalizzato per prime le merceologie a “vocazione ferroviaria”), si richiedono forti adeguamenti in termini infrastrutturali, organizzativi, gestionali (anche per le imprese di logistica), basti pensare alle tecniche intermodali. L’Unione europea, conscia di tale esigenza, ha anche definito i parametri standard che dovranno caratterizzare i convogli ferroviari del futuro (in particolare, lunghezza dei treni a 750 metri, peso massimo trainato da una locomotiva 2.000 tonnellate, sagome massime di riferimento P/C80/410) per essere in grado di competere non solo per la qualità del servizio, ma anche per costi con l’autotrasporto. Attualmente molti paesi a nord delle Alpi hanno già adeguato la loro infrastruttura ferroviaria ai nuovi standard e sono, quindi, nelle condizioni di offrire al mercato le migliori prestazioni: ad esempio, la Germania, l’Olanda, il Belgio, l’Austria, la Repubblica Ceca offrono già i parametri standard e la Svizzera ha già deliberato l’adeguamento della sua infrastruttura da Basilea a Chiasso, in concomitanza con l’apertura dei nuovi tunnel del Gottardo nel 2016 e del Ceneri nel 2019, con ulteriori stanziamenti per 990 milioni di franchi. Purtroppo, l’Italia, che dovrebbe essere il paese più interessato a dotarsi dei parametri standard europei, avendo il problema imprescindibile del transito alpino, è ancora lontana dal disporre di condizioni pari a quelle degli altri paesi con il rischio concreto di ritrovarsi nell’arco di un decennio in posizioni di difficoltà per servire adeguatamente in qualità e costi l’export italiano. Infatti, purtroppo, nel trasporto internazionale, se un paese non risponde ai requisiti offerti dagli altri paesi interessati alla relazio-



Probabile un intervento finanziario svizzero

ne di traffico, inserisce forti negatività con una maggiorazione dei costi. Una situazione quest’ultima che lascia perplessi e che ha elementi paradossali: da una parte, tanti economisti e politici enfatizzano la necessità che il nostro paese per avviarsi sulla via della ripresa debba spingere l’acceleratore sull’export e, dall’altra, non si faccia quanto si deve fare, sul piano della logistica e del trasporto, per rendere tale opzione più semplice. Non dimentichiamoci che l’Europa rappresenta per noi ancora il mercato di gran lunga più importante, pari a circa il 70%. Per raggiungerlo dobbiamo, come accennavamo, superare le Alpi. L’ideale, per tante motivazioni, sarebbe con un utilizzo massivo del treno. Il 5 settembre era stato un giorno importante sotto questo aspetto, infatti fu il giorno nel quale si tenne a Roma un incontro fra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Italiano Maurizio Lupi e il ministro dei Trasporti svizzero, la signora Doris Leuthardt. Fu sancito un accordo, che avrebbe dovuto concretizzarsi nei particolari entro dicembre, e che prese in esame le priorità degli interventi sulle infrastrutture in entrambi i paesi al fine di avere a disposizione un sistema

di trasporto delle merci con trasferimento di significative quantità dalla strada alla rotaia, in un contesto di crescente interscambio in vista anche delle nuove opere realizzate dagli svizzeri. Il parlamento svizzero, visto il ritardo italiano, ha anche deciso di intervenire finanziariamente (si parla di un prestito di 230/250 milioni di franchi) sul suolo italiano per l’ammodernamento delle linee di congiunzione fra la pianura padana e la frontiera. Dicembre è passato è nulla è stato ancora messo definitivamente nero su bianco. L’incertezza sui destini del nostro trasporto ferroviario merci continua. Nelle pagine seguenti approfondiamo il tema prendendo in particolare in esame il rapporto tra lo sviluppo del porto di Genova e la ferrovia, facendo il punto sul trasporto combinato europeo, anche con una dichiarazione in proposito di Gianfranco Brillante, manager Fercam (azienda che da trent’anni opera nell’intermodalità e che deriva la sua denominazione da ferrovia più camion) e intervistando Gabriele Cornelli, presidente di Logistica Uno Europe, impresa premiata con il Logistico dell’Anno per il “suo innovativo approccio alla multimodalità”. Proseguiremo ad approfondire questo argomento nel prossimo numero. ■

Il caso del porto di Genova

Recentemente si è svolto presso il Museo del Mare di Genova il convegno organizzato da ACG "Infrastrutture e crescita sostenibile", nel corso del quale molta attenzione è stata rivolta alle problematiche ferroviarie del nostro paese, in primo luogo sulle loro ripercussioni su un possibile, e auspicabile, sviluppo del traffico portuale. È noto, a questo proposito, che la "fortuna" degli scali del Northern Range sia stata costruita anche grazie all'apporto che è stato dato loro dall'efficienza dei servizi ferroviari merci. Ad esempio, nei primi sei mesi del 2013, nel porto di Amburgo, è stato segnato il record del traffico ferroviario con un aumento del 2,0% sullo stesso periodo dell'anno precedente, grazie al trasporto su ferro di oltre un milione di teu (più 2,9% sul 2012) e di circa 20,7 milioni di tonnellate di merci. Harald Kreft, responsabile presso l'Autorità portuale del traffico ferroviario, commentando questi risultati, ha sottolineato: "Il nostro obiettivo è di usare la rete ferroviaria al massimo delle sue potenzialità. Su questa strada ci stiamo muovendo con successo come dimostrano i risultati che stiamo raggiungendo". Sempre Amburgo, dal 2008, ha investito sul sistema ferroviario interno all'area portuale oltre 200 milioni di euro. Un sistema sul quale operano più di cento imprese ferroviarie, per un traffico merci medio di duecento treni al giorno e di 4.200 vagoni. Tornando alle questioni italiane e al convegno che abbiamo citato, l'intervento dell'ingegnere Eugenio Muzio, consigliere di Assologistica e amministratore delegato della società Combitec, ha rivolto l'attenzione su un tema di rilievo in un'ottica di sviluppo, in particolare del porto



di Genova: "I retroporti e i terminal ferroviari". L'intervento ha fatto una dettagliata analisi delle macrocomponenti del sistema intermodale al servizio del porto (il sistema ferroviario portuale, interno ed esterno al porto; la rete ferroviaria; i vettori ferroviari; i retroporti; i terminal di interscambio strada-rotaia, siano essi parte o meno di un interporto). Partiamo da un dato, quello del traffico container dello scalo genovese, che riportiamo nella tabella (dati pubblicati dall'Autorità portuale).

Traffico container nel porto di Genova

Aree d'interesse	Traffico (%)
Lombardia	49,0
Piemonte	19,5
Emilia Romagna	8,0
Veneto	7,5
Altre	16,0
TOTALE	100

È evidente la caratteristica "regionale" del porto con una preminente importanza della Lombardia che da sola è area di origine e destinazione di quasi il 50% del traffico container del porto. L'Autorità portuale di Genova prevede per il 2025 di arrivare a quattro milioni di TEU, obiettivo al quale corrisponderebbe un tasso annuo di crescita del 5/6% rispetto al traffico 2012 pari a poco più di due milioni. Poiché è impensabile - pur di fronte a un così lungo periodo - che l'attuale bacino padano di competenza possa accrescere la domanda di traffico con simili tassi annuali di incremento, ne consegue che il porto di Genova per arrivare al risultato dovrà sommare più fattori di crescita della domanda come, ad esempio:

- ♦ una pur modesta crescita della domanda dell'area padana;
- ♦ una maggiore attrattività verso i carrier rispetto agli altri porti del Tirreno per le sue infrastrutture che saranno adatte alle meganavi;
- ♦ un recupero nei limiti del possibile del traffico della Pianura Padana che oggi passa attraverso i porti del nord Europa;
- ♦ una sensibile penetrazione nei bacini di traffico ubicati a nord delle Alpi.

È su quest'ultima proiezione al di là delle Alpi - oltre, ovviamente, agli accordi con le regioni padane - che si dovrebbe basare la principale ricerca di nuovo traffico: a questo scopo diventa essenziale il trasporto ferroviario.



Come indicato nel Piano regolatore portuale sarà necessario che all'orizzonte 2025 la percentuale di traffico su rotaia passi dall'attuale 13% a una intorno al 40%. Una simile prospettiva ferroviaria - sottolinea Muzio - comporta un esame approfondito dei modelli di esercizio e delle infrastrutture che dalle banchine del porto arrivano sino all'area lombarda e ai confini con la Svizzera. Al di là di questi confini vi è la realtà del grandioso impegno dello Stato Svizzero nelle nuove infrastrutture del progetto AlpTransit che garantiranno nei prossimi anni capacità di traffico e condizioni di esercizio ideali per raggiungere il nord Europa in sintonia con quanto programmato dall'Unione europea con la definizione del corridoio 24 e i nuovi standard del trasporto ferroviario merci. Il 2019 è l'anno in cui il progetto AlpTransit dovrebbe essere completato mettendo a disposizione una linea che raggiungerà al massimo l'altitudine di 600 metri rendendo così possibili treni lunghi 750 metri, del peso trainato di 2.000 tonnellate con un solo locomotore e avendo a disposizione una sagoma superiore a P400 dai confini italiani fino a Basilea. A fronte di questa realtà ci sembra lecito chiedersi, argomenta Muzio, quando le infrastrutture ferroviarie italiane saranno adeguate in quanto da un lato il Terzo Valico pare continui ad allontanarsi nel tempo - ben oltre il 2025 - mentre non è ancora chiaro il progetto globale di ammodernamento delle linee da Genova ai valichi di Domodossola, Luino, Chiasso in modo tale da consentire anche in Italia prestazioni pari ai nuovi standard europei. L'analisi di Muzio affronta, quindi, un altro capitolo, andando oltre l'aspetto delle linee ferroviarie e dei servizi che questa modalità dovrebbe offrire, quello delle infrastrutture nodali sul territorio indispensabili per far funzionare nel suo complesso il "sistema ferrovia". Soffermandosi sull'intera area d'interesse per il porto di Geno-

va, Muzio nota che "esistono anche note positive". Infatti, per quanto riguarda le principali aree che oggi il porto serve, esiste già un sistema di infrastrutture nodali che proprio nelle politiche interportuali trova

un'attenta e adeguata programmazione. Ed è consequenziale che, se si parla di interporti, si parli anche di terminal intermodali cui può essere indirizzato traffico con treni "punto a punto" sia dal porto sia dall'eventuale retroporto, ruolo questo che essi stessi potrebbero svolgere. Per contro, potrebbero sorgere problemi per l'area milanese all'orizzonte 2025: l'area lombarda, se si raggiungeranno i traguardi di traffico previsti, dovrebbe assorbire prevedibilmente il 50% dei quattro milioni di TEU che Genova si è posta come obiettivo e, inoltre, una certa percentuale dei 0,7 milioni della nuova piattaforma di Vado Ligure. In conseguenza, la rotaia dovrebbe trasferire in Lombardia dai soli porti di Genova e Vado e viceversa circa un milione di TEU l'anno. Si ripresenta quindi il tema, mai seriamente affrontato, dell'interporto di Milano che, forse, non avrà più significato come interporto - perché gli insediamenti logistici in conto terzi e in conto proprio ormai si sono sparsi lungo le tangenziali circondando la città - ma avrebbe notevole significato come grande inland terminal che potrebbe aspirare a divenire un vero e proprio retroporto. Questa operazione potrebbe essere agevolata dalle indicazioni dell'articolo 46 del decreto legge 6 dicembre 2011 (il famoso "Salva Italia") che assegna alle Autorità portuali possibilità di progettazione e programmazione logistica sul territorio, precedentemente impensabili in Italia. Comunque, il problema della localizzazione di un simile grande terminal coinvolge le tematiche sia delle connessioni stradali (tangenziali interna ed esterna) sia delle connessioni ferroviarie: queste ultime sono le più complesse perché dovrebbero consentire di raccogliere con facilità i treni di qualsiasi origine e destinazione nazionale e internazionale, nonché un agevole attraversamento in senso sia nord/sud sia est/ovest (corridoi europei). Si chiede a questo punto Muzio: "Visioni di >

questo genere sono forse utopia?”. Prendendo in considerazione il tema del sistema ferroviario più opportuno per consentire al traffico di Genova di varcare le Alpi e ipotizzando un periodo di avviamento durante il quale la “linea di attrattività” del porto di Genova si sposti sempre più a nord oltre le Alpi, si può affermare che già esistono tre efficienti inland terminal (Busto Arsizio/Gallarate; Novara Cim; Mortara) attualmente utilizzati per la massima parte dal traffico continentale internazionale strada-rotaia. Attualmente i tre impianti nel loro insieme muovono circa 650 mila ILU l’anno e hanno un potenziale complessivo, anche grazie ad alcuni ampliamenti in progetto o in fase di realizzazione, che potrà arrivare a circa un milione di ILU. Vi è, quindi, ampia riserva di capacità affinché i tre impianti diventino una specie particolare di retroporto ove si incontrano treni di container multidestinazione con origine/destinazione il porto di Genova e i treni internazionali che attualmente sono attestati nei tre terminal. In essi può avvenire lo scambio treno/treno (funzione gateway) in modo da offrire ai container in arrivo/partenza nel porto di Genova un’ampia gamma di destinazioni europee. Se nel nord-ovest dell’area milanese esistono questi tre terminal con funzionalità e potenzialità notevolmente positive, altrettanto non può dirsi nel territorio a est. L’auspicio è che nel più breve tempo possibile si definiscano le località (Segrate? Brescia?) e si realizzino gli impianti che potranno assolvere alle necessità al fine di disporre nell’area lombarda di un insieme di infrastrutture idonee a sostenere i previsti sviluppi di traffico intermodale sia marittimo sia continentale.

Tutto quanto detto mette in luce l’esigenza che il nostro paese costruisca finalmente un sistema logistico, realizzando e razionalizzando le infrastrutture che servono e dando efficienza alle diverse modalità di trasporto, che consenta all’Italia di confrontarsi con gli altri grandi paesi europei. Muzio, solo a titolo di esempio, cita nel suo intervento quanto avvenuto in Germania nel recente passato. Nel dopoguerra, la regione di Duisburg conobbe un notevole sviluppo industriale che è andato man mano scemando nel corso degli anni tanto da ridur-



re la zona in condizioni critiche. Fu deciso allora di costruire un porto sul Reno con annessi un grande terminal e insediamenti logistici. Il risultato stupefacente è che questa operazione logistica, a oggi, ha creato ben 17 mila nuovi posti di lavoro diretti nell’impianto e 34 mila nell’indotto. Difficilmente in Italia si potranno riprodurre condizioni del tutto analoghe. Ciò non toglie però che un’adeguata organizzazione logistico/intermodale nei nodi di maggiore valenza possa sviluppare anche nel nostro paese esempi simili con la creazione di qualche migliaio di nuovi posti di lavoro. In definitiva un’adeguata politica potrebbe utilizzare la logistica come fattore strategico per la crescita del paese.

Per concludere, è utile tornare ancora una volta sulla questione delle linee che da Genova risalgono alla frontiera svizzera e più in particolare dell’adeguamento della rete italiana alle caratteristiche della nuova AlpTransit svizzera. Sono tre le linee essenziali per i collegamenti ferroviari con il nord Europa: la Novara/Loetschberg, la Busto/Luino/Gottardo e la Milano/Chiasso/Gottardo. Ad esse va ovviamente aggiunto il Terzo Valico che le raccoglie verso Genova. Ancora recentemente si è tentato di dimostrare con un’analisi tecnica, sottolinea Muzio, l’inutilità del Terzo Valico. E ogni volta

si trascura l’importanza delle prestazioni della linea che in una concorrenza a medio termine non potrà reggere se non con treni lunghi 750 metri, con una capacità di circa 100 TEU e con dislivelli che consentano la trazione con un solo locomotore di treni di almeno 1.500 tonnellate se non 2.000. Da qui la necessità - prima di por mano alla progettazione definitiva delle nuove opere ferroviarie portuali ed extra portuali - di definire la massima lunghezza dei treni che saranno componibili in porto (ad esempio, si parla di 450 metri per il bacino di Sampierdarena) e, nel caso non si raggiunga la lunghezza di 750 metri, stabilire ove i tronconi saranno riuniti. È infatti impensabile attraversare la pianura padana tra dieci/quindici anni ancora con treni di lunghezza limitata. Sarebbe compromessa la convenienza economica del porto di Genova per bacini oltre le medie distanze nazionali. ■

Il trasporto combinato in leggera ripresa

Dopo un 2012 negativo, l'Hupac e la Kombiverkehr hanno iniziato con buone prestazioni il 2013. Tanta, però, è la strada da fare.

di **Paolo Sartor**

Nonostante si sia registrato nel corso dell'ultimo decennio un incremento del peso del traffico intermodale sul movimento totale di merci su rotaia, anche grazie a interventi normativi a sostegno del combinato terrestre, il potenziale di penetrazione dell'intermodalità ferroviaria risulta ancora fortemente condizionato dalla presenza di criticità che riguardano anche elementi tecnici, come la capacità di carico inadeguata, lunghe tratte a binario unico, raggi delle curve troppo ridotti o pendenze troppo elevate, una capacità, in termini di tracce merci disponibili, non adeguata ai volumi di traffico e infine inefficienti connessioni della rete ferroviaria con gli interporti e i porti, in particolare, nel nostro paese, con quelli meridionali, che determina una quota estremamente contenuta di container stradati su ferrovia. In generale, secondo la fonte ufficiale Uirr, l'Unione internazionale del trasporto combinato strada-rotaia, gli operatori del combinato hanno effettuato, nel 2012, in Europa, 2,4 milioni di spedizioni non accompagnate e 323.710 con la tecnica accompagnata (Ro-La). Un dato negativo rispetto al 2011. Infatti, la modalità ha globalmente perso l'11% in termini di consegne e il 5% in termini di ton/km. In particolare, il trasporto combinato non accompagnato è andato un po' meglio, perdendo

sul 2011, il 9% in consegne e il 4% in ton/km, mentre per quello accompagnato il 2012 si è rilevato come "l'anno nero", con una flessione del 24% in consegne e del 19% in ton/km.

La commissione europea, dal canto suo, continua a fissare obiettivi importanti di crescita delle modalità di trasporto merci sostenibili. Al trasporto combinato, che di fatto è il principale sistema di produzione di merci su rotaia, spetterebbe il compito di fornire il maggior contributo per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi comunitari. Al fine di raggiungere il trasferimento modale auspicato dall'Unione europea, secondo i calcoli Uirr, il tasso di crescita annuale del trasporto combinato tra il 2010 e il 2050 dovrebbe aggirarsi in media su un 5%.

Pur in assenza di dati ufficiali dell'Uic, l'Unione internazionale delle ferrovie, sul volume delle spedizioni intermodali totalizzate in Europa nel 2013, alcune riflessioni sono possibili analizzando i risultati totalizzati nel primo semestre dell'anno dalle due principali imprese di trasporto combinato strada-rotaia europee, l'Hupac e la Kombiverkehr. Nel primo semestre del 2013, l'operatore intermodale svizzero Hupac ha registrato un volume di traffico stabile rispetto allo stesso periodo del 2012 nonostante la

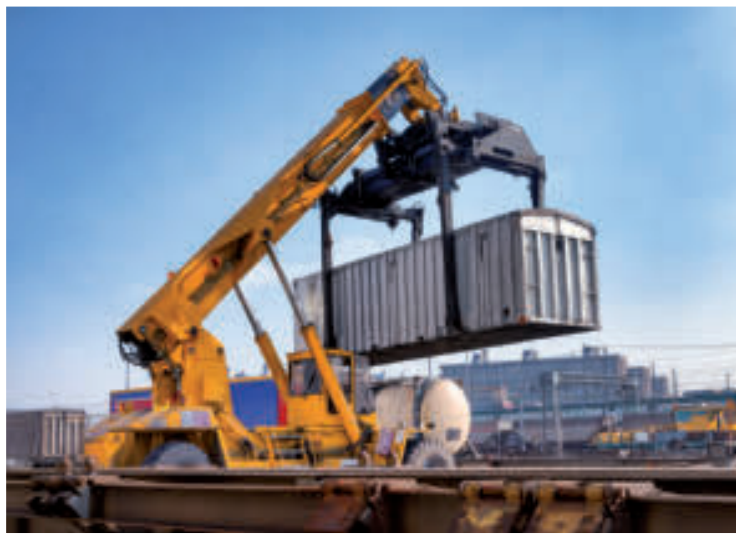
congiuntura debole e la forte pressione concorrenziale del trasporto su gomma e ha totalizzato 327.366 spedizioni stradali nel traffico combinato non accompagnato. Anche nel primo semestre 2013 è perdurata la debolezza congiunturale che dalla fine del 2011 frena gli scambi commerciali in tutta Europa e riduce la domanda per i servizi di trasporto. Particolarmente difficile è la situazione in Italia, il principale mercato di destinazione dei servizi di trasporto

dell'operatore elvetico. Per i prossimi mesi Hupac si attende una situazione di traffico invariata. Tuttavia risulta problematico, nell'attuale contesto recessivo, l'aumento dei costi

ferroviari a fronte di costi stradali tendenzialmente in ribasso. "Il sistema ferroviario deve fare tutto il possibile per garantire che la produttività aumenti ulteriormente - ha dichiarato il direttore Bernhard Kunz - i processi fra trazione, terminali e domanda del mercato devono essere integrati in modo ottimale. Vi sono ampi margini di miglioramento che vogliamo sfruttare insieme ai nostri partner". Risultati positivi per il leader europeo del trasporto intermodale, Kombiverkehr, che nel periodo gennaio-maggio ha visto crescere il numero delle spedizioni rispetto allo stesso periodo del 2012 del 3,1%.

**Il combinato
dovrebbe
crescere
del 5% l'anno**

>



In Italia, la debolezza del sistema ferroviario rappresenta una delle principali criticità del sistema intermodale nazionale, dal momento che la tratta sui binari incide sempre più sul costo totale del trasporto strada-rotaia. Questa affermazione viene confermata dai risultati di uno studio condotto dalla Banca d'Italia sui fattori di competitività e efficienza della supply chain nazionale e relativo alle diverse modalità di trasporto, dal quale emerge che gli operatori intermodali assegnano un rating negativo al vettore ferroviario e considerano inadeguata sia la dotazione infrastrutturale a supporto del traffico merci sia l'offerta dei servizi in termini di costi e tempi.

In effetti, la rete infrastrutturale a servizio del trasporto su rotaia presenta elementi di criticità riguardanti aspetti strutturali e di interconnessione, che generano un forte disallineamento tra offerta e domanda di trasporto. Per quanto riguarda gli aspetti strutturali, il settore evidenzia un significativo squilibrio nella distribuzione delle infrastrutture a danno soprattutto del Mezzogiorno, tradizionalmente penalizzato da

una rete ferroviaria relativamente poco estesa e complessivamente molto meno moderna ed efficiente rispetto a quella del centro-nord. A fine 2012, meno del 60% della rete del sud Italia era elettrificata e solo il 29,4% era a doppio binario. I limiti esistenti nel sistema delle interconnessioni si riflettono soprattutto su una scarsa competitività dell'intermodalità ferroviaria per il traffico merci, penalizzata da: deficit di capacità in alcuni nodi strategici; una scarsa infrastrutturazione ferroviaria nei porti, in parte responsabile degli elevati costi delle attività di manovra all'interno degli spazi portuali (le operazioni negli scali incidono per circa il 30% del costo complessivo di un treno) per i vari passaggi e responsabilità nell'ingresso e uscita dei vagoni dai terminal portuali e interportuali.

Secondo Gianfranco Brillante, Branch Manager della Fercam, l'azienda altoatesina presente sul mercato con servizi intermodali da oltre 30 anni e che gestisce circa 15 mila spedizioni l'anno sugli assi di traffico tra Italia e nord Europa, "Il sistema intermodale è una valida alternativa al trasporto stradale in particolare

su tratte che superano i mille chilometri. Per avere competitività il trasporto intermodale terrestre deve essere utilizzato su assi a rilevante intensità di traffico, in modo da ridurre l'impatto economico delle rigidità legate alle trazioni terminali stradali e alla necessità di bilanciamento dei flussi nelle due direzioni di traffico. La posizione geografica dell'Italia rispetto ai flussi di merci nell'interscambio europeo è favorevole a uno sviluppo del trasporto intermodale - in particolare sugli assi sud-nord - ma le strutture ferroviarie e le infrastrutture terminalistiche rappresentano oggi un limite alla crescita. Per creare condizioni favorevoli allo sviluppo occorre modernizzare e potenziare le linee ferroviarie transalpine in modo da consentire il passaggio di treni con gabarit P400 e oltre, con lunghezze dei treni blocco simili a quelle possibili in pianura e dotarsi di terminal nell'area lombarda in grado di offrire un servizio adeguato al potenziale di traffico in arrivo. Questo consentirebbe un aumento della capacità di traffico e un forte miglioramento del servizio con una forte spinta alle performance del sistema. In attesa di veder realizzati interventi strutturali, per rendere economicamente attrattivo il sistema intermodale sono necessarie decisioni politiche che promuovano l'ingresso di nuove imprese private di trazione ferroviaria, anche attivando incentivi e contributi pubblici". Una dichiarazione che richiama in gioco la politica logistica del governo e anche le strategie del Gruppo Ferrovie dello Stato. ■

Logistica Uno premiata per la multimodalità

L'azienda veronese ha ricevuto il Logistico dell'Anno per il suo innovativo approccio all'uso del treno nella sua filiera logistica.

di **Carlotta Valeri**



GABRIELE CORNELLI

Logistica Uno Europe è una società italiana, con sede a Oppeano, in provincia di Verona, che assicura servizi logistici integrati anche grazie al supporto delle altre aziende del Gruppo, Opera Progetti, specializzata in servizi logistici in-house, e Cali Trasporti, specializzata nel trasporto su gomma. Può contare su tre impianti nel veronese, uno a Offlaga (Brescia), un altro a Maddaloni (Caserta), su una forte presenza in Sicilia (Agrigento e Palermo) e nel barese. Il Gruppo è, perciò, operativo nel Mezzogiorno d'Italia in maniera notevole. Un fatto un po' insolito per le imprese di logistica del nostro paese, che sono nate e si sono sviluppate storicamente nell'area settentrionale, in quello che una volta era denominato il "triangolo industriale". Ne parliamo con il presidente della società

Gabriele Cornelli, che ha appena ricevuto il premio Logistico dell'Anno.

COME MAI AVETE POSTO IL MEZZOGIORNO NEL "MIRINO"?

■ Premetto che noi siamo nati e cresciuti, come tutte le imprese italiane del settore, pensando alla gestione dei magazzini e alla distribuzione dei prodotti. Abbiamo contemporaneamente puntato ad elevare la qualità dei nostri servizi, migliorando costantemente la nostra tecnologia, elaborando, anche al nostro interno, sistemi informatici che potessero rispondere meglio alle esigenze della clientela e potessero interfacciarsi facilmente con i loro sistemi. Con l'inizio della crisi abbiamo guardato fuori dai nostri confini, abbiamo rinforzato il nostro ufficio di Torino dedicandolo completamente all'internazionale, ambito che stiamo sviluppando quindi già da adesso, ne è esempio l'ampliamento sul mercato iberico della nostra partnership con la società ABQ, specializzata nella logistica integrata e nelle spedizioni internazionali. Abbiamo, quindi, fatto tutto il possibile per reagire. Molto altro non c'era da inventare. Però, analizzando il mercato, abbiamo capito che nel Mezzogiorno c'erano possibilità di lavoro non fosse altro perché era un territorio poco presidiato in termini logistici. Abbiamo, quindi, iniziato a lavorare in questa direzione.

QUALE LOGICA AVETE SEGUITO?

■ Siamo partiti da una considerazione: le grandi imprese, sia di logistica sia di produzione sia della GDO, con base al nord, si affidano direttamente o indirettamente per la distribuzione nel sud ad operatori locali, con molte problematiche di varia natura. Noi ci siamo messi nel Meridione a trasportare e a distribuire prodotti con nostro personale e con nostri mezzi o con operatori che lavorano tutto l'anno solo con noi. Abbiamo aperto impianti e abbiamo costruito una nostra importante base operativa nell'interporto di Marcianise, a due passi da Caserta, e, sottolineo, dal porto di Napoli, costruendo una rete distributiva affidabile. Ciò è stato possibile anche perché abbiamo ragionato sulla tipologia dei servizi offerti anche dalla nostra concorrenza. Un'analisi che ci ha portato a mettere a punto un sistema non più basato solo sul tutto strada, ma sulla multimodalità, inserendo il treno nella filiera logistica...

ED È LA MOTIVAZIONE PER CUI VI È STATO ASSEGNATO DA ASSOLOGISTICA IL PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO. AVETE FATTO UNA SCELTA CORAGGIOSA, SPECIALMENTE IN UN MOMENTO DI FLESSIONE DEL MERCATO E IN UN MOMENTO DOVE IL TRASPORTO MERCI IN ITALIA STA SEMPRE PIÙ CALANDO...

■ È così, ma non bisogna sottovalutare una realtà: la ferrovia nel settore merci >



ha molte chance di sviluppo. Intanto, la commissione dell'Unione europea ha fissato per gli anni a venire traguardi e obiettivi ambiziosi per il trasporto merci su ferro e molti paesi europei stanno lavorando lungo questa direttrice, anche se l'Italia è in ritardo. Ad esempio, segnale rilevante, i tedeschi, come i russi e i cinesi, stanno incrementando e costantemente migliorando la rotta ferroviaria che unisce sia l'interno della Cina, come il distretto industriale di Zhenzhou, sia l'area costiera di Shanghai, a Duisburg e Monaco. Considerano vantaggioso usare il treno in alternativa alla nave. Da anni tutti diciamo che i vantaggi offerti dal treno rispetto al trasporto su strada sono molti, in primo luogo nei riguardi della collettività: è il discorso dei costi esterni, che un giorno o l'altro bisognerà pure che venga affrontato in un paese come il nostro che in termini d'infrastrutture stradali e autostradali è fermo da decenni. Non dimentichiamoci che si parlava di intermodalità prima degli anni '80 e quando iniziarono a sorgere nel nostro paese, tra i primi in Europa, gli interporti. Non credo che possiamo rimanere immobili

su un tema che in Europa invece cammina e avanza.

C'È PERÒ UN PROBLEMA DI COSTI. TUTTI DICONO CHE IL TRENO NON È COMPETITIVO PER COSTO CON IL CAMION, CHE BISOGNA USARLO SU LUNGHE DISTANZE, CHE IL COMBINATO HA COSTI DI GESTIONE ELEVATISSIMI, CHE C'È UN GRAVE PROBLEMA DI RITORNI A VUOTO E COSÌ VIA. COME AVETE AFFRONTATO QUESTI ASPETTI?

■ È chiaro che l'intermodale tradizionale di container, che si limita a sommare la strada al treno, anche per i motivi che lei ha elencato, è nelle attuali condizioni difficilmente sostenibile. Discorso diverso se diventa un "sistema", se diventa un progetto complessivo, che è la scelta che noi abbiamo messo in pratica, partendo sia dall'organizzazione dei punti di partenza e di arrivo, che devono essere il più possibile baricentrici ai principali punti di carico e scarico, come avviene ad esempio nel nostro caso a Marcianise, attrezzature e spazi adeguati per lavorare la merce e per rispedirla verso le destinazioni finali. Coprendo tutto il percorso fino alla consegna finale si hanno vantaggi. Inoltre, lavoriamo su tracce fer-

roviarie certe e non spot. Posso dirle che molte aziende ci stanno chiamando per trovare alternative di questo genere ai loro sistemi attuali di distribuzione tutto strada e che noi siamo soddisfatti da quanto stiamo facendo.

COSA SERVE PER FAR SEGNARE ALL'INTERMODALITÀ E ALLA FERROVIA MERCI UN PASSO IN AVANTI ANCHE IN ITALIA?

■ Dovremmo ragionare tutti insieme, aziende ed associazioni che le rappresentano, per convincere il mondo politico dell'utilità e della convenienza di questa scelta, anche alla luce dei danni che il tutto strada genera sull'ambiente, sull'inquinamento, sulla congestione, sugli incidenti stradali. Non si può operare solo in un'ottica aziendale, il problema investe aspetti molto più ampi, specialmente in prospettiva. Il mondo politico dovrebbe a sua volta agire su questo tema, in armonia con le imprese ferroviarie, per supportare e dare avvio ad un piano di sviluppo delle infrastrutture e delle attrezzature. Come dicevo, e come dimostra la nostra esperienza, sull'argomento si può fare, e si deve fare, molto, molto di più. ■

Serigrafia 76, leader per le grafiche adesive

L'azienda emiliana si è specializzata nel settore della logistica e sta rivolgendo sempre più la sua attenzione sui mercati esteri.



FAUSTO MAZZALI

Uno sguardo puntato oltre confine: inizia con quest'obiettivo il 2014 di Serigrafia 76, azienda di Montecchio Emilia, in provincia di Reggio, specializzata nella produzione di grafiche adesive e decorazioni per carrelli elevatori, macchine movimento terra, trattori e macchine agricole. Forte di una grande esperienza e professionalità, frutto di quasi 40 anni di presenza sul mercato, Serigrafia 76 è diventata nel corso degli anni un'azienda leader tra le serigrafie industriali in campo nazionale e internazionale. Sarà il termine internazionalizzazione una delle parole chiave del 2014: obiettivo il rafforzamento della propria posizione non soltanto sui mercati europei, ma fin oltre oceano. Ne parliamo con Fausto

Mazzali, amministratore delegato di Serigrafia 76.

SERIGRAFIA 76 SI È POSTA L'OBIETTIVO DI AUMENTARE LA PRESENZA SUI MERCATI INTERNAZIONALI, INTRAPRENDENDO UN PERCORSO CHE LA STA PORTANDO A RAFFORZARE LA SUA PRESENZA IN INDIA. PERCHÉ AVETE DECISO DI PUNTARE SU QUESTO MERCATO?

■ L'India rappresenta uno dei principali scenari internazionali su cui puntare. I mercati di riferimento per Serigrafia 76, nello specifico quello dei costruttori di sollevatori, carrelli elevatori, trattori ed escavatori, sono in crescita e necessitano di qualità, design e innovazione made in Italy. Il nostro obiettivo, nel breve termine, è quello di aumentare le esportazioni. Nel lungo termine, invece, il progetto di apertura di un nuovo sito produttivo a Pune, rappresenta un passo concreto per avvicinarsi ai clienti, che hanno le loro sedi produttive situate nei maggiori poli industriali indiani. Per questo, proprio a dicembre, abbiamo deciso di partecipare a un appuntamento internazionale come l'Eima-Agrimach, che rappresenta il primo passo verso il mercato indiano dei costruttori di macchinari agricoli. Quello successivo sarà, entro il primo semestre 2014, il lancio su quel mercato di un nuovo marchio, Decal In, che lavorerà speci-

ficatamente sul quel paese, puntando al mercato indiano dei costruttori di carrelli elevatori, sollevatori, macchine movimento terra e agricole. L'obiettivo è di riproporre la nostra esperienza ed esportare la professionalità che da sempre ci caratterizza.

INDIA, MA NON SOLO: SIETE DA TEMPO PRESENTI SU DIVERSI MERCATI EUROPEI. QUALI SONO I VOSTRI PROGETTI IN CAMPO INTERNAZIONALE?

■ Abbiamo ormai una presenza consolidata in Gran Bretagna, Germania, Austria, Francia, Belgio, Turchia, anche grazie alle numerose collaborazioni strategiche che abbiamo intrapreso con importanti aziende del settore. La volontà è di continuare il percorso di internazionalizzazione già avviato in questi anni, puntando sul nostro know-how, sull'innovazione e sulla qualità nel campo delle decorazioni in serie, con l'obiettivo di aumentare le nostre quote di mercato all'estero. A oggi, i risultati ottenuti ci stanno dando ragione e ci spingono a proseguire in questa direzione.

IL 2013 È STATO UN ANNO MOLTO POSITIVO PER SERIGRAFIA 76 CHE HA VISTO L'AZIENDA IMPEGNATA SUL FRONTE DELLA RICERCA DI NUOVI MERCATI E DELL'INNOVAZIONE. PERCHÉ QUESTA SCELTA?

■ Molte realtà produttive, soprattutto >



durante i periodi di crisi economica come quello che stiamo vivendo, si ripiegano su sé stesse: noi, al contrario, riteniamo fondamentale continuare a investire sui prodotti, servizi e progetti, come quello legato all'internazionalizzazione che ha come obiettivo l'India, per offrire sempre il meglio ai nostri clienti. Dal punto di vista dell'innovazione, siamo alla continua ricerca di nuovi materiali, soluzioni e partner affidabili, per ampliare la gamma di prodotti offerta e diventare referente unico per il nostro cliente. Oltre agli investimenti sul piano strategico, a fine 2013, abbiamo avviato i lavori per una ristrutturazione dei locali produttivi, con l'obiettivo di ottimizzare i flussi e aumentare la produttività. A oggi, possiamo dire che i risultati del 2013 hanno confermato il trend positivo iniziato nel 2010, immediatamente dopo l'anno della crisi.

TRA I MERCATI DI RIFERIMENTO DI SERIGRAFIA C'È QUELLO DELLE MACCHINE DESTINATE AL MATERIAL HANDLING. QUAL È LA VOSTRA STRATEGIA COMMERCIALE IN QUEST'AMBITO?

■ Nell'attuale strategia espansiva di Serigrafia 76 il settore della logistica, dei

carrelli elevatori e dei sollevatori ha una grande rilevanza. In linea generale si tratta di un ambito che ci sembra costituire il naturale completamento del nostro storico settore di veicoli industriali di riferimento, vale a dire quello delle macchine agricole, del movimento terra e gru per camion. Siamo da anni partner del gruppo Toyota Material Handling e collaboriamo con i diversi stabilimenti in Europa, producendo decorazioni per i brand Toyota, Cesab e BT. Nel mondo dei sollevatori e delle

La strategia è di tendere sempre a innovare

gru, invece, abbiamo ormai da tempo intrapreso consolidate collaborazioni con Dieci e Terex. A questi clienti forniamo tutti gli adesivi per la decorazione, loghi tridimensionali per il branding e identificazione del carrello, oltre che adesivi per la sicurezza, necessari per consentire una migliore ed efficiente gestione del mezzo. In ciascun caso si tratta di soluzioni tecniche e grafiche, studiate appositamente per le singole esigenze dei nostri clienti, in base alle loro aspettative di stile e prestazione. Dalla progettazione grafica all'industrializzazione del prodotto, fino alla consulenza tecnica, per migliorare la qualità e ridurre i costi del prodotto. ■

L'AZIENDA

Serigrafia 76 nasce nel 1976 dall'unione di due serigrafie e a oggi rappresenta una realtà capace di produrre a livello industriale con la professionalità e la qualità artigianale delle piccole realtà. Una realtà produttiva altamente specializzata nella stampa di decorazioni industriali, dalle grafiche adesive di grande formato, alle produzioni di loghi tridimensionali e adesivi per la sicurezza dei veicoli, di piccolo formato: tra i suoi clienti vi sono i maggiori costruttori europei di carrelli elevatori, macchine movimento terra, macchine agricole e gru per camion. Stampa serigrafica ma non solo: l'azienda è in grado di fornire ai propri clienti una grande cura e rigore in tutte le fasi del processo produttivo, dalla progettazione tecnica e grafica e dalla prestampa, fino alla stampa e alla gestione del magazzino, grazie a una soluzione logistica "personalizzata", studiata in base alle esigenze di programmazione della produzione del cliente, che consente grandi risparmi in termini di spazio e di evitare rotture di stock. Un servizio a 360 gradi, che comprende:

- co-progettazione, ossia l'affiancamento dei clienti fin dalla fase di progettazione di nuovi mezzi;
- logistica tailor-made e gestione programmata delle commesse;
- interventi presso i clienti: personale specializzato di Serigrafia 76 è disponibile per sessioni di formazione presso gli stabilimenti dei clienti.

La Cina all'attacco

Il colosso asiatico, diventato leader mondiale del commercio, sta investendo nell'area, considerata una porta verso l'Unione europea.

di **Giovanna Visco**

Dai dati del ministero del Commercio cinese, diffusi da Deloitte, il valore complessivo degli investimenti cinesi in Europa dai 59 miliardi di dollari del 2010 è salito a 77 nel 2012 e potrebbe toccare i 100 nel 2014. La metà di tale cifra è concentrata dai Balcani al Baltico. In particolare, tra la Cina e i 16 paesi che compongono la CEE (Central and Eastern Europe), ossia Albania, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Latvia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Romania, Serbia, Slovacchia e Slovenia, con i quali, nei primi dieci mesi 2013 lo scambio commerciale ha raggiunto 45,4 miliardi di dollari. Sempre nello stesso periodo, gli investimenti cinesi nell'area hanno superato i 3,5 miliardi di dollari. Cifra non da capogiro ma con conseguenze notevoli, come sottolineato da alcuni osservatori, riguardo alla crescita infrastrutturale e competitiva dei paesi CEE, a due passi dal cuore dell'occidente europeo.

La Cina - mentre nel paese i salari aumentano, la valuta si rafforza, il Pil 2013 è cresciuto intorno al 7,5%, il tasso di inflazione al 3,5%, 12 milioni i nuovi posti di lavoro - ha conquistato il primo posto nel mondo, sorpassando gli Usa, per scambio commerciale (4.160 miliardi di dollari, più 7,6%). Inoltre, nel breve e medio periodo il basso costo del lavoro e le minori regole dell'area balcanica le offrono van-

taggiosi posizionamenti strategici verso l'Unione europea, che è il suo primo partner commerciale. A lungo termine, la strategia di investimento cinese delinea la costituzione di sistemi integrati di trasporto trans-euroasiatico, che mettono in rete sulla "Via della Seta" le aree più interne della Cina e soprattutto la regione a nord-ovest di Xinjiang. Ciò spiegherebbe il forte accento preferenziale della Cina sulla cooperazione, che fa prevalere, sulle strette logiche di profitto, l'opportunità di mettere piede nei territori europei, contrariamente ad altri investimenti cinesi nel mondo spinti dal soddisfacimento immediato e diretto della domanda interna di cibo e risorse. Da parte balcanica, i governi locali abbondano di offerte di concessioni molto vantaggiose e di lungo periodo con procedure semplificate sia per la pre-

sentazione di progetti sia per l'ottenimento di permessi, soprattutto nei settori del trasporto e dell'energia, che nei Balcani occidentali è costituito da impianti vecchi e inquinanti in molti casi danneggiati o distrutti dalla guerra 1992-1995. Il fermento è tale che da Bruxelles è partita una lettera agli Stati membri dell'Unione di esortazione a non fuoriuscire dal frame normativo comunitario negli accordi bilaterali con la Cina.

A fine novembre, a Bucarest, durante il terzo Forum economico e commerciale Cina-CEE, partecipato da tutti i massimi vertici governativi e da oltre mille imprese, il primo ministro Li Ke-qiang, primo premier cinese a Bucarest dopo 19 anni, ha confermato il mantenimento di una linea di credito di 10 miliardi di dollari per progetti infrastrutturali (aperta dalla compagine >

ENERGIA

Forti investimenti cinesi si registrano anche nel settore energetico. In Serbia, con un prestito cinese di un miliardo di dollari, si sta aggiornando la rete nazionale di fornitura elettrica, mentre sono in fase di negoziazione altri prestiti per l'ampliamento dell'impianto a carbone di Kostolac e altri investimenti, circa due miliardi di dollari, nella utility serba Eps. Anche la Bosnia, che è uno dei pochi paesi balcanici esportatori di energia, in cerca di investitori stranieri per aumentare il surplus dei propri impianti, sta attraendo capitale cinese. Da fronte Reuters, nel nord della Bosnia Herzegovina, la Dongfang Electric Corp è subentrata a investitori europei nella costruzione della centrale elettrica da 300 Mw di Stanari, con una super offerta di 550 milioni di dollari. Anche Montenegro si sta muovendo per coinvolgere nel settore energetico investitori cinesi per lavori intorno ai 750 milioni di dollari.



governativa precedente nel summit del 2012) e annunciato 500 milioni di dollari di fondi di investimento per la crescita delle attività cinesi. Obiettivo è il raddoppio entro il 2015 del valore annuo degli affari cinesi nell'area CEE, spingendo l'acceleratore soprattutto sulle infrastrutture, sulle fonti energetiche rinnovabili e sull'agricoltura.

La Serbia, paese candidato ormai in fase di ingresso nell'Unione e primo partner strategico della Cina fra i paesi CEE, è al centro di tutto questo fermento. Legami storici, rapporti continuativi anche nei periodi di isolamento politico della Cina dal resto del mondo, durante i quali la Serbia accoglieva immigrati e prodotti cinesi, rafforzano la sua attuale posizione. Il presidente serbo Nikolic è stato il primo leader dei paesi CEE a recarsi in visita ufficiale in Cina per incontrarsi con il neo presidente Xi Jinping. Scopo degli incontri, come dichiarato alla stampa, quello di intensificare la cooperazione in nuovi investimenti e in creazione di nuovi posti di lavoro in Serbia, strategica per l'espansione economica cinese nell'Unione europea. Cina che punta anche ad affermare la propria moneta come valuta internazionale di scambio.

Intanto sono iniziati i lavori di costruzione della tratta autostradale serba di circa 50 km del Corridoio XI da Obrenovac a Ljig, che la società cinese Shandong Hi-Speed Group realizzerà in 37 mesi collegando Belgrado al Montenegro. Il collegamento permetterà alla Romania di collegarsi direttamente con l'Adriatico. Il costo dell'opera (circa 334 milioni di dollari) è stato finanziato dalla banca Export-Import Bank of China per il 90%, con un prestito agevolato a 20 anni al tasso fisso del 2,5%, mentre il restante 10% sarà coperto dalla Serbia, che sarà responsabile di circa il 40% del lavoro del progetto. Ha riguardato la Serbia anche il recente incontro al vertice Ungheria-Cina, durante il quale si è firmato un accordo di cooperazione trilaterale del valore stimato di 2,89 miliardi di dollari, attualmente già in fase di progettazione operativa, per l'aggiornamento, su doppia linea elettrificata fruibile dall'Alta Velocità, del tratto ungherese della linea ferroviaria Budapest-Belgrado di 374 km. Da parte serba, che sta liberalizzando il mercato del trasporto su ferro, è stata già completata la modernizzazione del proprio segmento di 40 km, con uno

sguardo sul Pireo come porto di accesso. Questo accordo trilaterale ha avuto molto risalto internazionale, mettendo in diretta cooperazione il centro Europa con i Balcani adriatici; rafforzando l'obiettivo ungherese di diventare il paese di transito dei prodotti cinesi, e, come richiamato in varie occasioni dal premier cinese, contribuendo ad aiutare il processo di ripresa dell'economia dell'Unione europea. ■

AGROALIMENTARE

La Cina acquista dai paesi CEE svariate merci, tra cui i prodotti agroalimentari, in forte crescita per l'aumento della domanda interna. Pochi mesi fa, l'azienda cinese Sinochem Plastics Company, che rifornisce oltre 5.000 punti vendita al dettaglio in 36 province cinesi e possiede 50 enoteche, ha firmato un contratto d'import (valore 5 milioni di dollari) con il produttore di vino bulgaro Vinprom Peshtera. Nel 2012, l'azienda bulgara aveva già esportato in Cina 170 mila bottiglie. Da dati ufficiali, il consumo di vino in Cina sfiora i 4 miliardi di litri l'anno a un tasso di crescita del 20%. La Romania, secondo paese CEE per popolazione e superficie, ha siglato un accordo bilaterale con la Cina per l'export di bestiame vivo (14 mila capi solo nel primo anno) e di maiale congelato. In generale, l'export rumeno in Cina nei primi nove mesi del 2013 è cresciuto del 30%. Grazie agli investimenti cinesi, a quota 160 milioni di dollari, nel 2013, la Romania ha mantenuto un tasso di crescita del 2,5%. La Cina, in Romania, ha compensato la perdita di altri investimenti stranieri.

assieme a voi.

FACCIAMO LA DIFFERENZA



transmec
group 



Terra



Servizio
Espresso



Treno



Mare



Aria



Logistica



Supporto
al trasporto

La generazione del futuro



Gli innovativi carrelli ibridi RX70 40-50 e RX70 60-80 di OM STILL ridefiniscono la capacità di movimentazione

I nuovi carrelli della classe 4-5t e 6-8t uniscono potenza, precisione, ergonomia, compattezza e sicurezza in una combinazione unica sul mercato. Il collaudato sistema di trazione ibrido azionato da potenti motori Diesel garantisce i più bassi consumi, le minori emissioni e la massima economicità. Grazie a dimensioni ridottissime - solo 1,6m di larghezza per la macchina da 6t - è possibile affermare che non si era mai avuta così tanta potenza in così poco spazio.

Scopri tutti i vantaggi della gamma RX70 su www.om-still.it

first in intralogistics

