

UGO LEMORINI
GENERAL MANAGER
FM LOGISTIC ITALIA:

**"ABBIAMO UN AMBIZIOSO OBIETTIVO:
RAGGIUNGERE IL QUARTO POSTO
NEL NOSTRO GRUPPO"**

MEARELLI: SECONDI IN MANIFATTURA, ULTIMI IN LOGISTICA

MEZZOGIORNO

**Servono nuovi
modelli di pensiero**

CARGO FERROVIARIO

**Ai logistici interessa
davvero il treno?**

LOGISTICO DELL'ANNO

**Consegnati i premi
della X Edizione**

EDIA EX

Inspired by you. Built by Mitsubishi.

quando
è tutto...



Guidate oggi il futuro

Mitsubishi è rinomata per il design innovativo, la tecnologia e la qualità senza compromessi.

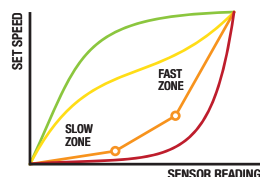
I nostri nuovi carrelli elevatori elettrici EDIA EX da 2.5 a 3.5 tonnellate ne sono la prova più recente.

I nostri ingegneri hanno trascorso più di 2 anni studiando attività di ogni tipologia e dimensione in giro per il mondo.

Il risultato? Carrelli elevatori che vi offrono tutto ciò che desiderate... e anche di più...



**Più potenti...
e più efficienti di qualsiasi rivale**
I carrelli EDIA EX offrono la migliore esperienza di guida... e sono anche i più produttivi. Soltanto EDIA EX vi offre prestazioni eccezionali, stabilità impareggiabile e la reale possibilità di lavorare sia al chiuso che all'aperto, anche nel bagnato.



Sensitive Drive System (SDS)

Apprezzato dai conduttori per la 'sensazione' intuitiva che sperimentano, l'SDS rileva se il carrello viene guidato in modo assertivo o prudente e fornisce di conseguenza le prestazioni modulate e progressive più adatte al caso specifico. Vuole dire maggiore sicurezza e produttività.



**Per maggiori informazioni:
www.edia-mitsubishi.com**

www.mitsubishicarrelli.it



L'AUTOTRASPORTO nel calderone della Legge di Stabilità

L'AUTOTRASPORTO È FINITO NELLA "LEGGE DI STABILITÀ", APPROVATA IL 29 DICEMBRE. A PARTE LA VALUTAZIONE CHE SI PUÒ DARE DEL FATTO CHE UN SETTORE COSÌ DETERMINANTE PER IL NOSTRO SISTEMA LOGISTICO VENGA "INFILATO" DAL GOVERNO IN UNA LEGGE, LA NUOVA VERSIONE DELLA TRADIZIONALE "FINANZIARIA", CHE AFFRONTA OGNI TIPO DI PROBLEMATICHE, RESTANO MOLTI INTERROGATIVI. INFATTI, VENGONO ABOLITI I COSTI MINIMI (E CI MANCAVA ALTRO...) E SI RICONOSCE (COME AVVIENE IN TUTTA EUROPA) LA LIBERA CONTRATTAZIONE DEI PREZZI E DELLE CONDIZIONI DI TRASPORTO, MA SI CONFERMA UN BEN NON DEFINITO INTERVENTO DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE CHE EMANERÀ (E QUESTO NON SUCCEDERÀ DA NESSUNA PARTE) "VALORI INDICATIVI DI RIFERIMENTO DEI COSTI DI ESERCIZIO DELL'IMPRESA DI AUTOTRASPORTO". SEMBRA QUASI CHE IL GOVERNO CONSIDERI GLI AUTOTRASPORTATORI ADDIRITTURA NON IN GRADO DI FARSISI I PROPRI CONTI. OLTRETUTTO L'AUTORITÀ ANTITRUST CONSENTE CHE VENGANO "INDICATI" VALORI DI RIFERIMENTO SOLO NEI CASI DI MERCATI RISTRETTI, COME IN QUELLO DELLA DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI. CI SONO ALTRE NOVITÀ RILEVANTI TRA LE QUALI LA LIMITAZIONE DELLA SUB-VEZIONE, RISTRETTA A UN SOLO PASSAGGIO, E LA SOPPRESSIONE, FINALMENTE, DELLA "SCHEDE DI TRASPORTO", QUEST'ULTIMA PERÒ CON ALCUNI DISTINGUO. INOLTRE, È STATA INTRODOLTA A CARICO DEI COMMITTENTI LA "RESPONSABILITÀ SOLIDALE" RETRIBUTIVA, CONTRIBUTIVA E IN ALCUNI CASI ANCHE FISCALE E PER ESSERE ESONERATI OCCORRE CHE I COMMITTENTI VERIFICHINO CHE IL TRASPORTATORE ABBAIA IL "DOCUMENTO UNICO DI REGOLARITÀ CONTRIBUTIVA", IL DURC, RILASCIATO ENTRO I TRE MESI PRECEDENTI ALLA DATA DEL TRASPORTO. IN QUESTO BREVE SPAZIO, OVVIAMENTE, NON È POSSIBILE AFFRONTARE IL TEMA IN TUTTA LA SUA COMPLESSITÀ. EUROMERCI, COSÌ COME STA FACENDO ASSOLOGISTICA, APPROFONDIRÀ LE NUOVE DISPOSIZIONI. RESTA IL PROBLEMA CHE ABBIAMO SEGNALATO ALL'INIZIO, OSSIA QUELLO CHE SI CONTINUA AD AFFRONTARE LE TEMATICHE DELLA LOGISTICA, NONOSTANTE IL MINISTRO LUPI CONTINUI A PARLARE DELL'ESIGENZA DI UNA "REGIA" PER IL SETTORE, IN MANIERA "SEGMENTATA", COMPARTO PER COMPARTO. ADESSO TOCCHERÀ, ALMENO COSÌ SI DICE, PERÒ DA OLTRE UN DECENNIO, ALLA RIFORMA DELLA PORTUALITÀ. UN METODO SBAGLIATO, CHE LASCEREBBE QUASI INTENDERE CHE NON SI VOGLIA AFFRONTARE IL SISTEMA LOGISTICO NEL SUO COMPLESSO. SI TEME DI LEDERE QUALCHE INTERESSE?

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

Mezzogiorno

**SERVONO NUOVI
MODELLI DI PENSIERO**

8

Cover

**FM LOGISTIC ITALIA,
FATTURATO IN CRESCITA**

21

Intervista a Carlo Mearelli

**SECONDI IN MANIFATTURA
ULTIMI IN LOGISTICA**

32

Attualità

**OUTSOURCING,
LA VIA PER CREARE VALORE**

35

Il premio Il Logistico dell'Anno

**NEL SEGNO
DELLA SOSTENIBILITÀ**

39

Inchiesta sul cargo ferroviario 2

**C'È UN VERO INTERESSE
DEI LOGISTICI SUL TRENO?**

48

Primo Piano

**LOGISTICA UNO:
TRE FATTORI DI SUCCESSO**

53

Primo Piano

**IMMOBILIARE LOGISTICO:
UNA FASE DI "RISVEGLIO"**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

10

DALLE AZIENDE

18



L'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, in collaborazione con Assologistica, ha presentato i risultati della ricerca 2014 sull'outsourcing. Sempre più aziende stanno facendo ricorso alla terziarizzazione (il servizio a pag. 35)



Prosegue la nostra inchiesta sul cargo ferroviario e sull'intermodalità. Giancarlo Laguzzi, amministratore delegato della società ferroviaria Oceanogate, si chiede quale sia il vero interesse della logistica sulla ferrovia (il servizio a pag. 48)

Linde Safety Pilot.

La perfezione nella sicurezza.

Persino il migliore carrellista non può sempre essere concentrato. E neppure conoscere esattamente, in ogni situazione, i limiti del carrello e del carico. Linde offre un sistema elettronico intelligente di assistenza che interviene nelle condizioni critiche. Il nuovo Linde Safety Pilot non lascia posto a rischi o compromessi: massima sicurezza nel tuo lavoro quotidiano.

Linde Safety Pilot.
Vai al massimo. Mai oltre!

Linde Material Handling

Linde



Linde Material Handling Italia SPA

Via del Luguzzone, 3 - 21020 Buguggiate (VA)

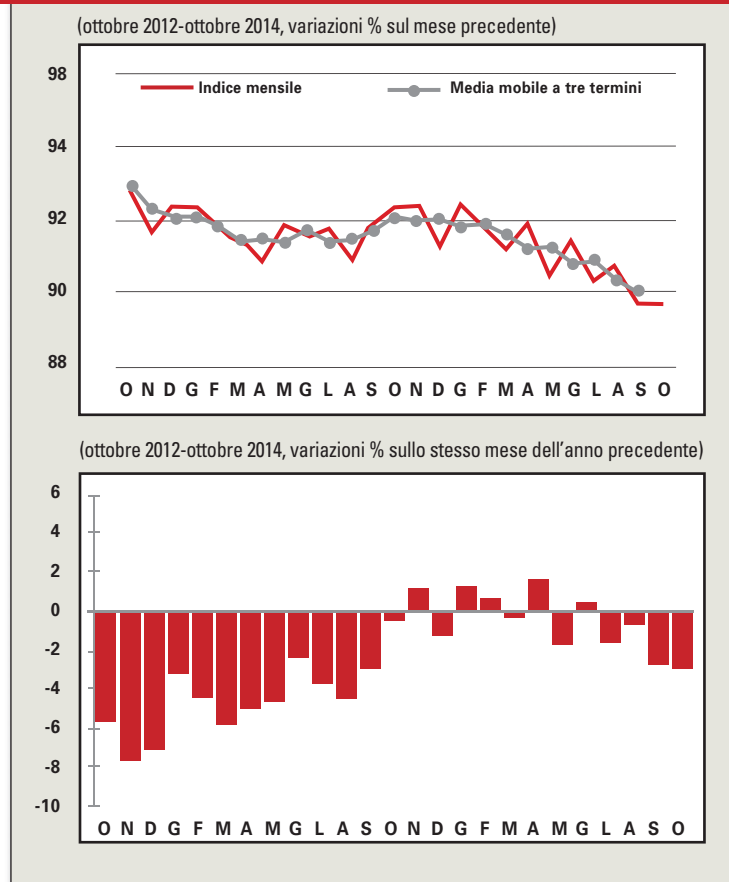
www.linde-mh.it, info@linde-mh.it

Numero Verde
800.200850

Italia: sempre più disoccupati

Produzione Industriale

Fonte: ISTAT



Gli ultimi dati Istat sull'occupazione fanno ben capire quale traiettoria negativa stia seguendo il nostro paese: a novembre gli occupati sono diminuiti dello 0,2% rispetto al mese precedente; il tasso di occupazione, pari al 55,5%, sempre in confronto a ottobre, è sceso dello 0,1%, mentre il numero di disoccupati è cresciuto su ottobre di 40 mila unità (meno 1,2%) e di ben 264 mila rispetto a novembre 2013 (meno 8,3%), facendo salire il tasso di disoccupazione al 13,4%. Sempre più difficile la situazione occupazionale per quanto riguarda la fascia di età dai 15 ai 24 anni: la quota dei disoccupati sul totale di quelli occupati o in cerca di lavoro è pari al 43,9% (più 2,4% rispetto a novembre 2013). Stiamo facendo crescere una generazione che ha sempre meno speranze di inserirsi nel mondo del lavoro. Sempre in ottobre, in particolare, è stata inoltre forte la crescita delle persone in cerca della prima occupazione, più 17,6% rispetto allo stesso mese del 2013, mentre l'incidenza dei disoccupati di lunga durata (persone che cercano lavoro da più di un anno) è salita nel 2014 dal 56,9% del 2013 al 62,3%. Ciò lascia intendere quanta difficoltà vi sia nel trovare un lavoro e quanto sia complicato una volta perso, ritrovare un'occupazione. Questi numeri negativi riguardano tutto il paese, essendo dati medi che rispecchiano l'andamento dell'occupazione su tutto il territorio nazionale, e, quindi, coprono le differenze fra singole macro aree, non mettendo nella dovuta evidenza la situazione drammatica del Mezzogiorno. In correlazione con i dati dell'occupazione ci sono quelli sulla produ-

Produzione industriale per settore

(ottobre 2014, variazioni %)

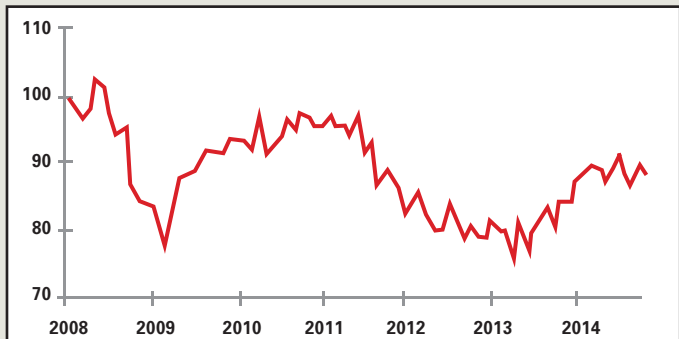
Fonte: ISTAT

Raggruppamenti principali di industrie	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	Ott 14 Set 14	Ago-Ott 14 Mag-Lug 14	Ott 14 Ott 13	Gen-Ott 14 Gen-Ott 13
Beni di consumo	+0,3	-0,9	-3,8	-0,4
<i>Durevoli</i>	+1,4	-0,5	-0,7	-1,1
<i>Non durevoli</i>	+0,1	-0,9	-4,4	-0,2
Beni strumentali	+1,2	+0,1	-0,7	-0,2
Beni intermedi	-0,8	+1,0	-4,2	+0,2
Energia	-0,7	-2,2	-3,8	-4,9
Totale	-1,0	-0,9	-3,0	-0,8

Clima di fiducia delle imprese

(luglio-novembre 2014, indici base 2005=100)

Fonte: ISTAT



zione industriale, anch'essi precari e instabili. Infatti, se si registra, a novembre su ottobre, un aumento dello 0,3%, contemporaneamente l'indice cala dell'1,8% in termini tendenziali, ossia su novembre 2013. L'indice flette dell'1% anche nella media degli ultimi tre mesi (settembre-novembre) rispetto al trimestre precedente. Inoltre, nella media degli ultimi nove mesi del 2014, in confronto con lo stesso periodo del 2013, si ha una flessione dell'indice dello 0,9% (con forti contrazioni in alcuni settori come energia, meno 6,9%, e beni intermedi, meno 3,0%). In novembre, scende anche l'indice generale di fiducia delle imprese, passando dal dato di ottobre, 89,1 (su base 100=2005), a 87,7 punti, peggiorando in settori importanti come quello delle imprese manifatturiere. Per quanto riguarda i servizi, c'è da segnalare che nel terzo trimestre dell'anno, l'indice generale del fatturato del comparto, come mostrano i grafici, ha registrato una flessione dello 0,6% rispetto allo stesso periodo del 2013. All'interno di tale dato globale è in aumento dell'1,2% il fatturato dei servizi di trasporto e magazzino.

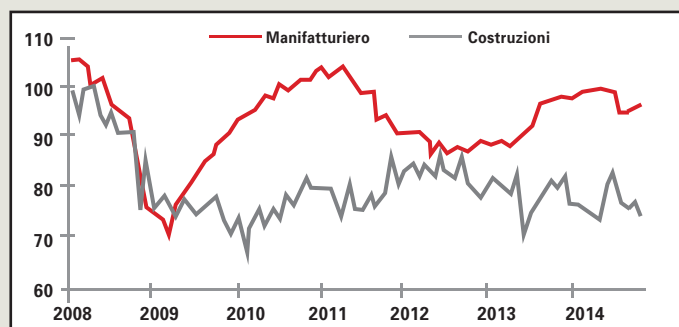
In questo contesto di "numeri" negativi che caratterizzano la nostra economia, continua a reggere l'export anche se con dati diversi secondo le aree territoriali: nel terzo trimestre del 2014, rispetto ai tre mesi precedenti, le vendite di beni sui mercati esteri sono in aumento sia per le regioni nord-occidentali (più 2,3%) sia per quelle centrali (più 2,2%); per le regioni nord-orientali si registra una



Fiducia nei settori manifattura e costruzioni

(gennaio 2008-novembre 2014, indici base 2005=100)

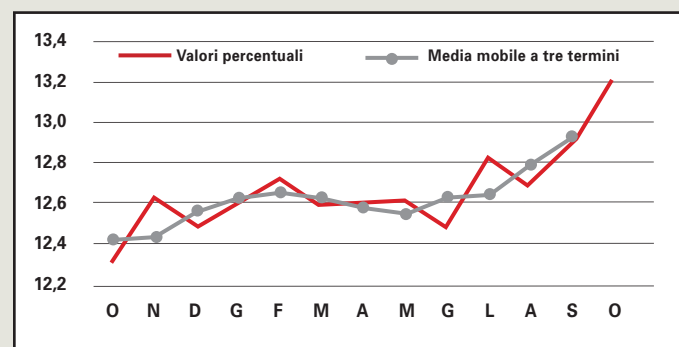
Fonte: ISTAT



Tasso di disoccupazione

(ottobre 2013-ottobre 2014, valori %)

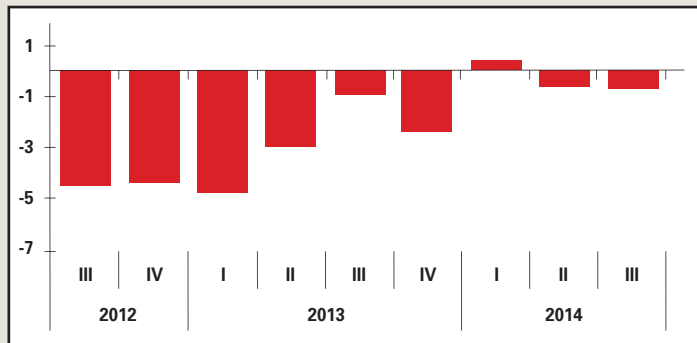
Fonte: ISTAT



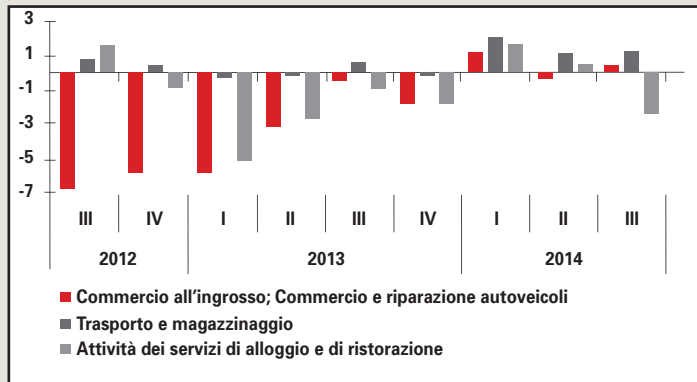
Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

(indice generale, 3° trim. 2013-3° trim. 2014, variazioni % sul trimestre precedente)



(indice per attività economica, 3° trim. 2013-3° trim. 2014, variazioni % sul trimestre precedente)



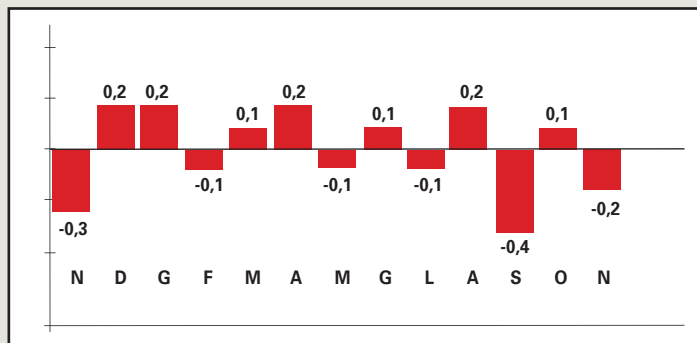
flessione contenuta (meno 0,4%) mentre il calo dell'area meridionale e insulare risulta più ampio (meno 2,0%). Comunque nei primi nove mesi del 2014, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, l'export cresce in quasi tutto il paese: l'Italia nord-orientale registra la maggiore crescita (più 3,0%); seguono, con incrementi più contenuti, le ripartizioni centrale (più 2,0%), meridionale (più 1,9%) e nord-occidentale (più 1,5%). Risultano invece in marcata contrazione le vendite all'estero delle regioni dell'Italia insulare (meno 13,0%), prevalentemente per la forte flessione delle esportazioni di prodotti petroliferi raffinati. Come abbiamo ripetuto spesso su questa rubrica, questi dati dovrebbero accelerare provvedimenti tesi a migliorare il nostro sistema logistico e in particolare quello del trasporto aereo e marittimo.

Per quanto riguarda l'estero, gli Stati Uniti si confermano su un sentiero di crescita robusto. Nel terzo trimestre dell'anno il ritmo di espansione del Pil è stato decisamente più sostenuto rispetto a quanto emerso in precedenza (più 5% l'ultima stima del tasso congiunturale annualizzato). In novembre, la produzione manifatturiera ha recuperato i livelli di fine 2007 (più 1,1% sul mese precedente) consolidando il miglioramento del mercato del lavoro (il tasso di disoccupazione si è attestato in novembre al 5,8%, il livello più basso da luglio 2008). Per i prossimi mesi è attesa la prosecuzione delle attuali tendenze, anche grazie alla politica monetaria. ■

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(indice NIC*, novembre 2013-novembre 2014, variazioni % sul mese precedente)



* Indice NIC: per l'intera collettività



LES ECHOS

Francia: un 2015 migliore?

Per la prima volta da oltre un anno, l'Insee, l'Istituto nazionale francese di statistica e studi economici, in una recente nota congiunturale dà segni di ottimismo, anche se con molta cautela ed evitando accuratamente di usare il termine "ripresa".



Gli esperti dell'istituto, infatti, prevedono una crescita del Pil dello 0,3% sia per il primo sia per il secondo trimestre del 2015, dopo un quarto trimestre del 2014 "poco dinamico".

Una previsione che lascerebbe intendere per la Francia una crescita del Pil a conclusione del prossimo anno superiore all'1%. Vladimir Passeron, responsabile del dipartimento studi sulla congiuntura dell'istituto, ha messo in evidenza, inoltre, che "la crescita economica a metà del 2015 sarà superiore ai dati registrati nel paese da inizio 2012 a fine 2014". Questo avverrà, sempre secondo Passeron, per un insieme di ragioni che interessano non solo la Francia, ma anche la zona euro nel suo complesso. In primo luogo, il recente deprezzamento della moneta unica è un motivo d'ottimismo specialmente per le imprese che esportano: il commercio con l'estero nell'anno venturo potrebbe rappresentare un'importante spinta per l'economia nazionale. In questa direzione saranno d'aiuto alcune situazioni congiunturali estere, come la ripresa, che sembra avviata con maggiore vivacità negli Stati Uniti e nella Gran Bretagna, o i miglioramenti che si stanno registrando in Spagna. La domanda di prodotti francesi dovrebbe aumentare dell'1% per i prossimi due trimestri. Altro fattore notevolmente favorevole sarà rappresentato dalla tendenza al ribasso del prezzo del petrolio (calato del 35% a fine 2014 rispetto all'inizio dell'anno), che nel primo semestre del 2015 potrebbe incidere da solo sulla crescita del Pil francese per lo 0,3%. Un terzo elemento positivo dovrebbe essere una politica economica europea nell'area euro meno restrittiva nel 2015 a confronto con gli anni precedenti. Laurent Clavel, economista dell'Insee, sostiene infatti che "le imposte hanno pesato negativamente sul potere d'acquisto delle famiglie nel 2013 e nel 2014. Ciò non avverrà nel 2015". Dovrebbe anche migliorare l'andamento del settore delle costruzioni. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



CLASS SpA

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

CONFERENZA INTERNAZIONALE A SORRENTO SUL MEZZOGIORNO

Servono nuovi modelli di pensiero

Organizzata dall'Osservatorio Regionale Banche-Imprese di economia e finanza

di Paolo Giordano

L'economista statunitense James K. Galbraith ha aperto il suo intervento al meeting di Sorrento con un'affermazione che può essere presa a sintesi delle due giornate di lavori che hanno visto impegnati numerosi esperti e studiosi italiani e stranieri, sia europei sia extraeuropei, sul presente e sul futuro dei "Mezzogiorni d'Europa e del Mediterraneo". Galbraith ha detto: "Stiamo vivendo la fine di un'era. Ciò significa che fondare le aspettative per una ripresa su vecchie politiche e sui vecchi modelli economici equivale a una follia. Diversi sono i fattori che lo dimostrano: il costo dell'energia per chi la deve importare che limita la crescita economica; le problematiche e le aspettative meno chiare sulla sicurezza globale che si sono aperte con la fine della 'guerra fredda' e il non funzionamento della 'pax americana'; l'incidenza dell'evoluzione tecnologica che agisce su un doppio livello: migliora i processi produttivi, ma contemporaneamente alza il tasso di disoccupazione, costringendoci a rivedere i modelli del lavoro e a ragionare su quelli senza scopo di utile; le logiche e le prassi del sistema finanziario che ha preso, e che continua ad avere, il sopravvento sul-

la politica e sulle esigenze dell'economia reale. Non si possono, infine, dimenticare le drammatiche conseguenze della frode finanziaria negli Stati Uniti". Galbraith si è soffermato anche sulla crisi europea: "La Comunità ha difficoltà ancora più gravi perché in realtà è governata su basi teoriche, si potrebbe affermare che è governata sulla 'carta', in quanto richiama trattati firmati in epoche e in condizioni ben diverse. Inoltre, ha una politica che trae origine dalla convinzione della 'crescita perpetua' che non esiste più. Ha così escogitato la politica dell'austerità e meccanismi suicidi come il fiscal compact. Il problema è lo squilibrio tra grandi paesi come la Germania e gli altri piccoli. L'alternativa alle attuali scelte dovrebbe essere la solidarietà, il prendere in mano i bisogni delle persone, riportare l'uomo al centro dell'attenzione". L'economista americano ha aggiunto, guardando all'Italia: "Il vostro è un grande paese trattato come uno piccolo. La speranza è che l'Italia diventi la leva per salvare l'Europa dalla morte decretata dagli economisti della mia generazione".

Adriano Giannola, presidente della Svimez, riprendendo il discorso di Galbraith sull'Italia ha sottolineato che "il no-

stro paese ha preso quindi alcuni anni fa una saggia decisione con l'entrata nell'euro, ma non è stato all'altezza di gestirla. Era del tutto evidente allora che i nostri 'meccanismi decisionali' ci avrebbero messo fuori gioco. Abbiamo contribuito a costruire una gabbia vincolante senza mettere in moto una politica di armonizzazione con questa decisione. Con la crisi del 2008 questa situazione è diventata sempre più drammatica e sta incidendo in maniera molto più pesante



Antonio Corvino, direttore OBI, durante l'intervento a Sorrento



grandi asset infrastrutturali, per favorire gli scambi commerciali, ha sottolineato: "Stiamo fermi in un momento di sviluppo di tanti paesi mediterranei che stanno aumentando la loro domanda di beni e, inoltre, hanno molto da offrire. Stiamo davanti anche a

sul sud del paese: il Mezzogiorno si sta 'svuotando'. L'Unione europea continua a non voler capire che esiste un'Europa del sud e un'Europa del nord e che l'area mediterranea è fondamentale ai fini dello sviluppo. Con la conseguenza che le aree più dinamiche resistono alla crisi e anche crescono e le aree più deboli continuano invece a perdere colpi. Così si aumentano gli squilibri. Anche il nostro governo non sta capendo quanto avviene: continua a credere, ad 'aspettare' la ripresa, s'illude sull'ipotesi della 'crescita continua', che non ci sarà. Bisognerebbe invece sviluppare politiche redistributive". Su quanto l'Europa e anche l'Italia abbiano trascurato l'area mediterranea è intervenuto il segretario generale dell'Eurispes Marco Ricceri: "Stiamo perdendo il Mediterraneo. È un argomento sul quale gli europei fanno esercizi retorici, dimenticandosi che la retorica uccide. In quest'area stanno diventando protagonisti i paesi Brics che la stanno sempre più penetrando attraverso accordi commerciali sui quali costruiscono rapporti politici di grande respiro. Lo fa, ad esempio, il Brasile. Ancor più la Cina. Un esempio, i cinesi hanno vinto una gara per costruire un ospedale in Egitto, poi hanno firmato un accordo per portarvi tutte le attrezzature, i macchinari e cinquecento medici, mentre, contemporaneamente preparano medici egiziani in Cina". Sul fatto che nell'area mediterranea stiamo perdendo colpi si è soffermato anche Carlo Mearelli, presidente di Asologistica, che dopo aver sottolineato l'importanza che deve assumere lo sviluppo della logistica, "un settore centrale trascurato da decenni nel nostro paese" e quello dei

grandi eventi, come il raddoppio della canna di Suez che darà una forte spinta al commercio mondiale. L'Europa e l'Italia, in particolare, hanno perso la loro progettualità e anche la 'creatività' nei confronti dell'area mediterranea. Occorrerebbe ricreare quello spirito che nel novembre 1995 ha portato alla Conferenza internazionale euromediterranea con l'obiettivo di creare un partenariato economico, finanziario, culturale e sociale. Quella spinta si è persa e ne stiamo pagando le conseguenze".

Dal dibattito, quasi come una voce unica, sono emerse due posizioni molto chiare: la convinzione dell'"insufficienza", chiamiamola così, dimostrata dalla politica nell'affrontare la crisi e nel cercare soluzioni e la certezza sull'esigenza di trovare nuove strade, di elaborare nuovi parametri politico-economico-sociali sia per fronteggiare all'esterno la globalizzazione, e un mondo che sta cambiando sempre più velocemente, sia per gestire una situazione interna italiana quasi al collasso e davanti all'agonia rappresentata dalla deflazione. Quest'ultimo punto è anche quello che ha mosso l'Osservatorio banche-imprese a promuovere la manifestazione, giunta alla sua quarta edizione. Sottolinea, infatti, il direttore Antonio Corvino: "Il nostro obiettivo è di contribuire a delineare nuovi percorsi di riflessione, nuovi modelli di pensiero, anche non ortodossi, che contribuiscano alla configurazione di azioni e di politiche che possano favorire realmente la crescita economica e sociale dell'area meridionale e di tutto il paese". Non a caso il sottotitolo della manifestazione parla di "visioni rovesciate". ■

Costituito il Consiglio Italo-Russo a Mosca

Il segretario generale dell'Eurispes, Marco Ricceri, è stato nominato vicepresidente del "Consiglio Italo-Russo per l'innovazione e l'imprenditorialità", costituito presso la commissione parlamentare per gli Affari economici, lo sviluppo dell'innovazione e l'imprenditorialità della Duma di Stato della Federazione russa. Segretario del Consiglio è stato nominato Mamikon S. Airapetian, attualmente segretario del consiglio della commissione Affari economici della Duma. La decisione della costituzione del Consiglio Italo-Russo era stata presa nel corso di una conferenza svoltasi a Mosca l'8 dicembre alla quale avevano partecipato numerosi esponenti del mondo imprenditoriale, bancario, dei servizi economici ed esperti, sia italiani sia russi, con l'obiettivo di esaminare le condizioni per rafforzare le situazioni di cooperazione economica tra i due paesi, come contributo al superamento delle note difficoltà internazionali e alla convivenza pacifica tra i popoli. La conferenza, che ha gettato le basi per la costituzione del Consiglio, era stata organizzata dalla commissione parlamentare per gli Affari Economici della Duma, dal gruppo Pototskiy per le relazioni tra i parlamenti dei due paesi, dal Centro italo-russo di Mosca dell'Accademia nazionale di economia e pubblica amministrazione come contributo degli operatori economici e della società civile alla costruzione di un nuovo scenario collaborativo. Il presidente della commissione per gli Affari economici della Duma, Igor N. Rudensky, ha quindi dato seguito all'iniziativa

promuovendo la costituzione del Consiglio permanente che è composto da 33 imprenditori, esponenti del mondo bancario, esperti del mondo della ricerca e degli studi, rappresentanti di servizi economici, italiani e russi, i quali saranno impegnati a individuare le migliori proposte e le iniziative per il rafforzamento dei partenariati e dello sviluppo comune.



Autotrasporto europeo: andamento incostante

Nel quarto trimestre di quest'anno, il Barometro dei trasporti di TimoCom, la borsa carichi tedesca con 100 mila utenti in 44 paesi europei, ha registrato un lieve calo delle offerte di carico e si è attestato al di sotto del livello dell'anno precedente. TimoCom, in un comunicato, specifica che "facendo un confronto diretto con il 2013, si nota immediatamente che nel quarto trimestre dell'anno la percentuale media di carichi, di 45:55, è rimasta al di sotto di quella dell'anno scorso in tutto il mercato europeo dei trasporti a causa della congiuntura economica". L'andamento degli ultimi tre mesi ha confermato sostanzialmente le previsioni emerse dall'ultima relazione trimestrale che indicavano un lieve calo. Dopo un settembre sostenuto, che aveva fatto registrare un rapporto di 54 offerte di carico e 46 offerte di mezzi, i valori di ottobre erano scesi agli stessi livelli del 2012 e 2013, rimanendo tuttavia piuttosto stabili a 48:52. "In novembre, il mercato dei trasporti ha subito una flessione più accentuata rispetto alle



Mosca. La statua di San Giorgio, emblema della città, con, sullo sfondo, il parlamento



previsioni, facendo segnare un rapporto carichi-mezzi di 38:62. Ciò ci ha condotto alla stima che neanche nel mese di dicembre, ossia il mese dei consumi di Natale, l'offerta di carichi potesse superare quella dei mezzi", aveva spiegato Marcel Frings, chief representative di TimoCom. Comunque,

se si considera il mercato europeo nel suo complesso, in dicembre il trend è stato nuovamente in ripresa. Infatti, il quarto trimestre 2014 ha ricalcato il medesimo andamento registrato negli ultimi tre anni, con un forte recupero dell'offerta carichi rispetto a novembre (11 punti in più), ma anche con due punti in meno rispetto all'offerta di mezzi. Ottobre, novembre e dicembre hanno mostrato, tuttavia, notevoli oscillazioni nel mercato, che si sono registrate del resto nel corso di tutto l'anno. "Questo saliscendi si verifica già dal 2012. Se guardiamo l'andamento delle settimane di calendario di quest'anno e lo confrontiamo con i valori di due anni fa, dobbiamo prepararci a un calo all'inizio del 2015. Non si tratta di una novità per questo periodo dell'anno, ma significa >

Insieme,
abbiamo una marcia in più.



TRANSPOTECH
LOGITEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 16-19 aprile 2015

ivanimpagiazzo.it



www.transpotec.com



Official Partner

che la quota di carichi scenderà al 30-35%", ha commentato Frings, tracciando un confronto dell'andamento del mercato europeo rispetto all'inizio del 2013. Nonostante le turbolenze, Frings vede rosa per il 2015: "La domanda è di circa il 9% superiore rispetto all'anno precedente. Ciò significa che la situazione del mercato europeo è complessivamente positiva".

Il Mezzogiorno sta andando verso il collasso

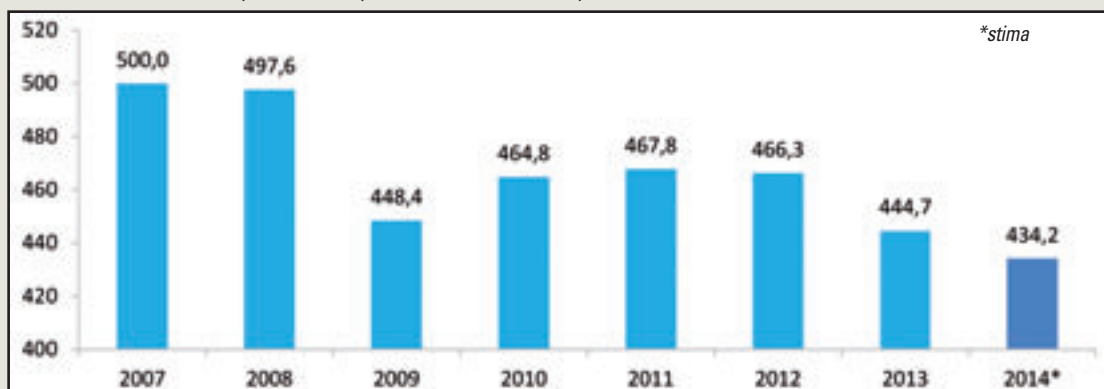
Oltre 40 mila imprese in meno; investimenti in calo di oltre 29 miliardi di euro; quasi 700 mila posti di lavoro perduti, con il numero degli occupati ben al di sotto della soglia psicologica di sei milioni e un tasso di disoccupazione che ha sfondato il tetto del 20%; 125 mila lavoratori in cassa integrazione; quasi una persona su due ha rinunciato a cercare un lavoro regolare; Pil in calo di oltre 51 miliardi di euro. Questo il drammatico bilancio di sette anni di crisi secondo il Check-up Mezzogiorno, elaborato dalla Confindustria e dal Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno-SRM del gruppo Intesa Sanpaolo, per fare il punto sull'economia meridionale. L'"indice sintetico" del Check Up è infatti ben al di sotto del dato di partenza del 2007 e in calo ulteriore rispetto al minimo già registrato nel 2013. Nei primi nove mesi del 2014, 88 mila imprese meridionali hanno chiuso i battenti, a un ritmo di 326 cessazioni al giorno, non compensate dalle nuove iscrizioni:

il saldo del 2014 vede, infatti, 10 mila imprese in meno. Le sofferenze bancarie sono ormai ben oltre quota 36 miliardi di euro. Le imprese che restano vedono erodere il loro fatturato (meno 1,8%), la loro redditività (RoI ridotto di oltre 3 punti dal 2007) e i loro margini, anche per effetto dell'aumento della pressione fiscale: le imprese in perdita nel Mezzogiorno sono circa 1/3 del totale e il 5,5% di loro è in perdita dopo il pagamento delle imposte. Segno di margini sempre più esigui, ma anche di una pressione fiscale, soprattutto locale, sempre più opprimente: come certifica la Banca d'Italia, dal 2011-12 le entrate fiscali sono aumentate dell'1,7% all'anno nel Mezzogiorno, dove ormai il rapporto tra gettito fiscale e Pil è ormai prossimo a quello del Centro-Nord. Segnali contrastanti vengono dalle esportazioni. Nel medio lungo periodo, infatti, l'export si conferma la principale variabile positiva dell'economia meridionale (più 2,7% rispetto al dato pre-crisi del 2007) ma, nel complesso, anche questa variabile sta conoscendo negli ultimi mesi un preoccupante rallentamento, essendo fortemente influenzata dall'instabilità del pezzo del petrolio (che costituisce parte importante dell'export meridionale). Nel 2014, migliora infatti l'export dell'automotive e dell'aeronautico (più 5,1% rispetto a un anno fa), della meccanica (più 4,3%) e del metallurgico (più 13,9%), trainato dalla ripresa delle esportazioni dell'Ilva di Taranto. In calo invece, oltre ai prodotti della raffinazione, la chimica, la farmaceutica, la gomma e la plastica. L'agroalimentare è il settore che ha visto più crescere le proprie esportazioni dal-

L'indice della crisi

Fonte: SRM

(indice sintetico calcolato sulla base di importanti variabili macroeconomiche: Pil, investimenti fissi lordi, imprese attive, esportazioni, andamento occupazione)



l'avvio della crisi (più 40,5%, con un incremento in valore di oltre 1,2 miliardi di euro). Questi dati dovrebbero anche far capire al governo in quali direzioni agire.

Cresce l'import dai paesi extra Unione europea

Dopo la forte espansione di settembre (più 2% sul mese precedente) in ottobre il commercio mondiale in volume ha segnato un incremento marginale (più 0,1%), sintesi di una contrazione dell'import (meno 0,3%) e di una espansione dell'export (più 0,6%). Per l'anno corrente, la variazione acquisita si è attestata al 3,2%. In questo contesto, i flussi commerciali del nostro paese con i paesi extra Unione europea vanno in direzione contraria: a novembre 2014, su base congiunturale, ossia rispetto a ottobre, si è registrata una flessione delle esportazioni (meno 1,8%) e un aumento delle importazioni (più 1,9%). Al netto dei prodotti energetici la diminuzione con-

giunturale dell'export (meno 0,4%) è meno sensibile. I prodotti intermedi (meno 2,7%) e, in misura meno rilevante, i beni strumentali (meno 0,3%) concorrono alla flessione delle vendite di prodotti non energetici. Le vendite di beni di consumo durevoli (più 6,6%) sono invece in forte espansione. La crescita congiunturale dell'import risulta, a eccezione della contenuta flessione dei beni di consumo durevoli (meno 0,5%), diffusa a tutti i principali raggruppamenti, con un dato più sostenuto per i beni strumentali (più 4,4%). Nell'ultimo trimestre la dinamica congiunturale dell'export verso i paesi extra Unione risulta comunque ampiamente positiva (più 3,2%) e investe tutti i raggruppamenti principali di beni, esclusa l'energia (meno 1,6%). Le vendite di beni strumentali sono in rilevante espansione (più 7,8%). A novembre, l'avanzo commerciale è pari a 2.715 milioni di euro. Il surplus nell'interscambio di prodotti non energetici è pari a 5,6 miliardi (era di 6,2 miliardi a novembre 2013). I mercati di sbocco più dinamici sono Asean (più 19,7%) e Stati Uniti (più 15,0%). ■

CELTIC AFFITTA BAGNI DI TIVOLI



AFFITTA IMMOBILE LOGISTICO
3.800 MQ + UFFICI 300 MQ

ACE: G / EPH (KWH/M3 ANNO): 118.304

info: 02 7620171



Celtic
www.celticity.it

Concluso con successo a Milano il Forum Retail 2014

Grande successo per il Forum Retail 2014, l'unica mostra/convegno in Italia interamente dedicata a sistemi, soluzioni e tecnologie per il punto vendita e la grande distribuzione organizzata, svoltasi a Milano presso la nuova location dell'Atahotel Expo Fiera. Nei due giorni della manifestazione sono stati registrati 1.800 visitatori, in crescita dell'80% rispetto alla scorsa edizione. Un segno che conferma gli altri dati positivi di quest'anno: più 40% di area espositiva, più 35% di espositori, quest'anno 95, per un totale di 1.400 aziende del settore coinvolte. L'edizione 2014 di Forum Retail ha ulteriormente rafforzato il ruolo dell'evento quale punto di riferimento del settore, occasione di networking tra utenti finali e fornitori e di confronto tra responsabili della comunicazione, direttori marketing&loyalty, responsabili della logistica, security manager e responsabili anticontraffazione.

Particolare apprezzamento hanno riscosso le due Premium Conference, una delle novità di questa edizione. "Chi saranno i leader del futuro nel Retail&Gdo?" e "Integrazione multicanale: what's next?" sono stati i temi attorno ai quali si è sviluppato il dibattito tra il numeroso pubblico e alcuni leader centrali nel settore del retail, come Oscar Farinetti, presidente e fondatore di Eataly - che ha conquistato i presenti sottolineando l'importanza della narrazione del proprio brand come leva competitiva - Elena Alemano, deputy country manager Ikea Italia retail, Roberto Omati, direttore generale Expert, Paolo Denti, amministratore delegato Thun, Francesca Dell'Antoglietta, retail marketing director Europe Levi Strauss&Co, Andres Schmeidler, country manager Vente Privée, Carlo Colpo, head of Fiat&Abarth brand marketing communication Emea, Fiat Group Automobiles e Debora Guma, responsabile comunicazione Carrefour. Si è discusso soprattutto dell'impatto della rivoluzione digitale sul mondo del retail, su come le aziende potranno cogliere questa trasformazione profonda e di come gestire la complessità gestionale causata dal rapido aumento di punti di contatto con il cliente.

L'area espositiva del Forum Retail ha ospitato nelle due giornate di convegno diverse "free entry session" su tematiche legate all'innovazione in ambito Fashion&Luxu-

Oscar Farinetti, presidente e fondatore di Eataly, a colloquio con i giornalisti durante lo svolgimento a Milano del Forum Retail



ry/Marketing, logistica collaborativa e di gestione supply chain, e-Commerce&digital marketing, smart engagement&nuove tecnologie nel punto vendita e, ancora, soluzioni IT e tecnologiche per il retail, business intelligence&Big data.

Conclusa l'edizione 2014, il team dell'Istituto Internazionale di Ricerca-IIR è già al lavoro per la quindicesima edizione che si terrà il 24 e il 25 novembre 2015 presso Atahotel Expo Fiera e che si preannuncia ricca di novità e ospiti d'eccezione. Tutti gli aggiornamenti sul programma saranno disponibili sul sito: www.forumretail.com

L'Istituto Internazionale di Ricerca-IIR, in Italia da più di 25 anni e a livello internazionale da oltre 40 anni, è la società leader nell'ideazione e organizzazione di convegni, percorsi formativi e consulenza personalizzata per aziende e professionisti. Porta nelle aziende soluzioni innovative e risposte concrete per lo sviluppo delle risorse e del business, attraverso tre principali categorie di prodotti: conferenze, corsi di formazione, formazione in-Company. I settori di mercato su cui l'istituto focalizza la propria proposta sono industria, sanità, retail, pubblica amministrazione. Un'attenzione particolare viene rivolta ai settori farmaceutico ed energia, dove l'azienda concentra maggiormente i propri sforzi di ricerca e di sviluppo di contenuti formativi ed informativi. Nel 2013, l'istituto ha proposto al mercato circa 200 corsi a catalogo e più di 50 convegni. Per quanto riguarda la divisione In-Company, nel 2013, sono stati organizzati 150 corsi in house per un totale di 2.400 ore di formazione. ■



RIGHT TEMPERATURE



RIGHT TIMING

Leader europeo della logistica e del trasporto dei prodotti agroalimentari a temperatura controllata

+39 0371 763 201
francesca.ceni@stef.com

Follow us :      Google play  App Store

STEF 

www.stef.com

Presentata a Milano la seconda edizione di **Kilometro Solidale**

di **Davide Ornati**

Il pallet network di trasporti espressi Pall-ex ha organizzato, per il secondo anno di seguito, l'operazione benefica **Kilometro solidale**. Si tratta di un'iniziativa originale nel panorama italiano: consiste nel trasporto gratuito da parte di Pall-ex di oltre 2.000 chilogrammi di beni alimentari e di prima necessità raccolti dalle aziende italiane, da destinare alla Comunità di Sant'Egidio e alla Fondazione Progetto Arca onlus. Lunedì 1 dicembre è iniziato - o meglio è ricominciato - un progetto molto ambizioso, che raccoglie intorno a sé numerosissimi esponenti del panorama logistico e del volontariato italiano. A presentare il progetto presso la Casa dell'amicizia della Comunità di Sant'Egidio di Milano, assieme a Melissa Alberti, AD di Pall-ex Italia, vi erano Ulderico Maggi, direttore della comunità di Sant'Egidio, Costantina Regazzo, direttrice dei servizi di Fondazione Progetto Arca Onlus e infine Antonietta Nembri, redattrice del periodico Vita. Il titolo dell'incontro: "Solidali: un kilometro più vicini. Gli ingredienti per dare un aiuto concreto ai bambini e alle

loro famiglie" è ispirato al concetto che solidarietà e trasporti possono cooperare, cercando di sensibilizzare il cittadino e tutte le aziende su un punto che nessuna crisi dovrebbe far venir meno, ovvero l'importanza di "aiutare il prossimo". Pall-ex lavora proprio su questo, cercando di raccogliere attorno all'iniziativa "Kilometro solidale" più aziende possibili (il loro numero del resto è già incrementato rispetto all'anno passato). Ma come dice il titolo dell'evento, quest'anno l'iniziativa riguarda principalmente il nucleo familiare e, in particolar modo, i bambini, la fascia più debole e colpita dalla crisi. I dati Istat non lasciano spazio a dubbi: 1.400.000 minorenni vengono considerati poveri. Un numero che, purtroppo, sembra destinato a crescere. La giornata del 1° dicembre è stata dedicata a loro. Nel pomeriggio i rappresentanti di Pall-ex hanno visitato la Scuola della Pace, nel quartiere popolare di Corvetto a Milano, per incontrare gli alunni seguiti dalla comunità di Sant'Egidio e alcuni bambini sostenuti dalla Fondazione Progetto Arca

onlus, condividendo la merenda e donando loro un simbolico kit di cancelleria per la scuola. È stato un semplice gesto, che però ha fatto bene intendere le serie intenzioni di Pall-ex, come si evince chiaramente dalle parole di Melissa Alberti, secondo la quale l'obiettivo principale di questo progetto è la creazione di una "cultura" intesa a dissolvere atteggiamenti escludenti e disinteressati verso i problemi che questa crisi sta creando. Attorno a tale concetto si sta formando una catena di solidarietà quasi "magica", in cui ogni anello riveste un ruolo di fondamentale importanza. Arduo e complesso rimane però il compito, poiché la fiaba dei fratelli Grimm "Hansel e Gretel", prima semplicemente raccontata ai bambini, sembra essere diventata drammaticamente reale. Pall-ex si sta muovendo attivamente per far sì che questa fiaba abbia, per ogni bambino, un lieto fine. La strada è quella giusta, adesso bisogna soltanto accelerare i tempi. Per maggiori informazioni: www.pallex.it e www.facebook.it/pallexitalia ■

LA COMUNITÀ DI SANT'EGIDIO

In via Degli Olivetani 3 si colloca uno dei fulcri principali della solidarietà sul territorio milanese: è la Casa dell'amicizia. Creato dalla Comunità di Sant'Egidio di Milano e inaugurato il 26 gennaio 2014, questo centro si presenta come un luogo di accoglienza e integrazione nel cuore del capoluogo lombardo. Nella casa ci sono le aule per i corsi d'italiano per immigrati, la cucina dove si preparano i pasti per gli amici che vivono in strada, spazi per offrire orientamento e consulenza a chi è in difficoltà, oltre a un salone per incontri, eventi pubblici e feste. La Comunità di Sant'Egidio nasce nel 1968 a Roma per iniziativa di Andrea Riccardi, che comincia a riunire un gruppo di liceali, com'era lui stesso, per ascoltare e mettere in pratica il Vangelo. Nella seconda metà degli anni Settanta, la Comunità comincia a radicarsi anche in altre città italiane e, poi negli Ottanta, a diffondersi in Europa, Asia, America e Africa. Sin dalle origini ha costruito forme di aiuto e di amicizia per fronteggiare diverse situazioni di povertà e disagio. Ultima opera di bene, ma non meno importante, riguarda il concetto di "nutrizione". Un tema che molto spesso viene dato per scontato ma che, in realtà, presenta numerosi ostacoli. Ulderico Maggi, direttore della Comunità, ha illustrato il progetto presentato in questo articolo. Si tratta, in pratica, di una cooperazione che nasce dall'impulso della solidarietà, intesa non come termine puramente concettuale, ma come movimento pratico e tangibile. E questa volta lo fa su dei "pallet".

C'È CHI PENSA A
RAGGIUNGERE
GLI OBIETTIVI

NOI LAVORIAMO
PER SUPERARLI

PALLEX
ITALIA

PALLET ESPRESSO
VELOCE PRECISO SICURO

facebook.com/pallexitalia

www.trasportisupallet.it

www.pallexitalia.it

KILOMETRO
Solidale



SUPPORTER UFFICIALE
Federazione Italiana Rugby

Transmec Group: nuovo impianto a Campogalliano

Transmec Group ha presentato ufficialmente la nuova linea di stoccaggio e smistamento nell'impianto logistico di Campogalliano, Modena. All'evento, presentato da Danilo Montecchi e Giorgio Maggiali, rispettivamente Ceo e Managing Director dell'azienda, hanno partecipato clienti, partner e rappresentanti della stampa oltre che Valter Caiumi, presidente di Confindustria Modena. Un investimento tecnologico di circa due milioni e mezzo di euro necessario per adeguarsi ai volumi più che triplicati di un grande cliente. Questo impianto, fornito dall'Incas, è stato costruito con una struttura estremamente flessibile, capace di reagire velocemente a picchi di richieste oltre che evolversi rapidamente in base alle nuove esigenze. È stato progettato per poter gestire oltre 200 mila referenze al giorno in ottica di sviluppo futuro. Sono stati, inoltre, riconfigurati ben 6.000 mq di magazzino di cui oggi 3.000 sono dedicati allo stoccaggio intensivo con scaffalature tradizionali bifronte e 3.000 dedicati alla zona di prelievo, dove sono state installate scaffalature a gravità con sistema pick to light e un impianto di movimentazione automatico verso le linee di imballaggio alle scaffalature monofronte. Di seguito il processo in estrema sintesi. I carichi ricevuti vengono innanzitutto smistati all'ingresso per verificare la loro categoria di destinazione. I flussi si dividono fra materiali gestiti in semplice cross docking e pronti per la spedizione, prodotti destinati allo stoccaggio, che successivamente saranno gestiti al prelievo e prodotti ad elevato valore, sempre da gestire in stock, che sono invece convogliati al magazzino automatico verticale. La linea di smaltimento dei cartoni vuoti, che corre in alto sopra alle linee di picking, consente di buttar via velocemente i cartoni usati consen-



tendo agli operatori di muoversi in modo più fluido, senza intralci e perdite di tempo. Nella linea di pick to light la partenza è costituita dal box che viene battezzato all'ingresso; ogni operatore copre una determinata zona, individuata da "bandierine" luminose che si accendono ad ogni ordine di prelievo. Sulle varie postazioni di picking, si illuminano poi le luci corrispondenti, riportando sul display il numero dei pezzi da prelevare. Il rifornimento è effettuato sull'altro lato della corsia, alimentato con terminali a RF, sulla base di particolari cartellini plastici che vanno abbassati fisicamente per poter sparare il barcode.

OM Still aumenta le vendite in regioni del Mezzogiorno

Angelo Zanotti e Giovanni Culici, rispettivamente amministratore delegato e after sales director della OM Still, hanno incontrato i rappresentanti della filiale Puglia e dei suoi concessionari partner per celebrare gli eccellenti risultati centrati nel 2014, anno che ha finalmente segnato un'inversione di rotta dopo il lungo periodo di stagnazione che ha caratterizzato il mercato dei carrelli elevatori. La filiale Puglia - che opera in Puglia, Basilicata, Molise e Abruzzo, limitatamente alla provincia di Chieti - impiega 46 dipendenti diretti, cui si aggiungono i professionisti impiegati presso i cinque concessionari partner. Complessivamente la forza vendita e di assistenza dislocata sul territorio si compone di 35 tecnici e 11 venditori, un numero grazie al quale è possibile garantire una presenza capillare. Nel 2014, la filiale e i concessionari, che sull'area di riferimento hanno un market share del 30%, hanno registrato un incremento dei volumi di quasi il 30%, un dato ancora migliore rispetto alla crescita media del mercato, che in quell'area è stata del 20%. Guardando alla tipologia di mezzi venduti i mezzi più richiesti sono stati sicuramente i carrelli frontali, molto versatili e quindi particolarmente apprezzati in un mercato composto prevalentemente da piccole e medie imprese. "Gli ottimi risultati raggiunti nel 2014 - ha commentato Vitocarmine Giuliodibari, responsabile della filiale - attestano il buon lavoro fatto in questi anni, e pongono finalmente termine a un periodo di rallentamento del mercato che durava da troppo tempo. Il segreto di questo successo è in buona parte da imputare all'affidabilità nel



tempo e alla qualità dei prodotti OM Still. Un così forte incremento delle vendite in un mercato dove la domanda è generata prevalentemente da Pmi è la testimonianza di come anche nelle aziende più piccole stia aumentando la sensibilità nei confronti della qualità del prodotto”.

Palletways chiude il 2014 con il record di consegne

A soli due anni dal record di un milione di pallet consegnati a fine 2012, Palletways chiude il 2014 con il nuovo record di oltre un milione e mezzo di bancali, con un incremento del 50% in 24 mesi. La società leader nel trasporto espresso di merce palletizzata ha cominciato la propria vertiginosa crescita la notte del 25 febbraio 2002, quando furono distribuiti i primi 69 pallet. Il 2002 si era poi concluso con 73 mila pallet consegnati, confermando già dal primo anno l'efficacia delle soluzioni proposte dalla società. “Si tratta di un traguardo molto importante, non solo per il dato numerico, che è molto alto, ma anche per la consapevolezza che dietro ogni singolo pallet consegnato c'è l'impegno di tutti i nostri dipendenti, collaboratori e concessionari per garantire tempi certi e sicu-



rezza”, ha dichiarato l'amministratore delegato Albino Quaglia, che ha aggiunto: “Diversi fattori contribuiscono a questa crescita esponenziale, tra cui la qualità del servizio, un ferreo sistema di controllo delle prestazioni, la semplicità delle tariffe, i servizi che permettono di rispondere a diversi tipi di esigenza, nonché un aumento costante del numero di concessionari che entrano nel network, ora 90 in tutta Italia. Tutto questo ci porta ad avere ritmi di crescita di quasi il 30% anno su anno incrementando la nostra quota di mercato”. A testimonianza del costante impegno di Palletways, la qualità di tutti i servizi erogati è stata garantita anche a Natale.

Linde MH Italia ottiene la certificazione Iso 14001

Con il conseguimento della certificazione Iso 14001 (che definisce a livello europeo come sviluppare un efficace sistema di gestione ambientale), si concretizza per Linde Material Handling Italia un ulteriore passo importante verso un sistema di gestione aziendale che integra scelte imprenditoriali e sviluppo sostenibile. Soprattutto negli ultimi anni l'attenzione dell'azienda si è focalizzata sullo sviluppo del business in relazione allo sviluppo sostenibile e ciò le ha permesso di concretizzare importanti iniziative: nel 2011, ha attivato un sistema interno per la “qualità-sicurezza-ambiente”; nel 2012, ha conseguito la certificazione Iso 9001 e promosso in tutte le sedi “valori aziendali e codice etico”; nel 2013, ha ottenuto la certificazione Ohsas 18001 e diffuso la “politica aziendale” definendo impegno e linee guida in merito a qualità, prevenzione infortuni, salute e sicurezza sul lavoro, protezione dell'ambiente e prevenzione dell'inquinamento; nel 2014, ha, infine, conseguito, come detto, la certificazione Iso 14001 per le sedi di Buguggiate, Milano e Bologna (nella foto) e pubblicato il suo “codice di sostenibilità”. Linde Material Handling Italia ha così ottenuto la tripla certificazione dei propri sistemi di gestione, garantendo la validazione dell'azienda per la partecipazione a gare e appalti con i clienti più grandi e la pubblica amministrazione, ma andando ben oltre i requisiti minimi prescritti dalle disposizioni di legge. L'impegno dell'azienda in materia di Corporate Social Responsibility ricopre, infatti, un ruolo primario. Georges Giovi-



nazzo, amministratore delegato di Linde MH Italia ha sottolineato in proposito: "L'ottenimento della certificazione Iso 14001 è la conclusione di un progetto più ampio, teso a migliorare le performance aziendali, attraverso una strategia basata sulla Corporate Social Responsibility. Oggi i nostri processi tengono conto della qualità dei servizi erogati, unitamente alle esigenze di massima soddisfazione di clienti, dipendenti, collettività. Inoltre, siamo gli unici nel nostro mercato che possiamo contare su tutte e tre le certificazioni e di questo siamo orgogliosi".

Hyster e Yale: più carrelli a energia alternativa

Nacco Materials Handling Group ha annunciato l'acquisizione di Nuvera Fuel Cells, azienda leader nella produzione di celle a combustibile a idrogeno. L'acquisizione rafforza l'impegno di Hyster Company e Yale Materials Handling Corporation, divisioni operative della Nacco, nella fornitura di una sempre più ampia gamma di soluzioni energetiche alternative per il mercato dei carrelli elevatori e le posiziona tra i primi produttori a integrare e installare direttamente in fabbrica la tecnologia delle celle a combustibile nei loro prodotti. Situata a Billerica, nel Massachusetts, Usa, Nuvera è leader nello sviluppo e nella produzione di sottosistemi di Stack di celle a combustibile e nel supporto di sistemi di produzione ed erogazione di idrogeno in loco. Hyster e Yale, già in grado di offrire diverse tipologie di carrelli elevatori a energia alternativa inclusi quelli elettrici a batteria, ibridi e con motori

a combustione interna, intendono commercializzare e integrare rapidamente questa tecnologia in gran parte delle loro gamme di prodotti per offrire ai clienti una scelta ecocompatibile supplementare.

GLS Italy aumenta il numero delle sedi operative

GLS Italy è una sussidiaria di General Logistics Systems con sede ad Amsterdam. GLS offre servizi di corriere espresso di alta qualità per oltre 220 mila clienti in Europa, oltre che soluzioni di logistica a valore aggiunto. Il gruppo è presente in 37 Stati europei attraverso società proprie e partner ed è connessa a livello globale attraverso alleanze contrattualmente garantite. Grazie alla sua rete distributiva su strada è uno dei corrieri espresso leader in Europa. GLS Italy sta potenziando le sue strutture e sta aumentando il numero delle proprie sedi per fronteggiare un'attività in crescita. Nel 2014 sono state inaugurate complessivamente otto sedi: Cerea, Prato, Limena, Orbassano, Conegliano, Brescia, Mergellina e Sondrio. Numerose altre si sono trasferite in edifici più spaziosi per poter gestire il volume di spedizioni in costante aumento. Il network capillare dell'azienda è stato ulteriormente potenziato con l'apertura di un nuovo centro di smistamento a Riano (nella foto), a 40 km a nord di Roma. Dal mese di ottobre i suoi 60 collaboratori provvedono allo smistamento di seimila spedizioni all'ora. Questa operazione è stata fatta anche per fronteggiare l'aumento di spedizioni previsto per le feste natalizie. ■



FM Logistic Italia, fatturato in crescita

La divisione italiana del gruppo francese ha piani ambiziosi: l'obiettivo è di raddoppiare l'attività nell'arco di sette anni.

di **Ornella Giola**



UGO LEMORINI

L'ultimo esercizio finanziario di FM Logistic (gruppo internazionale, indipendente e a gestione familiare con base in Francia) ha registrato un fatturato di 1,043 miliardi di euro, con una crescita del 17,6%; anche il risultato operativo (36,4 miliardi) è migliorato del 23,5%. Con chiarezza e linearità Ugo Lemorini, general manager della divisione italiana del gruppo, ci spiega come si siano centrati tali obiettivi. "Col cambio generazionale avvenuto ai vertici aziendali - afferma - ci si è dati anche una nuova visione da concretizzare entro il 2022 mediante una strategia che punta a raddoppiare fatturati e a rafforzare servizi, settori e paesi in cui operiamo. Crediamo molto al miglioramento conti-

nui dei servizi come presupposto di un incremento della profittabilità, il che comporta un'attitudine mentale di un certo tipo rispetto al proprio lavoro abbinata a tecniche di analisi e monitoraggio, nonché investimenti in risorse umane e nuove acquisizioni societarie, come è avvenuto in Brasile con l'acquisizione della filiale locale di McLane Company e in Russia, dove abbiamo incorporato Univeg Logistics Russia".

QUALI SONO STATE INVECE LE PERFORMANCE A LIVELLO ITALIANO? AVETE CENTRATO GLI OBIETTIVI PREVISTI?

■ Al 31 marzo 2014 (data di chiusura del nostro ultimo bilancio) FM Italia ha chiuso con 38,2 milioni di euro di fatturato, con un profitto prima delle tasse appena sopra il breakeven. Il che significa una crescita del 25% del fatturato rispetto all'esercizio 2013 e il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio. Questi risultati sono stati raggiunti declinando anche da noi le strategie del gruppo e a seguito dell'acquisizione di nuovi clienti sia ad Alessandria che a Milano e con l'apertura di nuove attività logistiche a Parma in una struttura di 15 mila mq.

QUALI INVECE GLI OBIETTIVI PER IL 2015 DI FM ITALIA?

■ Entro marzo 2015 dovremmo raggiun-

gere quota 45 milioni di fatturato e un Ebt di 300 mila euro.

COME SI COLLOCA LA DIVISIONE ITALIANA RISPETTO ALLE ALTRE DIVISIONI NAZIONALI DEL GRUPPO?

■ È al sesto posto su 14 divisioni presenti in altrettanti paesi, a pari merito con la Spagna. La prima in classifica è la divisione francese con 350 milioni circa di fatturato a fine 2014; seguono Russia con 250 milioni (Francia più Russia generano la metà del turnover societario), Polonia (oltre 130 milioni) e i trasporti internazionali effettuati in tutti i paesi in cui siamo presenti (70 milioni di euro). Dopo l'Italia vengono le divisioni di alcuni Stati dell'Europa centrale, di Brasile e Cina.

SIETE SODDISFATTI DI QUESTA CLASSIFICAZIONE?

■ Nel piano 2022 il nostro paese dovrebbe arrivare a generare i 100 milioni di euro di fatturato; un risultato che probabilmente raggiungeremo prima di quella data, classificandoci al quarto posto. È da sottolineare tuttavia che le divisioni con maggiori potenzialità di crescita sono quelle di Francia e Cina.

QUALI SONO I "GAP" MAGGIORI CHE DOVETE AFFRONTARE, A CAUSA DELLE



INEFFICIENZE DEL NOSTRO PAESE?

■ Glieli elenco nell'ordine: burocrazia (troppa e inefficiente), infrastrutture (carenti e con scarsità di programmazione), mercato del lavoro con contratti che costringono i 3PL a terziarizzare e la conseguente necessità e di ricorrere alle cooperative, il che genera una debolezza per il settore.

VI SONO AREE GEOGRAFICHE IN CUI INTENDETE INSERIRVI EX-NOVO COME GRUPPO?

■ Dopo l'ingresso in Brasile, ora vogliamo espanderci in Sud America, in particolare in Messico, Argentina e Colombia. In fase di studio c'è la crescita anche nell'area asiatica (India e Turchia). In Cina siamo presenti da 15 anni lungo la costa est del paese, ma solo da quest'anno abbiamo messo a capo della divisione un manager locale e i risultati stanno diventando ancora più performanti. Quella cinese è una divisione ancora piccola (20 milioni di fatturato), ma - come detto - con significative potenzialità di sviluppo.

FM Logistic progetta un'espansione in Asia

FM È STATO TRA I PRIMI 3PL A PARLARE DI POOLING IN ITALIA (QUANDO IN FRANCIA ERA REALTÀ DA TEMPO CONSOLIDATA), PONENDOSI COME PIONIERE RIGUARDO AL TEMA ORA IN VOGA DELLA "LOGISTICA COLLABORATIVA". SIAMO IN PRESENZA DI UN TREND CHE È SOLO UNA CONSEGUENZA DELLA CRISI? O C'È DELL'ALTRO, AD ESEMPIO UN CAMBIAMENTO DI MENTALITÀ, SEPPURE MOSSO DA MOTIVAZIONI ECONOMICHE?

■ Il cambio di abitudini della Gdo ha imposto soluzioni di trasporto più efficienti: non si vende più a carichi completi, occorre fare sinergie fra produttori e l'elemento unificante in tale processo è il distributore. Tutto questo è positivo, specie per quegli operatori che hanno know how ed esperienza da tale punto di vista, come nel caso appunto di FM.

SOSTENIBILITÀ E CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY SONO DUE TEMI CHIAVE PER LA VOSTRA ORGANIZZAZIONE. CI RICORDA COME LI AVETE DECLINATI A LIVELLO ITALIANO?

■ Come il resto del gruppo siamo impe-

gnati nell'eco-gestione delle piattaforme, dei processi logistici (attraverso il pooling, la condivisione dell'offerta con piattaforme multi-clienti) e del trasporto, tutti interventi che permettono una riduzione significativa delle emissioni di CO2. Abbiamo inoltre dato vita alla newco CitylogIn il cui obiettivo è rendere concreta la soluzione ecologica nella distribuzione urbana delle merci nel centro storico di Roma.

NE VOGLIAMO PARLARE?

■ CitylogIn è una start-up che offre servizi logistici specializzati servendosi di mezzi di trasporto elettrici o bimali, utilizzando le infrastrutture, l'organizzazione, il know-how di FM Logistic e di un'azienda particolarmente specializzata e radicata sul territorio quale è MagDi. Il modello è operativamente basato su di un certo numero di proximity hub localizzati in modo da ridurre al minimo la distanza finale percorsa dai mezzi (ultimo miglio), mentre la gestione complessiva s'ispira alla logica definita "internet delle cose", che prevede l'utilizzo di tag RFID sulle merci e un sistema di geo-posizionamento e controllo delle



funzionalità dei mezzi, abbinato a un software di ottimizzazione dei percorsi di consegna e del fattore di carico. Altra importante funzione è quella relativa alla gestione della micrologistica, ossia di tutte quelle attività che comportano uno stoccaggio anche di piccole quantità di merce per conto di attività commerciali o piccole imprese localizzate nelle aree a traffico limitato, che beneficiano così di una logistica adeguata alle loro esigenze, flessibile e in grado di far fronte a esigenze specifiche e caratteristiche di una o più filiere merceologiche.

COME STANNO COLLABORANDO LE ISTITUZIONI SU QUESTO PROGETTO?

■ Le risposte per ora sono molto lente e non tengono conto delle esigenze di una realtà imprenditoriale quale è

Il progetto Citylogin per le merci a Roma

VEDE L'EVOLUZIONE DELLA CITY LOGISTICS NEL NOSTRO PAESE?

■ È indubbio che - visti i livelli di inquinamento e saturazione dei traffici - nelle grandi città italiane una soluzione efficiente ed efficace per la distribuzione urbana delle merci va trovata. Anche nelle città minori tuttavia il problema si pone, sebbene con proporzioni ridotte, perché tutte dispongono di centri storici. Trovare soluzioni per i grandi centri urbani potrebbe poi facilitare un loro adeguamento ai centri minori.

Quel che occorre poi è avere una sorta di policy per la city logistics a livello nazionale.

CI SONO NOVITÀ PER QUANTO CONCERNE I VOSTRI INVESTIMENTI IN TECNOLOGIA?

■ Siamo molto impegnati su questo versante, sia a livello della distribuzione

appunto la nostra. Comunque non abbiamo alcuna intenzione di arrenderci: se le risposte non ci verranno dal pubblico, ci rivolgeremo al mondo dei privati, al fine di localizzare in modo adeguato le piattaforme di prossimità. Intendiamo poi esportare questo modello e abbiamo già un reale interesse da parte della municipalità di Madrid.

VISTO IL VOSTRO IMPEGNO IN QUESTO PROGETTO PUÒ ESPRIMERE UN PARERE SU COME

trasportistica capillare che dell'handling di magazzino. Stiamo impiegando, ad esempio, soluzioni per il controllo efficace ed efficiente del peso della merce. Ci siamo poi dotati di carrelli retrattili con scanner per una migliore gestione dei bancali interi e stiamo testando - sempre tramite tali scanner - la possibilità di effettuare inventario ottico affidabile su quantità importanti di merce. Quanto ai camion stiamo puntando a macchine con impatto ambientale 0, anche se i costruttori sono in ritardo da questo punto di vista.

STATE ESPORANDO NUOVI SETTORI MERCEOLOGICI?

■ Ci interessa crescere nel settore del fresco (da 0 a +7 gradi). In Italia operiamo prevalentemente nei settori food ed elettronica di consumo, mentre come gruppo - oltre a questi - serviamo anche la cosmetica, prodotti di lusso (profumeria) e il farmaceutico.

LA LOGISTICA AVRÀ UN FUTURO DI CRESCITA IN ITALIA, A PATTO DI...

■ Adeguarsi all'evoluzione sempre più spinta del mercato del consumo.

CHE RUOLO PUÒ SVOLGERE UN 3PL NELL'ACCOMPAGNARE UNA PMI NEL SUO PROCESSO DI INTERNAZIONALIZZAZIONE? È UN COMPITO CHE FM ITALIA SVOLGE GIÀ?

■ Può avere un ruolo importante e proattivo e FM Italia sta cercando di creare opportunità per le Pmi per le quali è del tutto vitale puntare sull'export. La nostra organizzazione può offrire un network europeo molto sviluppato, semplificando il compito a chi vuole essere presente in Europa. Da noi ci sono ancora resistenze, ma ci stiamo muovendo con determinazione... Ed è solo questione di tempo. ■

Le scritture contabili

di **Franco De Renzo**

La contabilità deve essere intesa dall'imprenditore non come una perdita di tempo, ma come l'elemento indispensabile per sapere se il suo lavoro produce ricchezza e quanta. È chiaro che ci sono obblighi legali per la contabilità, ma questi sono sempre più spesso rivolti ad aspetti fiscali e non per giungere alla determinazione corretta del risultato d'esercizio. Le scritture contabili costituiscono lo strumento più immediato affinché l'imprenditore controlli l'andamento della gestione della sua azienda.

La necessità di rilevazioni contabili per verificare il risultato aziendale dovrebbe essere motivo sufficiente, e senz'altro necessario, a ogni azienda per tenere e avere una buona gestione delle scritture contabili. In realtà la necessità delle scritture contabili è, di fatto, superata dall'obbligatorietà della loro tenuta prevista dalla legge.

La legge, a iniziare dal codice civile art. 2214, dice: "L'imprenditore che esercita un'attività commerciale deve tenere il libro giornale e il libro degli inventari. Deve altresì tenere le altre scritture che siano richieste dalla natura e dalle

dimensioni dell'impresa e conservare ordinatamente per ciascun affare gli originali delle lettere, dei telegrammi e delle fatture ricevute, nonché le copie delle lettere, dei telegrammi e delle fatture spedite", trova poi norme imperative anche nei DPR 633/1972 (Iva), 600/1973 (accertamento) e 917/1986 Imposte sui redditi.

La finalità aziendale non è prevista legislativamente, seppure essa sia, nei fatti, la finalità prioritaria delle scritture contabili. È interesse precipuo dell'imprenditore verificare l'andamento dell'azienda. In questo contesto non ci sono modalità specifiche, predeterminate, con le quali questo avviene. La tecnica aziendale, la consulenza direzionale, il controllo di gestione sono le materie che individuano metodi e contenuto di queste modalità. Le scritture contabili assumono, per questo obiettivo, un ruolo non necessariamente prioritario. L'esigenza di controllare l'economicità della produzione, la costruzione di procedure decisionali, la gestione delle risorse umane, per citarne solo alcuni, sono aspetti della misurazione d'azienda che assumono ruoli e importanza maggiori in termini di impegno

di investimenti a seconda delle dimensioni e della natura dell'azienda stessa. Le scritture contabili non sono però da sottovalutare. Sono un obbligo, ma sono soprattutto, come dicevamo, un'opportunità di conoscenza dell'azienda: buone scritture contabili permettono a chi deve seguire l'azienda sui vari fronti, fiscali, aziendale, civile, di avere gran parte delle informazioni necessarie all'espletamento delle proprie responsabilità. Ed è chiaro che bisogna essere onesti con se stessi, senza "barare". I principi contabili e le leggi prevedono che bisogna continuare ad avere sempre le stesse regole per non adattare il

risultato a esigenze che difficilmente si potrebbero comprendere. Da una contabilità ben tenuta, poi, coloro che studiano le diverse tipologie di mercato possono trarre tutte le informazioni che servono ai responsabili per comprendere appieno la realtà per meglio collocarsi nella propria area commerciale.

Tra analisi di bilancio, conto economico a scalare, a valore aggiunto, analisi delle voci dello Stato Patrimoniale, cash flow, contabilità per commesse e per centro di costo, ci si può sbizzarrire. Per giungere

a tanto, però, la prima regola è quella di tenere la contabilità secondo sani principi costanti nel tempo, non dimenticando le norme fiscali, che poi tanto incidono anche sui conti finali.

Se è vero che in un'azienda è importante produrre beni e servizi che abbiano un mercato, non è da sottovalutare che la gestione delle risorse delle materie prime, e del personale in primis, e l'aggiornamento continuo della contabilità sono indispensabili perché si possa costantemente essere in grado di sapere se gli sforzi di tutti i componenti l'azienda sono rivolti verso lo stesso obiettivo o se, invece, bisogna cambiare direzione per non incorrere in problemi ben più gravosi.

I bilanci sociali non sono altro che il riepilogo di quanto scaturisce dalla contabilità. Occhio, però, alla massima del Marchese di Rostchild (che di bilanci se ne intendeva): "I bilanci delle società sono come i bikini delle donne: lasciano vedere belle cose, ma nascondono quelle più interessanti". ■



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

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

AREE EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

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

Superficie area:

68.300 mq frazionabili

Superficie copribile:

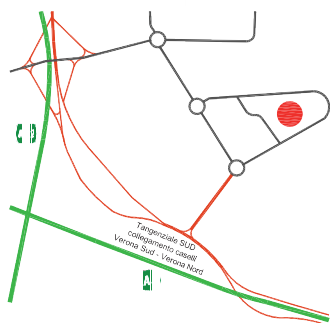
26.700 mq frazionabili

Altezza:

20m - altezza max edificabile

Baie di carico:

da definire in fase di progetto



Verona ZAI 2 Bassona

FABBRICATO

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incroccio SS1-SP1
zona industriale ZAI 2 Bassona
circa 3 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie area:

5.500 mq circa - area comune

Superficie copribile:

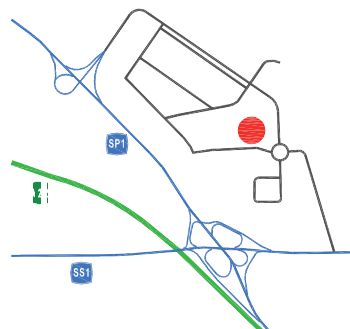
2.600 mq frazionabili

Altezza:

da 8,70 a 9,30 m

Baie di carico:

2 portoni per modulo



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie copribile:

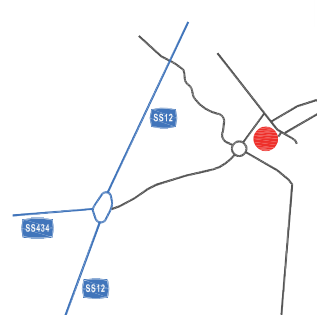
6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche



I costi minimi bocciati anche nei tribunali

di **Marco Lenti***

Nella rubrica dello scorso ottobre abbiamo commentato la sentenza con la quale la Corte di Giustizia ha dichiarato incompatibile con gli articoli 101 del Trattato di Funzionamento dell'Unione europea e 4, comma 3, del Trattato dell'Unione europea il sistema dei costi minimi disciplinato dall'art. 83 bis L. 133/2008. In sintesi la Corte europea ha ravvisato tale incompatibilità nel fatto che:

- la legge nazionale ha demandato, almeno sino al testo in vigore al 12 settembre 2012, all'Osservatorio per le attività di autotrasporto, organismo espressione delle categorie, il compito di determinare i costi minimi, senza che vi sia stato alcun controllo pubblico su tali determinazioni;
- anche se non si può negare che la tutela della sicurezza stradale possa costituire un obiettivo legittimo, la determinazione dei costi minimi d'esercizio non risulta idonea né direttamente né indirettamente a garantirne il conseguimento, e dunque ha l'effetto di alterare la concorrenza sul mercato interno.

In questo quadro ci si è posti il problema di comprendere se la declaratoria di incompatibilità dell'art. 83 bis, resa dalla citata sentenza, riguardasse solo il sistema dei costi minimi determinati dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, ovvero, sulla base del secondo principio sopra richiamato, potesse avere portata generale ed estendersi anche ai costi minimi determinati dal ministero.

Ebbene, le prime pronunce dei tribunali italiani sembrano

propendere per la seconda e più favorevole soluzione. Infatti, recentemente, sia il tribunale di Mantova (con ordinanza del 2 ottobre 2014) sia il tribunale di Parma (con due ordinanze rispettivamente del 26 novembre e del 15 dicembre 2014), pronunciandosi sulla sospensione per gravi motivi di decreti ingiuntivi emessi nei confronti di autotrasportatori per il recupero dei costi minimi, hanno stabilito:

- da un lato che, stante l'incompatibilità con le disposizioni del Trattato di Funzionamento dell'Unione europea, l'art. 83 bis deve essere disapplicato dal giudice nazionale;
- e dall'altro che (si veda in particolare tribunale di Parma 15 dicembre 2014), nel rilevare l'inidoneità dei costi minimi a tutelare l'obiettivo della sicurezza stradale (già raggiunto con altre normative in vigore, quali quelle sul riposo settimanale degli autisti, sulle pause, sul lavoro notturno, ecc.), e conseguentemente nel determinare gli effetti restrittivi della concorrenza sul mercato interno, la Corte ha "affermato un principio di carattere generale che riguarda, pertanto, non soltanto le tabelle pubblicate dall'Osservatorio sull'autotrasporto (vigenti nel caso esaminato dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea fino all'agosto 2012), ma anche quelle fissate, successivamente, dal ministero dei Trasporti".

Stando a queste prime interpretazioni, la sentenza della Corte di Giustizia avrebbe l'effetto di travolgere l'intero sistema dei costi minimi, e non solo quelli determinati dal-

l'Osservatorio. Si tratta di un'affermazione di grande portata, che, se confermata da altre pronunce, consentirà di scardinare definitivamente il sistema dei costi minimi previsti dall'art. 83 bis, e di rigettare tutte le richieste di differenze tariffarie avanzate a posteriori dagli autotrasportatori. ■



***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

EVENTI A MISURA DI BUSINESS. IL TUO.

Appuntamenti b2b strategici, selezionati sui reali interessi della domanda e dell'offerta. Incontri dal vivo su agende personalizzate, conferenze con contenuti di valore e speaker di rilievo che danno voce alle aziende e ai professionisti.

25/26 MARZO

Zanhotel & Meeting Centergross
Bentivoglio (Bologna)

#GLOBAL
SUMMIT
LOGISTICS &
SUPPLY CHAIN

Investire nella logistica per la

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta*

Con il contributo dell'economista **Alfredo Roma**

Investire nella logistica per favorire la ripresa. È questa la lezione che il nostro paese dovrebbe imparare guardando alla Germania che, in pochi anni, ha finanziato e sviluppato una serie di progetti infrastrutturali (basti pensare alla realizzazione del nuovo porto di Amburgo e del nuovo aeroporto di Francoforte) capaci di proiettare la logistica tedesca al primo posto in Europa, facendola diventare l'hub preferito da alcuni dei più importanti operatori internazionali (Amazon per primo). Certo, pensare che la Germania potesse passare senza ferite attraverso questa crisi mondiale sarebbe stato utopistico, infatti anche il comparto della logistica tedesca ha subito il contraccolpo del periodo di default. Però, ancora una volta, ci troviamo di fronte a dati molto diversi rispetto a quelli dei principali indicatori economici di molti paesi europei, tra cui l'Italia. Ed è finanche possibile ritenere che il fisiologico rallentamento dell'economia tedesca sia dovuto alla difficile situazione della zona euro, più che a problemi strutturali interni.

I consumi interni della Germania hanno visto una contrazione superiore alle previsioni nel mese di settembre 2014, ma il mercato del lavoro è ancora dinamico e l'inflazione relativamente bassa, dati che fanno sperare in una ripresa decisamente meno affannosa di quella della restante eurozona.

È certamente difficile staccare la Germania dalla politica del rigore di bilancio che l'ha portata a diventare la migliore economia dell'Unione europea, ma il governo tedesco ha pienamente considerato che la vera minaccia per le economie europee è la deflazione, che rischia di innescare una spirale pericolosissima che aggraverebbe ancora di più la recessione dell'eurozona. Un calo continuato dei costi per l'acquirente finale farebbe certamente la felicità del consumatore, ma provocherebbe un circolo vizioso di abbattimento dei prezzi e, in ultima analisi, una fallimentare crisi di liquidità aziendale.

Nonostante l'analisi pessimistica di Philippe Legrain sull'economia tedesca (2014) e le richieste da più parti di un cambio nella politica economica, Angela Merkel e il suo ministro delle Finanze, nonché la Bundesbank, mostrano invece con orgoglio il progetto di bilancio pubblico per il 2015 che indica le entrate in equilibrio con le uscite. Gran parte degli elettori plaudono a tale politica, timorosi che il loro paese possa dilapidare i propri soldi a favore degli spendaccioni paesi vicini. Inoltre, la Germania, per bocca



Nelle foto, immagini del porto di Amburgo

del suo ministro delle Finanze, Wolfgang Schäuble, annuncia un piano di nuovi investimenti pubblici in infrastrutture di 10 miliardi di euro in tre anni (ciò che corrisponde allo 0,1% del Pil del paese nello stesso periodo), anche se solo a partire dal 2016. In effetti, non si tratta di una grande cifra ma comunque è in linea con le teorie keinesiane che sostengono la necessità di investimenti pubblici in periodo di recessione, che è il vero pericolo di oggi per la zona euro perché può portare a una pericolosa depressione, che evoca scenari di "stagnazione secolare" (di cui parla Larry Summers). È questa serie di fattori premianti che legittima un giudizio positivo sull'economia tedesca e per averne conferma basterebbe chiedere a un qualsiasi imprenditore in quale paese europeo vorrebbe custodire il suo patrimonio e avere la fonte dei propri redditi, esclusi, ovviamente, i paradisi fiscali. Nello scenario appena descritto è dunque ancora una volta la logistica il fattore di propulsione al quale dedica attenzione il governo tedesco, nella consapevolezza di quanto sia "trainante" questo settore e di quali - e quanto incisive - siano le implicazioni degli investimenti infrastrutturali sul mondo del lavoro (basti pensare che la logistica in Germania è il terzo settore di produzione e occupa quasi tre milioni di persone). Senza contare che l'impena del settore logistico in Germania è stata favorita da una serie di interventi in settori contigui: la pubblica am-

ripresa: l'esperienza tedesca

ministrazione e le scuole professionali. Il costo della pubblica amministrazione è pari al 6,9% del Pil, contro il 10,9% dell'Italia, che in termini assoluti significa un minor costo di 60 miliardi l'anno (senza considerare la maggior efficienza di quella tedesca). La scuola professionale, Berufsschule, prevede ore di studio e ore di lavoro presso azienda od istituti, un meccanismo applicato a scelta dalle aziende tedesche, pubbliche e private. Esso costituisce attualmente uno dei meccanismi di apertura al lavoro più efficienti per formare una classe di tecnici e operai capaci di fornire alle industrie una produttività elevatissima, che spesso nasce e cresce proprio negli uffici degli operatori logistici che accolgono nelle proprie strutture ogni anno decine e decine di studenti della Berufsschule.

A fronte della situazione tedesca, il nostro paese resta segnato da una significativa inefficienza logistica che comprime il settore e ne impedisce lo sviluppo (basti pensare

che il comparto della logistica in Italia occupa meno di un milione di persone). Un'inefficienza così imponente da reprimere le spinte di sviluppo che sarebbero naturale conseguenza della rete portuale di cui dispone l'Italia e dei flussi logistici favoriti dall'incrociarsi nella pianura padana dei grandi corridoi paneuropei, che permetterebbero all'Italia in poco tempo di diventare la piattaforma logistica mediterranea al servizio dei flussi verso l'Europa e, soprattutto, dei flussi di merci europee dirette verso l'Africa e il Sud America. ■

*Studio Legale LS

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

Un passo avanti per i vostri trasporti



Hupac è il partner competente, affidabile e indipendente per creare una strategia logistica su misura: trasferiamo le spedizioni dalla strada alla rotaia, in tutta Europa, combinando i vantaggi dei due sistemi. Hupac innova i sistemi produttivi e investe in risorse di proprietà come vagoni, terminal e soluzioni informatiche. Il trasporto intermodale è il futuro del traffico merci: Hupac è al vostro fianco, oggi, per andare avanti insieme.

www.hupac.ch info@hupac.ch Tel. +41 91 6952800

HUPAC
moving together

Lo sdoganamento centralizzato

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Nell'ottica di una dogana in costante aggiornamento delle procedure elettroniche, attraverso le quali esercita una funzione di controllo delle merci e dei relativi risvolti fiscali, è importante sapere che tale modernizzazione dei servizi doganali comporterà certamente ulteriori agevolazioni alla velocità dei traffici da e per l'Unione europea.

La convenzione riveduta di Kyoto promuove la presentazione, la registrazione e il controllo della dichiarazione in dogana prima dell'arrivo delle merci e, inoltre,

“la separazione del luogo in cui la dichiarazione viene presentata da quello in cui le merci sono fisicamente situate”. In questa ottica è opportuno prevedere lo “sdoganamento centralizzato” nel luogo in cui l'operatore economico è stabilito.

Lo sdoganamento centralizzato è stato già oggetto di attenzione con il Codice Doganale aggiornato (Regolamento Ue 450/2008), abrogato con la pubblicazione sulla gazzetta ufficiale dell'Unione europea, Legge 269 del 10 ottobre 2013, del Codice Doganale Unionale (CDU). Questo nuovo codice è rappresentato dal regolamento Ue n. 952/2013, la cui entrata in vigore è stata parziale, e risale al 30 ottobre 2013. L'articolo 288 del CDU prevede i termini per l'applicazione dei vari articoli che compongono l'intero regolamento, e non annovera, tra quelli che hanno già valore esecutivo, l'art. 179, ovvero quello che prevede lo “sdoganamento centralizzato”. Tutti gli articoli non elencati espressamente nel citato articolo 288, diventeranno applicabili dal 1° giugno 2016.

Lo sdoganamento centralizzato, pur rappresentando sulla carta un semplice articolo di un ampio regolamento, che disciplina l'intera operatività doganale, deve essere osservato con particolare attenzione costituendo un'opportunità, infatti permetterà di presentare, presso un ufficio doganale



competente del luogo in cui l'operatore interessato è stabilito, una dichiarazione per le merci presentate in dogana presso un altro ufficio doganale; di fondamentale importanza saranno le relazioni tra l'ufficio doganale dove è stabilito l'operatore interessato e dove quest'ultimo deposita la dichiarazione in dogana e l'ufficio doganale situato in un altro Stato membro, dove le merci saranno presentate; in sintesi sarà possibile “centralizzare” le dichiarazioni doganali in uno Stato membro e importare le merci tramite diversi Stati membri.

Per ricorrere alla procedura dello sdoganamento centralizzato l'operatore economico interessato dovrà essere in possesso della certificazione di operatore economico autorizzato per le semplificazioni doganali “AEO”.

È superfluo sottolineare come il tempo sia tiranno, quando pendono scadenze, ed entro tali date è necessario provvedere a istituire delle regole e a organizzare delle forze lavoro, in modo da poter approfittare delle opportunità che il legislatore comunitario ci ha prospettato con un certo margine temporale. È auspicabile che questa opportunità offerta dal Codice Doganale Unionale sia presa da subito in seria considerazione, e si riesca ad ottenere per tempo una normativa nazionale che ne preveda l'applicazione già dal 1° giugno 2016. ■

transportonline[®]

La Community della logistica merci



Registra
Gratis la Tua Azienda



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 **tuo 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

INTERVISTA A CARLO MEARELLI

Un'assurdità italiana: secondi per manifattura, ultimi per logistica

“Autotrasporto, porti, aeroporti, tutti settori inefficienti, fermi nel tempo, barricati dietro interessi particolari. Così perdiamo a livello globale sempre più colpi”, dice il presidente di Assologistica.

di Paolo Giordano



CARLO MEARELLI

Carlo Mearelli, presidente di Assologistica, risponde alle nostre domande dall'aeroporto del Cairo. È in Egitto per conto della sua società, la BCube, che opera in tutto il mondo nel settore della logistica

integrata. Mearelli è molto spesso all'estero, specialmente nel medio oriente. Recentemente è intervenuto a Sorrento a un meeting internazionale sul Mediterraneo e sui Mezzogiorni d'Europa (vedere pag. 8). Nell'intervista partiamo da questo punto.

GLI EGIZIANI SI STANNO MUOVENDO CON GRANDI PROGETTI NELL'AREA MEDITERRANEA, CON QUALI OBIETTIVI?

■ Per prima cosa sottolineo che il governo ha istituito in Egitto il ministero della Logistica, non quello dei Trasporti. Una simile mossa già fa capire quale sia la loro strategia e come abbiano capito che nel mondo di oggi, nel mondo della globalizzazione, parlare semplicemente di “trasporto” non abbia senso, sia una visione vecchia. Occorre parlare di “servizi”. Su questo terreno sono di molto

avanti a noi. Sul piano pratico, stanno costruendo la seconda canna sul canale di Suez, operazione che darà grande slancio al commercio mondiale e che, proprio per questa ragione, stanno fiancheggiando con la realizzazione di una piattaforma logistica di dimensioni tali da far pensare che nei prossimi anni domineranno la scena mediterranea. Il mondo si muove con grande velocità ...

STAVA PER DIRE, MENTRE L'ITALIA STA FERMA?

■ Guardi, darei un consiglio a tanti politici e operatori italiani, molto spesso impegnati e concentrati in convegni, dibattiti e conferenze: prendete un aereo, andate al Cairo, fatevi un'ora di macchina e andate a vedere quello che gli egiziani stanno facendo. Ribadisco che l'“operazione Suez” avrà conseguenze

Il decollo di un Boeing 747 cargo. "Malpensa per le merci dopo l'Expo potrebbe pure chiudere", afferma Mearelli



molto forti sulla nostra portualità, specialmente se da noi le cose restano nel settore immobili come sta succedendo da decenni. Rischiamo di essere spazzati via.

DÀ UN PARERE COSÌ NEGATIVO?

■ Non è questione di “pareri”, è la realtà che parla: in Italia non esiste nel settore, e parlo in generale della logistica nazionale, della quale i porti sono parte determinante, una visione programmatica, una visione che si proietti nel futuro e che guardi al mondo. Il dibattito sulla portualità da noi assume risvolti senza alcun rapporto con la realtà: si discute su come eleggere i presidenti delle Autorità portuali, sulle procedure, su quante devono essere queste Autorità, quali abolire, quali far finta di mettere insieme. Intanto, il porto di Rotterdam raddoppia la sua capacità, il Marocco fa grandi investimenti su TangerMed e gli egiziani, come abbiamo detto, lanciano un progetto, è il caso di dirlo, “faraonico”. Tutti guardano al mercato mondia-

le. Per quanto riguarda i nostri porti, invece, l'efficienza, il come resistere sul mercato mediterraneo e globale sono temi secondari rispetto a interessi campanilistici, di potere locale, di potere politico, perfino di interessi carrieristici personali. Stiamo, come purtroppo avviene molto, troppo spesso vittime di un sistema “chiuso” e per questo motivo sempre più “nanista”.

RESTANDO IN TEMA DELLE MODALITÀ DI TRASPORTO, COME GIUDICA QUANTO STA AVVENENDO NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO?

■ Potrei ripetere quanto ho detto per i porti. Il governo è stato costretto dalla Corte di Giustizia europea, cosa di per sé grottesca, a intervenire sui costi minimi. Lo fa barcamenandosi: non ha colto l'occasione per avviare una riforma seria del settore, continua a evitare di fare quell'intervento “chemioterapico” che sarebbe invece assolutamente necessario. Manca la determinazione di cambiare l'autotrasporto per dare una spin-

ta a tutto il sistema logistico. La logistica è trattata come una cosa astratta, l'autotrasporto come un settore a sé stante, vittima di sé stesso, che continuerà a rimanere “nano” e inefficiente. Anche in questo caso entrano in gioco singoli interessi forti, che vanno da quelli di alcune associazioni di settore ai concessionari autostradali. C'è un collante molto forte tra tali interessi, lo vediamo anche intorno a certi “tavoli” della Confindustria. E' tutto molto chiaro, però va contro l'efficienza e l'economicità del sistema. L'interesse generale, l'interesse del paese passa in secondo piano.

CHIUDIAMO L'ARGOMENTO, CON LA FERROVIA E IL CARGO AEREO ...

■ Sul cargo ferroviario non c'è molto da dire. Le Ferrovie dello Stato, che hanno messo in piedi un servizio efficiente alta velocità per alcune aree del paese, non hanno all'ordine del giorno il settore merci. Per la loro strategia aziendale è secondario. Lo Stato da tempo non se ne occupa, avendo delegato il settore di



Gru nel porto di Rotterdam

fatto alle Fs. Invece sarebbe importante che l'argomento acquisisse tutta la dignità che merita anche per dare una spinta in avanti, come dicevo prima a proposito della riforma dell'autotrasporto, a tutto il sistema nazionale logistico. Dovremmo meditare sul fatto che all'estero, anche in Europa, alcuni temi come quelli della sostenibilità, dell'abbattimento delle emissioni nocive, e lo dico perché lo constato girando il mondo e lo vedo nelle strategie di tante multinazionali, vengono presi seriamente. Non sono solo argomenti da dibattito. Per quanto riguarda il cargo aereo, sono io a chiederle di quali aeroporti stiamo parlando. Malpensa credo realmente che dopo l'Expo possa anche essere chiuso, resta Fiumicino. Potrebbe giocare un ruolo interessante per rilanciare il sistema aereo la fusione Alitalia-Etihad, un partner non europeo, che po-

trebbe sparigliare le carte nei confronti di British Airways, Lufthansa e Air France. C'è da segnalare l'intento del ministro Lupi di connettere gli aeroporti importanti con l'alta velocità ferroviaria, un passo di buon senso. Per il resto una miriade di aeroporti italiani vedono i parcheggi pieni di auto di persone che siedono nei consigli di am-

ALLARGHIAMO IL DISCORSO ALLA SITUAZIONE ECONOMICA. COME LA VEDE?

■ Rilevo che c'è una timida ripresa dei consumi interni nell'area euro. Parlo dell'area euro perché oggi ragionare solo in termini nazionali mi pare molto limitativo e molto antiquato, ormai siamo Europa. All'interno dell'Unione abbiamo situazioni diverse, con paesi dentro una fase di deflazione e altri che, anche se con difficoltà, reggono. Questa situazione dovrebbe far riflettere, specialmente di fronte a crescite notevoli come quelle che si registrano in Asia e in altre parti del mondo, come in Africa. Il sistema Europa è stato "montato" intorno al sistema finanziario, lontano dal mondo produttivo e dai bisogni dei po-

poli. Un vecchio schema, che ci ha portato a "scoprire" il rigore e l'austerità, su un cammino che non porterà nulla di buono. Non sono di natura pessimista, ma se l'Unione continuerà a ragionare segmentando la propria azione sulle sorti di qualche piccolo Stato, senza impostare una propria politica a livello globale, senza vedere un'Europa "complessiva" il futuro sarà davvero complicato.

UN'ULTIMA DOMANDA. GLIELA PONGO SU ASSOLOGISTICA CHE L'HA DA POCHI MESI CONFERMATO PRESIDENTE. QUINDI, LEI HA AVVIATO IL SUO SECONDO MANDATO. QUALI SONO GLI OBIETTIVI CHE SI PREFIGGE?

■ Penso che siano deducibili da quanto ho detto finora riguardo alla situazione logistica del paese. Una situazione che è lontana dal livello che il settore dovrebbe avere come parte finale, ma sempre più determinante, del processo produttivo, inoltre fondamentale per facilitare alle imprese, specie medio-piccole, l'accesso ai mercati internazionali. Siamo, nonostante la crisi, il secondo paese manifatturiero d'Europa, possiamo rimanere fra gli ultimi per quanto riguarda l'assetto logistico? Un controsenso assoluto. Assologistica è pronta a confrontarsi su questi temi con tutti e in primo luogo con il governo e con il ministro Lupi. Continueremo a monitorare l'agenda del governo e porteremo sempre con più forza avanti l'obiettivo di giungere a una profonda, globale rivisitazione dell'intero sistema nazionale logistico e di trasporto. ■

Outsourcing, la via per creare valore

L'Osservatorio della Contract Logistics del Politecnico di Milano ha presentato in un convegno i risultati della ricerca sulla terziarizzazione logistica.

Per la prima volta dal 2009, la crescita del fatturato complessivo della Contract Logistics ha subito nel 2012 una battuta d'arresto registrando un calo del 2,3% in termini reali rispetto al 2011. Nonostante il fatturato complessivo del settore sia aumentato da 71,2 miliardi di euro nel 2009 a 77,3 miliardi nel 2012 (rispettivamente del +8,5% in termini nominali e del +1,2% in termini reali), la forte pressione sulle tariffe da parte dei committenti, la difficoltà dei consumi in Italia e la contrazione dei flussi fisici hanno condizionato negativamente il mercato della logistica conto terzi. In questo scenario sempre più aziende hanno fatto ricorso all'outsourcing dei servizi di logistica per ottimizzare il processo e creare valore: la terziarizzazione è passata dal 36,4% del 2009 al 39,1% nel 2012. Si confermano vincenti nuovi approcci alla logistica che richiedono maggiori sinergie

tra aziende committenti, fornitori di tecnologia e fornitori di servizi logistici al fine di sviluppare sistemi innovativi e produrre migliori risultati anche in termini economici. Le previsioni per il fat-

turato del 2014-2015 sembrano comunque mostrare un trend positivo: grazie anche all'incremento dei processi logistici nell'export si prevede di raggiungere un fatturato di 81 miliardi di euro

>



Dalla ricerca dell'Osservatorio emerge che la logistica per ridurre i costi sta mirando anche a depositi multicliente



Secondo l'Osservatorio, il numero delle imprese di autotrasporto in Italia è calato dal 2009 al 2012 del 10,3%

nel 2015, +0,9% in termini reali rispetto al 2014 (79 miliardi di euro).

Quanto detto rappresenta, in estrema sintesi, ciò che è emerso dalla ricerca condotta dall'Osservatorio Contract Logistics, promosso dalla School of Management del Politecnico di Milano, in collaborazione con Assologistica, presentata recentemen-

te al convegno "Outsourcing della logistica: tra falsi miti e creazione del valore", che si è tenuto nell'Aula Carlo De Carli del Politecnico di Milano.

"Bisogna anzitutto sfatare il falso mito che si terziarizza la logistica solo per variare e ridurre i costi in quanto è un'attività 'semplice'. In realtà si terziarizza per avere un vantaggio competi-

vo. Esistono approcci in grado di generare valore che si basano su economie di scala, apprendimento, innovazione di processi e governo dei flussi e che permettono di trasformare la struttura di costo-servizio dei processi logistici, ossia ridurre i costi e migliorare il servizio", ha spiegato nella sua relazione al convegno Gino Marchet, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics. A tale scopo gli operatori logistici possono attivare alcune leve strategiche. A titolo esemplificativo, considerando le economie di scopo, i fornitori ricorrono all'introduzione di depositi multi-produttore per condividere i costi fissi, ad alleanze per condividere i network, all'utilizzo di sistemi IT in comune e al backhauling (riduzione dei ritorni a vuoto).

"Lo sviluppo della logistica conto terzi non è legato esclusivamente all'andamento generale dell'economia, ma anche alle dinamiche interne ai singoli settori e segmenti del mercato. Esiste ancora, infatti, un elevato numero di piccole-medie imprese che terziarizzano in modo limitato, sia per ragioni culturali che per aspetti legati all'incidenza dei costi di relazione", ha aggiunto Marco Melacini, responsabile della ricerca. Sulle dinamiche dei singoli settori si è soffermato Damiano Frosi, ricercatore dell'Osservatorio: "Lo sviluppo della terziarizzazione in settori in cui questi processi non sono ancora maturi come quello ospedaliero (dove il grado di terziarizzazione stimato è

IL FATTURATO "ITALIANO"

Nel periodo 2009-2012, il valore del fatturato delle aziende "italiane" di logistica conto terzi è passato da 71,2 miliardi di euro a 77,3 miliardi (+8,5% in termini nominali e +1,2% in termini reali), in controtendenza rispetto all'andamento dell'economia italiana (nello stesso periodo il Pil è sceso del 3,8% in termini reali). Sostanzialmente invariata la ripartizione del fatturato per tipologia di operatore, che vede al primo posto la categoria autotrasportatori organizzati in società di capitali (33%), seguita da spedizionieri (18%), operatori logistici (12%) e gestori di magazzino (10%). L'analisi effettuata a partire dai bilanci 2013 conferma una situazione di difficoltà sul fronte del fatturato, stimato pari a 78 miliardi di euro (rispetto al 2012 si stima +1,0% in termini nominali e -0,2% in termini reali). Tale situazione è legata a fattori quale la forte pressione sulle tariffe da parte dei committenti, la difficoltà dei consumi in Italia e la conseguente contrazione dei flussi fisici. Diverso il quadro se si guarda la dimensione aziendale: le aziende con fatturato superiore ai 50 milioni di euro continuano a crescere (+5,7% di fatturato in termini reali nel 2012 rispetto al 2011) mentre si registra un calo del fatturato delle aziende di dimensione minore (-5,5% in termini reali rispetto al 2011). Tale calo si accompagna ad una riduzione del numero delle realtà censite (-2% rispetto al 2011). L'effetto complessivo della dinamica descritta è un aumento dell'incidenza delle aziende di dimensione maggiore sul fatturato (dal 31% nel 2011 al 33% nel 2012).

Fatturato della contract logistics



Fonte: Osservatorio Contract Logistics

Le strategie di creazione del valore

(i fattori più rilevanti)



Fonte: Osservatorio Contract Logistics

pari al 4%) rappresenta un potenziale di crescita importante per il comparto logistico, così come seguire le aziende italiane nell'export. Questi due direzioni di sviluppo rappresentano un'opportunità per i fornitori di servizi logistici, ma soprattutto uno stimolo per la crescita dell'intero sistema paese".

I numeri della logistica conto terzi in Italia. I fornitori di servizi logistici - suddivisi in autotrasportatori organizzati in società di capitali e non di capitali, corrieri/corrieri espresso, gestori di interporti e terminal intermodali, gestori di magazzino, operatori del trasporto ferroviario e del trasporto combinato strada-rotaia, operatori logistici e spe-

dizionieri - hanno conosciuto una riduzione del numero complessivo di aziende del 9,4% in quattro anni. Tuttavia il fenomeno interessa principalmente gli autotrasportatori organizzati in società non di capitali, i cosiddetti "padroncini", meno di 80 mila aziende nel 2012, che hanno subito una contrazione di oltre il 10% rispetto al 2009. Nel periodo tra il 2009 e il 2012, il valore del fatturato delle aziende italiane di logistica conto terzi è passato da 71,2 miliardi di euro a 77,3 miliardi con un incremento dell'8,5% in termini nominali e dell'1,2% in termini reali. Una crescita che ha subito un arresto nell'ultimo anno (-2,3%) soprattutto a causa della diminuzione dei flussi fisici derivata dalla con-

trazione dei consumi. Le previsioni per il fatturato del 2014-2015 sembrano comunque mostrare un trend positivo. Grazie anche all'incremento dei processi logistici nell'export si prevede di raggiungere un fatturato di 81 miliardi di euro nel 2015, +0,9% in termini reali rispetto al 2014 per il quale è previsto un fatturato pari a circa 79 miliardi di euro.

Il mercato della logistica conto terzi in Italia (ossia il fatturato diretto alle sole aziende committenti, escludendo quindi gli scambi interni alla filiera) è pari a quasi 43 miliardi di euro nel 2012, in crescita del 3,5% in termini reali rispetto al 2009. La penetrazione della contract logistics rappresenta quindi il 39,1% del valore complessivo della logistica in Italia, in costante aumento dal 2009 (36,4%). La valorizzazione del mercato a partire dall'analisi dei bilanci delle aziende del settore viene effettuato da un modello molto articolato e complesso sviluppato in questi anni dall'Osservatorio.

Nonostante il Commodity Outsourcing (l'affidamento a un operatore di singole attività logistiche elementari) resti ancora l'approccio dominante in Italia, guadagna terreno lo Strategic Outsourcing (l'affidamento di una parte rilevante del processo logistico, comprensivo almeno delle attività di trasporto e stoccaggio), che dal 2009 al 2012 è passato da 7,5 miliardi a 8,5 miliardi di euro e ha raggiunto un'incidenza pari al 20% del mercato complessivo della logistica.

>



Il settore ospedaliero è uno di quelli in cui la terziarizzazione della logistica ha un basso livello: stimato al 4%

Le strategie per generare valore.

L'Osservatorio in questi quattro anni ha portato molte evidenze su quanto le attività logistiche siano complesse, articolate, strategiche per le aziende. Ancora oggi purtroppo molte persone sono ostaggio del falso mito secondo cui si terziarizzano le attività logistiche solo per variare e ridurre i costi. La ricerca 2014 ha individuato tre diversi approcci - che possono coesistere - che un fornitore di servizi logistici può adottare allo scopo di offrire ai committenti un vantaggio competitivo modificando la struttura di costo-servizio del processo logistico:

- l'approccio "volume-oriented" che può essere perseguito attraverso la gestione efficiente di volumi elevati di merci, ad esempio, con l'organizzazione sinergica del trasporto per diversi clienti allo scopo di massimizzare il carico movimentato e lo sfruttamento dei ritorni a vuoto;
- l'approccio "process-oriented" che punta sulla capacità di innovazione di un processo attraverso il monitoraggio, il benchmarking e il miglioramento continuo dei processi e delle performance;
- l'approccio "innovation-oriented"

che si basa prevalentemente sul coinvolgimento delle risorse aziendali a tutti i livelli gerarchici con l'obiettivo di stimolare la proattività dei manager e del personale operativo nello sviluppo di nuove idee utili alla reingegnerizzazione dei processi.

Tra gli elementi comuni a molti approcci strategici per creare valore, i fornitori di servizi logistici fanno ricorso a partnership con altri operatori (cooperazione orizzontale), direttamente con i committenti, oltre che con i fornitori di sistemi IT e di handling. Da queste collaborazioni nascono team interaziendali il cui obiettivo è il miglioramento dei processi. "Al fine di agevolare il lavoro congiunto di committenti e fornitori è indispensabile condividere esperienze, competenze e investire nella formazione delle persone coinvolte nei processi logistici dell'azienda", ha concluso il responsabile scientifico dell'Osservatorio, Gino Marchet. ■

IL FATTURATO DEI "TOP PLAYER"

Nel 2012 il valore del fatturato dei top player è passato da 10,2 miliardi di euro nel 2009 a circa 12,5 miliardi, confermando una maggiore capacità di crescita rispetto al settore nel suo complesso (+15% rispetto a +1,2%). Il valore del mercato della Strategic Contract Logistics dei top player, pari a 5,1 miliardi di euro nel 2012, cresce in linea con il mercato in valore aggregato (+1,0% in termini reali rispetto al 2011). In chiave prospettica, per il biennio 2013-2014, il 36% dei top player ha dichiarato un aumento (tra 1% e 10%) dell'incidenza della Strategic Contract Logistics sul fatturato.

In questo quadro, i top player presentano una marginalità stabile (ebitda/fatturato pari a 4,4% nel 2012) e di poco inferiore rispetto al 2009. Gli operatori logistici, dopo il calo del 2011, nel 2012 registrano un aumento di redditività di 0,4 punti percentuali, riportandosi ai livelli del 2010 (4,8%) mentre gli spedizionieri presentano un calo di 0,3 punti percentuali, da 3,9% nel 2011 a 3,6% nel 2012. Il livello di liquidità, dopo il calo del 2011 ritorna ai livelli del 2010, con un rapporto fra cash flow e fatturato pari al 5% (+1 punto percentuale rispetto al 2011). Questo miglioramento può essere spiegato da una migliore gestione del circolante: il valore del cash to cash è aumentato di 0,3 mesi, arrivando a un mese. Questo sta a significare che è migliorata la forbice tra il tempo di incasso dei crediti (leggermente inferiore) e quello di pagamento dei debiti.

PREMIO IL LOGISTICO DELL'ANNO



NEL SEGNO DELLA SOSTENIBILITÀ

La cerimonia della premiazione è stata organizzata a Milano da Assologistica, Euromerci e Assologistica Cultura&Formazione. Si è svolta presso la sede del Circolo della Stampa nell'antico e suggestivo Palazzo Turati. Consegnati ventisei riconoscimenti aziendali per progetti e realizzazioni che puntano sull'innovazione e cinque premi ad personam. Quest'anno il convegno che ha fatto da cornice alla premiazione è stato dedicato alle problematiche ambientali.

NEL CONVEGNO PRESENTATA UNA RICERCA DELLA KPMG

L'ambiente crea business

di **Giovanna Visco**

Istituito e organizzato da Assologistica, con Euromerci ed Assologistica Cultura&Formazione, il premio Il Logistico dell'Anno quest'anno è giunto alla sua decima edizione. Inaugurato lontano dalla crisi finanziaria, che poi si sarebbe abbattuta come uno tsunami sulla crescita economica globale, il premio sta attraversando gli anni più duri della storia dell'economia globalizzata. Crescendo di anno in anno è diventato il testimone del veloce cambiamento dei tempi e delle risposte che il settore della logistica in conto terzi, nel suo insieme, sta dando in soluzioni innovative, per migliorare la qualità dell'offerta, riducendo i costi. Il Logistico dell'Anno è stato il primo riconoscimento in Italia per operatori e studiosi della logistica in conto terzi e oggi è il principale premio dedicato al settore.

“Quando iniziammo insieme a Ornella Giola, che sin dalla prima edizione è la curatrice del nostro evento, in Italia i logistici erano illustri sconosciuti. Creammo questo premio per toglierli dall'isolamento nel quale imprese e manager del settore si sentivano immeritatamente relegate e per aprire nel paese un canale di diffusione della cultura logistica. Possiamo dire che il tempo ci sta dando ragione e la crescita sempre più ampia del numero delle candidature al premio che riceviamo di anno in anno ne sono una prova evidente. Grazie a molte iniziative di Assologistica in Italia la parola 'logistica' circola sempre più, ma ancora non se ne è compreso appieno il significato. Lo dimostrano molte decisioni politiche e territoriali. Siamo consapevoli che il lavoro è appena all'inizio”, ha

commentato Jean Francois Daher, segretario generale dell'associazione.

Il tema che di volta in volta viene scelto a cornice della manifestazione, per questa X edizione del premio, ha riguardato la sostenibilità, ampiamente dibattuta nel convegno di approfondimento scientifico, tecnico ed economico “Ambiente, energia, logistica: la sostenibilità come leva competitiva o semplice dichiarazioni di intenti?”. Il convegno è stato organizzato con la

collaborazione di Kpmg che ha presentato una ricerca da cui emerge che la sostenibilità non è solamente un tema etico, ma soprattutto di business, infatti è l'ambiente stesso a determinare il business. La conseguenza è che le imprese avviano ricerche e strategie sempre più di lungo periodo con progetti che creano valore condiviso con quello sociale. In materia di ambiente, questa edizione del premio sarà ricordata anche perché è stata l'occasione



Il convegno è stato articolato su due sessioni. Nelle foto, i rispettivi tavoli degli intervenuti

pubblica per annunciare l'adesione dell'associazione Sos-Log, presieduta da Daniele Testi, ad Assologistica: una presenza qualificata che darà valore aggiunto alla principale associazione italiana di logistica in conto terzi sulle iniziative di sostenibilità.

Dal breve saluto di apertura ai lavori di Carlo Mearelli, presidente di Assologistica, sono giunte importanti indicazioni politiche: "La sostenibilità è un tema che deve far riflettere le imprese in termini di innovazione e responsabilità sociale. Essere sostenibili significa essere consapevoli del proprio ruolo nel sistema sociale e come potervi contribuire" ha sottolineato Mearelli. "È anche in questa ottica che riteniamo indispensabile sia il collegamento dei distretti industriali al

sistema della logistica sia la necessità di correggere la tendenza di sparpagliare le imprese in qualsiasi territorio senza considerare le soluzioni logistiche. Siamo molto presi da un momento non facile, ma proprio per questo dobbiamo pensare al futuro delle nostre imprese inserendo al loro interno obiettivi di innovazione e di responsabilità sociale".

Il convegno è stato moderato dal presidente dell'ordine dei giornalisti lombardi Gabriele Dossena che ha offerto alla sala una riflessione sulle cause concatenate che determinano in Italia la scarsità di informazione logistica: "poca dimestichezza dei giornalisti, direttori delle testate poco sensibili ed editori che seguono solo canali pubblicitari". Mentre gli interventi si succe-



devano nella suggestiva e gremita sala di Palazzo Turati, da fuori di tanto in tanto provenivano gli echi dei manifestanti dello sciopero generale Fiom. Una coincidenza di date che ha testimoniato il momento difficile che imprenditori e lavoratori affrontano, ognuno nel proprio ruolo, e creato una realistica atmosfera di concretezza. Un pezzo di paese reale aleggiava fuori ed entro la sala, lontano dalle sale ovattate dei palazzi della politica.

INTERVISTA A DANIELE TESTI

Tante iniziative, poco "sistema"

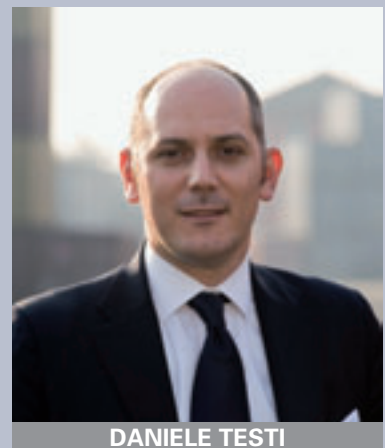
Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione del gruppo Contship Italia, è il presidente della Sos-Log, la prima e unica associazione italiana specializzata nella logistica sostenibile. Sos-Log è nata nel 2005 e ha l'obiettivo, in sintesi, di promuovere una logistica più efficiente e nello stesso tempo più attenta e rispettosa dell'ambiente e della qualità della vita. Sos-Log, della quale è presidente onorario l'economista francese Jean Paul Fitoussi, proprio in occasione del premio Il Logistico dell'Anno ha annunciato la sua adesione ad Assologistica. In quell'occasione abbiamo intervistato Testi.

UNA PRIMA DOMANDA È D'OBBLIGO: DA

COSA DERIVA L'"INCONTRO" TRA SOS-LOG E ASSOLOGISTICA?

■ Intanto da un primo fatto: Assologistica ha recentemente cambiato il proprio statuto, accettando come associato anche chi rappresenta delle imprese, come nel caso di Sos-Log. Poi questa scelta è stata il risultato di una comune riflessione. Oggi, si sta registrando una maggiore attenzione alla sostenibilità, cresce una domanda in questo senso alla quale occorre dare risposte, occorre prestare attenzione. Per farlo è necessario che le associazioni lavorino in stretta sinergia, che mettano insieme le proprie esperienze.

LA SOSTENIBILITÀ È UN TEMA DI MODA, SE NE PARLA MOLTO. IN REALTÀ, NEL SETTORE LOGISTICO, QUALE "SPAZIO",



DANIELE TESTI

QUALE INTERESSE STA CREANDO, COSA STA MUOVENDO?

■ Sottolineo che le società multinazionali su questo terreno hanno fatto negli ultimi anni notevoli passi avanti an-



che perché la salvaguardia ambientale e la sostenibilità dei processi industriali rientra nei loro piani, è un preciso input che viene dai massimi livelli del management. In Italia non è ancora così, anche perché le dimensioni aziendali sono molto diverse. Da noi riguarda spesso un discorso di facciata, anche se in aziende di medie dimensioni si registrano eccellenze. Generalmente in Italia i processi di sostenibilità partono dall'iniziativa di qualche manager particolarmente attento che fa scattare una "scintilla". Una "scintilla" che però si va a scontrare con processi consolidati, con il fatto che innovare costa fatica e può comportare rischi. Molti pensano che se da determinati processi si ottengono vantaggi non ci sia alcun bisogno di cambiare e di innovare, a prescindere dalle conseguenze che tali processi hanno sull'ambiente. Comunque, ribadisco che molto si sta muovendo anche in Italia, che l'idea "sostenibile" sta acquisendo una sua forza.

SOS-LOG QUALI AZIONI METTE IN CAMPO PER FARLA AVANZARE?

■ Il nostro lavoro non è quello di trovare soluzioni alternative, ma piuttosto quello di stimolare un approccio culturale diverso. Le faccio un esempio. Se affrontiamo il tema delle emissioni nocive solo dall'angolazione ambientale, a un'industria può anche interessare poco, ma se lo guardiamo sotto l'aspetto del consumo energetico, possiamo

trovare per la stessa industria soluzioni energetiche più efficienti che inquinano meno e contemporaneamente abbassano i costi. Lo stesso discorso si può fare per l'intermodalità. C'è una tradizionale "verità" assoluta difficile da superare: il camion inquina di più e il treno di meno. Questo è vero se

vengono presi separatamente, ma se si entra in un processo che li accomuna le conclusioni sono diverse. Ad esempio, un camion alimentato a gas liquido naturale, che abbassa il Pm10, le tristemente note polveri sottili, e sulle lunghe distanze lo "combini" con il treno si hanno vantaggi sia ambientali sia economici. Un altro esempio, c'è il dogma del "chilometro zero", visto come una panacea per l'inquinamento da trasporto. Non è così perché se prendiamo un camion da 30 tonnellate caricato al massimo e lo confrontiamo, sul piano dell'inquinamento, a prescindere dalla classe euro dei mezzi, con un furgoncino che porta dalla campagna beni in città anche per venti chilometri, possiamo scoprire che per singolo chilogrammo trasportato il furgoncino inquina di più. Occorre mettere in moto processi culturali di più ampio respiro che puntino a combinare l'interesse aziendale con la sostenibilità. Per capirci meglio le faccio un altro esempio. La Procter and Gamble fa treni completi ad alta frequenza perché li riempie anche con i prodotti dei propri concorrenti. Abbassa i costi e l'inquinamento, grazie a quella che oggi definiamo "logistica collaborativa".

SU TALI TEMATICHE CHE IMPRESSIONI HA RICAVATO SEGUENDO IL CONVEGNO CHE SI È SVOLTO IN OCCASIONE DEL PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO?

■ Anche dal dibattito che si è svolto, che ha affrontato vari aspetti, è emersa la

convincione che l'attenzione verso la sostenibilità sia in crescita. Possiamo vedere il bicchiere mezzo pieno, dicendo che si stanno muovendo meccanismi interessanti, e quello mezzo vuoto, sottolineando che si tratta di fenomeni isolati, oltretutto proiettati molto più all'interno di singole aziende e molto meno a una logica di sistema. Le iniziative si focalizzano essenzialmente solo sulle leve che sono sotto il diretto controllo di una azienda, questo è insufficiente: occorre interconnettersi, dialogare anche con quelle leve che non si controllano, ma che sono parte interessata e vitale di un sistema. Mancano anche delle linee guida ...

SI RIFERISCE AL POTERE PUBBLICO?

■ Infatti. In Italia, lo Stato su questo tema è molto indietro rispetto ad altri paesi europei. Prima parlavo di carburante a gas naturale liquido. Su questo fronte manca uno specifico provvedimento governativo. Il ministero sta elaborando un piano, ma siamo in netto ritardo in questo settore come in altri della logistica: sui porti attendiamo una riforma da vent'anni, sull'autotrasporto manca una risposta sul dumping degli autisti che vengono dall'est e l'unica trovata è stata quella dei costi minimi adottata con la motivazione della sicurezza stradale, ma in realtà tesa solo alla redditività degli autisti. Secondo la stessa logica per quanto riguarda il gas naturale liquido si guarda più agli interessi mossi dal metano. In Italia prevalgono gli interessi di breve termine, non si guarda al futuro. Questa prassi ha pesantemente condizionato lo sviluppo della logistica e oggi la manifattura in crisi ne sta pagando le conseguenze con un aggravio di costi nella distribuzione. Tornando alla sostenibilità, se la vogliamo sviluppare, certamente dobbiamo cambiare questo modo di pensare e di agire per affrontare seriamente i problemi dello sviluppo futuro. ■

PREMI AZIENDALI

Barilla G. e R. Fratelli

Per la creazione di un sistema logistico innovativo a vantaggio dell'efficacia e dell'efficienza nel servizio al cliente



Nei prossimi anni la società intende sviluppare un piano che, oltre a puntare all'eccellenza del servizio e ad accrescere la competitività, contribuirà al programma di sostenibilità ambientale dell'intero gruppo.

RITIRANO IL PREMIO:

ROBERTO MAGNANI, vice president logistics, e **RICCARDO STABELLINI**, logistics Italy associate director



CONAD

Per il progetto che ha consentito, grazie all'alto grado di innovazione, di ridisegnare la catena distributiva dei prodotti freschi a proprio marchio. Tra gli obiettivi del progetto anche quello di favorire la sostenibilità ambientale: rispetto al modello distributivo fornitore-CeDi, il nuovo passaggio da hub ha ridotto drasticamente (meno 73%) l'emissione di CO2.

RITIRA IL PREMIO:

ANDREA MANTELLI, responsabile della supply chain di Conad

Ceva Logistics Italia

Per il progetto di logistica collaborativa "TechCity" di Pognano, Bergamo

La "TechCity" è un hub multi-cliente dedicato ai prodotti dell'elettronica e rappresenta il terzo atto dell'approccio di Ceva alla logistica collaborativa, dopo la "Città del Libro" e quella del "Pharma".



RITIRANO IL PREMIO:

EMANUELE PUGLIA e **VITTORIO CONSONNI**, managers dell'unità business development



Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa

Per l'innovativo progetto ZAILOG-ZAI Logistics Observatory of the Globe

L'osservatorio consente la raccolta dei più importanti report internazionali; una parte di ZAILOG è dedicata ai servizi di linea container nei porti italiani e mediterranei e analizza e studia i fenomeni più importanti che caratterizzano la portualità del nostro paese.

RITIRANO IL PREMIO:

PIERLUIGI TOFFALORI, consigliere, **MICHELE DAL DOSSO** e **MATTEO CHIMENTI**, ricercatori



Chep Italia e Ferrarelle

Per lo sviluppo di una logistica collaborativa e la creazione del centro servizi TPM- Total Pallet Management a Riardo, Caserta

La partnership sviluppata fra le due società ha consentito una revisione dei reciproci network e di ottenere un sito unico e condiviso, grazie al quale generare ottimizzazioni operative e di trasporto così da rendere i propri business più competitivi nel mercato.

RITIRANO IL PREMIO:

LUIGI CIGLIANO, direttore amministrazione finanza & supply chain di Ferrarelle; **CHRISTIAN GALBIATI** e **ALFREDO RODRIGUEZ CORREDERA**, rispettivamente logistics senior manager e project implementation engineer di CHEP



DHL Supply Chain Italy

Per l'innovativo approccio alla social responsibility

La società ha promosso un ambiente di lavoro inclusivo, con gestione consapevole delle diversità dei dipendenti, considerate un vantaggio competitivo da valorizzare ed eventualmente monitorare, come è stato fatto con la "Diversity survey", indagine svoltasi dal 10 al 21 febbraio e nella quale il 65,4% di coloro che hanno risposto ha collocato il 3PL a livelli avanzati di "diversity management".

RITIRA IL PREMIO:

ANNA CASALI, vice president HR della business unit logistics

PREMI AZIENDALI

DHL Supply Chain Italy



Per il Campus di Santa Palomba, Roma, destinato alla logistica del centro-sud Italia
Il polo logistico presenta realizzazioni d'avanguardia e a basso impatto ambientale. Prevede inoltre soluzioni multi-cliente e multi-settore così da creare un vero e proprio campus logistico per il centro e il meridione italiani.

RITIRANO IL PREMIO:
ANTONIO LODI, vice president, e **ALESSANDRA ROBERTI**, head of corporate real estate South Europe



DKV Euro Service

Per l'innovazione tecnologica connessa all'applicazione gratuita per iOS e Android

La DKV App compara i prezzi del carburante e calcola le distanze dalle stazioni di rifornimento in tutta Europa: nella nuova versione si possono configurare soglie massime di prezzo e ricevere informazioni aggiornate sulle tariffe.

RITIRANO IL PREMIO:
ALESSANDRO GERINI e **MARCO BERARDELLI**, rispettivamente sales channels manager e country manager della filiale Italia



Fercam

Per l'approccio innovativo alla formazione aziendale

La società ha realizzato un programma articolato di formazione con cui consolida cultura aziendale e competenze personali e comportamentali dei dipendenti. Tiene inoltre rapporti con alcune Università, offrendo un "ponte" tra teoria e pratica.

RITIRA IL PREMIO:
ROBERTO FLAIM, responsabile delle risorse umane



FM Logistic

Per l'innovativo approccio alla sostenibilità ambientale

Grazie all'adesione al programma "Green Freight Europe", FM Logistic ha intensificato il piano di riduzione di emissioni di CO2. Va in questa direzione anche la partecipazione di FM Logistic Italia a LOGeco, progetto sperimentale di logistica urbana a basso impatto ambientale a Roma.

RITIRANO IL PREMIO:
ALBERTO LUGLI, commercial director FM Italia, e **IRENE COSTAGIOLA**, responsabile della piattaforma di Roma



Gefco Italia

Per l'innovativo approccio alla sostenibilità ambientale

La società ha sviluppato un sistema di management ambientale che prevede l'attivazione di varie prassi, tra cui l'adozione della soluzione modulare "GefBox System" per la gestione, il trasporto e la manutenzione di contenitori eco-compatibili.

RITIRA IL PREMIO:
LORENZA CANTALUPPI, sales&marketing manager



Geodis Logistics

Per l'approccio innovativo connesso al progetto "Soluzioni win-win per una logistica dell'e-Commerce al servizio del cliente QVC"

Le soluzioni (specie tecnologiche) adottate dalla società garantiscono, fra l'altro, al rivenditore specializzato nel video-commerce controllo qualità garantito, numerose attività ad alto valore aggiunto, personale e processi specializzati, scalabilità fino al 400%, tempi di consegna ridotti da sette a due giorni lavorativi, nonché piena tracciabilità dei prodotti.

RITIRA IL PREMIO:
MARIO ARCAMONE, district manager di Castel San Giovanni, Piacenza

PREMI AZIENDALI

Job Solution

Per l'innovativo approccio alla social responsibility

Con il progetto "Job-Safety-Health", il consorzio logistico punta a sviluppare una cultura della prevenzione per quanto riguarda la salute di circa 900 dipendenti che operano in Veneto, Friuli-Venezia Giulia ed Emilia Romagna.



RITIRANO IL PREMIO:
FRANCESCO PALUMBO, coordinatore medici del lavoro, e **FEDERICO PALUAN**, safety manager



KUEHNE + NAGEL

Per il progetto Order Management Solutions sviluppato per Guess Europe

La finalità del progetto è stata l'ottimizzazione della gestione dei flussi marittimi e aerei degli ordini di fornitura relativi a prodotti di abbigliamento, calzature e accessori del noto marchio del settore moda.

RITIRANO IL PREMIO:
per la K+N, **ALBERTO BONICELLI**, customer solution manager, **JACOPO BRILLI**, business development manager North America region, e **ANGELA PAGLIUCA**, customer solutions implementation specialist; per la Guess Europe, **BARBARA FOGGETTI**, logistic inbound manager, e **MARCELLO DE MELGAZZI**, european logistic director



Interporto Marche

Per l'innovativo approccio in ambito formativo

L'infrastruttura marchigiana ha adottato il "Progetto Elia", programma formativo riservato agli studenti delle scuole superiori: prevede supporti multimediali integrativi al libro di testo per l'insegnamento della logistica e dei trasporti, nonché periodi di stage operativi.

RITIRA IL PREMIO:
MASSIMILIANO VALERI, responsabile operations



KUEHNE + NAGEL

Per il progetto di integrazione globale e multimodale condotto per il Gruppo Deoleo

Scopo del progetto è stato ottimizzare la gestione dei flussi marittimi e camionistici internazionali della produzione di olio in bottiglia.

RITIRANO IL PREMIO:
per la K+N, **ALBERTO BONICELLI**, customer solution manager, **JACOPO BRILLI**, business development manager North America region, **DANIELE CEREDA**, customer solutions implementation specialist; per il Gruppo Doleo, **RAFFAELLA MANGIAGALLI**, corporate logistics&customer service director, e **SIMONE MOSCHI**, corporate logistics director



Logistica Uno

Per l'innovativo approccio alla sostenibilità ambientale

Con il progetto "Sugar sustainable logistics", la società ha creato un polo logistico raccordato con la rete ferroviaria all'interno dell'interporto Sud Europa di Maddaloni, Caserta, per il trattamento e la distribuzione di grandi volumi di zucchero provenienti dall'Europa e da paesi oltremare, contribuendo a rendere ecologico il sistema di trasporto di tale commodity.

RITIRANO IL PREMIO:
GABRIELE CORNELLI, presidente, e **GIANLUCA CORNELLI**, operation manager



Mancinelli Trasporti&Logistica

Per il progetto ZED-Zero Emissions Distribution

L'essenza del progetto consiste nel realizzare a Roma un modello logistico ecosostenibile, utilizzando automezzi che funzionano a energia elettrica e alimentati attraverso moduli fotovoltaici installati sul magazzino di partenza.

RITIRANO IL PREMIO:
GABRIELE PANERO, direttore generale, e **MASSIMILIANO CAMPORESI**, direttore commerciale 9REN Italia

PREMI AZIENDALI



Neologistica

Per l'innovativo approccio allo sviluppo sostenibile

Nell'impianto ad alto contenuto tecnologico di Origgio, Varese, la società garantisce isolamento coibentazione degli edifici, produzione di energia tramite un potente impianto fotovoltaico e sfruttamento di un eccezionale effetto geotermico.

RITIRA IL PREMIO:
FEDERICO TERRANO, *presidente*



Norbert Dentressangle

Per l'innovativo approccio sostenibile mediante il "Piano di controllo ambientale"

L'azienda ha adottato questo Piano per il monitoraggio mensile dei consumi di risorse energetiche, acqua, produzione di rifiuti, emissioni di CO2 e utilizzo dei materiali di consumo. I dati confluiscono in un unico sistema che effettua un'analisi standardizzata di corporate, al fine di ridurre i consumi.

RITIRANO IL PREMIO:
UBE GASPARI, *amministratore delegato*, e **PATRIZIA SCARABELLI**, *responsabile del sistema gestione integrato*



Norbert Dentressangle e OVS

Per l'innovazione tecnologica con cui ha ottimizzato l'impianto sorter nel magazzino di Pontenure, Piacenza

Il progetto ha consentito di centralizzare il sorter destinato all'abbigliamento steso, trasferendo il precedente impianto presente a Settala e consentendo una lavorazione di 450 mila pezzi al giorno (più 200%).

RITIRANO IL PREMIO:
UBE GASPARI, *amministratore delegato di ND*, e **ANDREA DE MARTIN**, *direttore logistico di OVS*



Oceanogate Italia

Per l'impegno nella formazione specialistica

L'impresa ferroviaria del gruppo Contship Italia, in collaborazione con la Scuola nazionale trasporti e logistica, ha formato 18 studenti attivando il corso professionale "Tecnico ferroviario polivalente per lo svolgimento delle attività di manovra, formazione, verifica e patente propedeutica alla condotta del treno": a fine corso, 12 partecipanti sono stati assunti da Oceanogate e 6 da Serfer, società ferroviaria aggiuntasi in un secondo tempo al progetto.

RITIRANO IL PREMIO
GIANCARLO LAGUZZI, *amministratore delegato*, e **GENZIANA GIACOMELLI**, *direttrice della Scuola nazionale trasporti e logistica*



Pallex Italia

Per l'innovativo approccio alla social responsibility

Con l'iniziativa "Kilometro solidale" il network di trasporto espresso su pallet ha sostenuto il Progetto Arca di Milano e la Comunità di S. Egidio di Roma, consegnando gratuitamente in otto regioni italiane prodotti soprattutto alimentari a famiglie bisognose.

RITIRA IL PREMIO:
MELISSA ALBERTI, *amministratore delegato e titolare dell'azienda*



Polo Logistico Integrato di Mortara

Per il contributo allo sviluppo dell'intermodalità italiana ed europea

A differenza di quanto avviene per gli insediamenti di tipo interportuale, a Mortara, Pavia, si è deciso di partire prima con l'intermodalità, alla quale far seguire la realizzazione di magazzini. Nel corso del 2014 saranno trasbordate circa 50 mila unità intermodali (erano poco più di 11 mila nel 2010, primo anno di operatività).

RITIRANO IL PREMIO:
ANDREA ASTOLFI, *presidente del Polo logistico e del Terminal Intermodale di Mortara-Timo*, e **DAVIDE MUZIO**, *amministratore delegato di Timo*

PREMI AZIENDALI



Stef Italia

Per l'impegno nell'attivare un sistema di "Quality Management"

Un sistema che ha consentito alla società di conseguire la certificazione ISO 9001:2008 per la rete di trasporto e logistica dedicata ai prodotti agroalimentari a temperatura controllata (-25°C/+18°C); le piattaforme italiane certificate sono 17.

RITIRA IL PREMIO:

MARCO IDENTICI, direttore qualità e sicurezza



Transporeon

Per l'innovazione tecnologica connessa all'applicazione "Mobile Order Management"

Con l'app MOM-Mobile Order Management per smartphone, gli autotrasportatori sono in grado di comunicare in tempo reale eventuali ritardi, consentendo di geolocalizzare la merce e di ridurre i tempi d'attesa alle baie; prevista anche la firma elettronica su smartphone e la gestione dei documenti allegati.

RITIRANO IL PREMIO:

ROBERTO OSTILI, head of sales&marketing Southern&Western Europe, **ALEXANDER SOLLMANN**, director sales&marketing and managing partner ed **ELISABETTA DEVOTI**, marketing Italia

PREMI AD PERSONAM



Paolo Federici

Per l'innovativo impegno nel settore del "project cargo" e nel divulgare cultura logistica



Gianpiero Gortanutti

Per il significativo impegno dedicato al mondo della cooperazione in ambito logistico



Sebastiano Grasso

Per il pluriennale e significativo impegno a favore dell'intermodalità nei processi logistici



Paolo Rangoni

Per il significativo contributo alla crescita di una logistica di tipo collaborativo

È stato premiato anche:

Andrea Gentile

non presente alla manifestazione, con la seguente motivazione:

"Per avere favorito la competitività italiana nella logistica dei porti, nei terminal e nei traffici rinfuse"

C'è un vero interesse dei logistici sul treno?

“Quasi nessuno investe nell’intermodalità e senza investimenti le cose non cambieranno”, dice Giancarlo Laguzzi ad di Oceanogate.

di Paolo Giordano



GIANCARLO LAGUZZI

Nel numero 10 di Euromerci, datato ottobre 2014 (pagina 29), nella prima puntata della nostra inchiesta sulla situazione del trasporto ferroviario merci e, quindi, dell’intermodalità che ne dovrebbe essere una fondamentale componente, abbiamo sottolineato, anche nel titolo, che mentre la ferrovia cala i trasporti, la

politica, intendendo per prima cosa il governo, “assiste”, nel senso che non prende alcuna iniziativa. Un’assenza che possiamo estendere a tutte le tematiche della logistica nazionale. Il primo problema, perciò, è quello di portare finalmente la logistica al livello di attenzione che merita, specialmente per un paese industriale che deve puntare all’export, come una delle carte più importanti per uscire dalla crisi. Basterebbe osservare quello che hanno fatto e fanno paesi come l’Olanda e la Germania. Questo è un compito solo della politica o anche dell’industria che produce e degli operatori logistici? Ne parliamo con Giancarlo Laguzzi, un esperto del settore ferroviario, che si è occupato di trasporto passeggeri regionale in Trentino e dove poi ha ricoperto a lungo il ruolo di responsabile del settore merci, oggi amministratore delegato di Oceanogate, impresa ferroviaria del Gruppo Contship, costituita nel 2010.

INGEGNER LAGUZZI, LA SUA SOCIETÀ STA OTTENENDO BUONI RISULTATI, IN UN “MONDO” ITALIANO MERCI DOVE LA FERROVIA FA FATICA. A COSA ATTRIBUISCE QUESTO SUCCESSO?

■ La risposta non è difficile. Noi siamo una piccola azienda ferroviaria all’interno di un grande gruppo logistico, appunto la Contship. Lavoriamo secondo un “modellino” semplice, che funziona bene, che controlla tutta la filiera logistica, dall’inizio alla fine del trasporto. Questa “unicità” ci permette meno costi, più efficienza e la possibilità di dare maggiore qualità ai clienti. È evidente il vantaggio che si ha nell’offrire un servizio “unico” piuttosto che utilizzare singoli servizi indipendenti. Il nostro lavoro è tutto, o quasi, sotto un’unica gestione.

SE QUESTO È UN MODELLINO, USANDO LA SUA TERMINOLOGIA, CHE FUNZIONA BENE E CHE È ANCHE COMPETITIVO CON LA



STRADA, ALTRIMENTI LA CONTSHIP NON LO UTILIZZEREBBE, PERCHÉ NON VIENE REPLI-CATO IN ITALIA A LIVELLO PIÙ GENERALE?

■ Questo è il tema vero, direi centrale. Partiamo dalla considerazione che tutti a parole sostengono che la ferrovia e l'intermodalità sono importanti, sono più ecosostenibili, e via dicendo. Però, mi domando, quanti a queste parole fanno seguire investimenti nel settore? Se tolgo la Contship e uno o due altri operatori, non vedo nessuno investire sull'intermodalità. Parlo dell'Italia perché all'estero è tutto un altro discorso. Da noi ognuno si muove nell'ambito della propria tradizionale organizzazione, cercando di portare a casa il massimo possibile nell'attuale critica situazione, ma, ripeto, quasi nessuno tenta di innovare, investendo sull'intermodalità. Se ciò non avviene, il famoso "salto di qualità" nel settore non si fa.

QUESTO, PERÒ, NON PUÒ DIPENDERE ANCHE DALL'ATTEGGIAMENTO DELLE IMPRESE FERROVIARIE?

■ Guardi che oggi in Italia ce ne sono almeno una quindicina, oltre Trenitalia. C'è un'ampia scelta. Se qualche operatore logistico o grande gruppo industriale che produce beni decide di investire una cifra congrua su un progetto

di trasporto intermodale lungo una determinata linea nazionale per alcuni anni, un contratto con un'impresa ferroviaria lo fa subito. Penso che potrebbe anche entrare in partnership con la ferrovia e ottenere un servizio adeguato alle esigenze, un servizio tailor made. Deve però investire: se non c'è un contratto "esigibile" e una garanzia di volumi per un determinato periodo di tempo non si va da nessuna parte. Non si può chiedere a un'impresa ferroviaria privata che investa su locomotiva, carri, personale, senza avere, come dicevo, garanzie. Allora si usa Trenitalia, che non ti dà un servizio "su misura", che fa il treno quando c'è, a un prezzo più basso. Non per nulla Trenitalia per gli operatori trasporta per lo più i vuoti, mentre i carichi li porta il camion. Se ne può dedurre che al di là delle parole non c'è un interesse vero in Italia per il cargo ferroviario da parte della logistica e anche dell'industria produttrice di beni che deve distribuire. Questa considerazione mi porta a dire che difficilmente potremo modificare l'attuale split modale.

LEI DICE CHE ALL'ESTERO LA SITUAZIONE È DIVERSA...

■ Lo dimostra la Contship che si è mos-

sa in Italia come si muove in Germania, dove la realtà è, appunto, molto diversa. La Contship ha messo in piedi un sistema industriale che punta sulla ferrovia. Del resto, Oceanogate fa i trasporti con il treno non perché vince la concorrenza con altri operatori intermodali, che da noi non ci sono, ma perché riesce a essere competitiva, al suo interno, con il tuttostrada. Se usassimo autisti rumeni, molto probabilmente faremmo meno treni e più camion. Un fenomeno da noi diffuso. In Germania, come in altri paesi europei, invece, ciò non avviene e la competizione intermodale c'è.

LA POLITICA POTREBBE INTERVENIRE PER MODIFICARE QUESTA SITUAZIONE?

■ Le rivolto la domanda: perché la politica e la stessa Trenitalia dovrebbero fare investimenti sull'intermodalità, se non trovano forti riscontri nel settore logistico e da parte degli Mto? Il "mondo" logistico per primo deve credere alla ferrovia per poterla sviluppare. Anche gli incentivi servirebbero a poco, come è già avvenuto: verrebbero utilizzati per il periodo in cui sono in vita e poi si tornerebbe come prima.

TRA BREVE, ENTRERANNO IN FUNZIONE I >

TUNNEL FERROVIARI SVIZZERI. NELLA SITUAZIONE ITALIANA CIÒ NON CREERÀ UN PROBLEMA?

■ Noi, come Contship, ci siamo mossi in questa ottica, progettando e realizzando il raddoppio di Melzo. Passi rilevanti si stanno facendo anche sotto la spinta degli svizzeri, ad esempio, una parte di Segrate Smistamento sarà trasformato, grazie ad Hupac, in terminal intermodale. Rfi sta lavorando sulla linea di Chiasso per adeguare gaberit e moduli. Lo stesso si sta facendo sulla Milano-Verona. Anche nei porti, finalmente, qualcosa si sta muovendo a livello delle manovre e delle infrastrutture ferroviarie. Lo sta facendo La Spezia, a Genova è stato finanziato l'allargamento di tre binari e l'allungamento di due, al Vte tra tre/quattro anni si potrà arrivare con

un treno completo, che oggi deve essere "segmentato" con alti costi. Passi avanti si stanno facendo: è già qualcosa, ma non sufficiente per cambiare pagina. Ad esempio, non si stanno finanziando gli adeguamenti delle sagome sulla Genova-Milano, che sarebbero importanti per valorizzare i collegamenti del porto con l'Europa.

FACCIO UN PASSO INDIETRO. LEI DICE CHE È LA LOGISTICA CHE, SEMPLIFICANDO, DEVE MUOVERE IL PRIMO PASSO PER CERCARE DI SVILUPPARE L'INTERMODALITÀ. NEL SISTEMA LOGISTICO ITALIANO È PERÒ FORTE LA PRESENZA DI MULTINAZIONALI CHE NON HANNO INTERESSE A FARE PASSI DI QUESTO GENERE. QUESTO NON È UN PROBLEMA?

■ Quello che lei dice è vero, ma si può

leggere anche in un altro modo. Ciò che ancora esiste della logistica nazionale dovrebbe impegnarsi, anche per difendersi, per far nascere un nuovo sistema più efficiente, che avesse una visione ferroviaria, che si ponesse l'obiettivo dello sviluppo intermodale, specialmente sulle distanze superiori ai 300 chilometri. Bisognerebbe creare un tavolo con il governo, Trenitalia, con i principali operatori, con alcune associazioni, con quelle grandi industrie interessate alla distribuzione, penso ad esempio alla Barilla. Pochi protagonisti, sufficienti a mettere in campo qualche progetto, ad avviare una seria riflessione. Certo, è un impegno complesso e faticoso, ma credo che ci potrebbero essere spazi positivi e potenzialità di successo.

L'ESPERIENZA DELLA INTERPORTO SERVIZI CARGO DI NOLA

Occorre pianificare

La società Interporto Servizi Cargo Intermodal, che fa parte del Gruppo Interporto Campano di Nola, Napoli, è un operatore intermodale che ha come obiettivo la promozione, la commercializzazione e la gestione del trasporto combinato strada-rotaia a livello nazionale e internazionale. Gestisce, inoltre, la società Interporto Servizi Cargo-ISC che è un'impresa ferroviaria fondata nel 2009, in possesso da tempo di licenza e di certificato di sicurezza. È dotata di un parco carri di ultima generazione che permettono il trasporto di ogni tipo di cassa mobile, container (compresi gli high cube) e cisterne intermodali. Già dalla prima metà del 2010 ISC copre il territorio nazionale con tratte nord-sud a

lunga percorrenza. Ad oggi, serve infatti i terminal di Milano Segrate, Bologna Interporto, Verona Quadrante Europa, Pomezia Santa Palomba, Bari Ferruccio e Nola Interporto. Inoltre, nell'ambito del progetto NA.PL.E.S. sviluppato dall'Interporto Campano e dall'Autorità portuale di Napoli, con la collaborazione della Regione Campania, ha avviato un servizio di navettamento ferroviario "shuttle" che consente al porto partenopeo di essere direttamente collegato con l'interporto di Nola. Grazie alla collaborazione con IFB, Kombiverkehr e Hupac, i maggiori operatori ferroviari europei, ISC, infine, ha la possibilità di raggiungere i più importanti terminal del continente. Abbiamo chiesto quali siano le prospettive della società al ge-

neral manager di ISC Francesco Cacciapuoti, in una situazione di grave difficoltà del settore, basti pensare che la Cemat, il maggiore operatore nazionale, è passato dai 630 mila trasporti organizzati nel 2007 ai 457 mila del 2013 e da circa 30 mila treni a 20.770 dell'anno scorso.

"Noi svolgiamo un'attività di nicchia e in questo ambito, in collegamento stretto con l'interporto di Nola, lavoriamo bene. Ci stiamo sempre più orientando verso un'attività internazionale perché a livello nazionale le difficoltà sono grandi e il mercato è dopato dagli aiuti governativi alla strada, mentre sono stati abbandonati gli operatori che avevano investito in casse mobili. Ciò però non significa che non

ci siano potenzialità anche a livello nazionale. Ad esempio, noi trasportiamo con il treno per il 60% merceologie destinate alla grande distribuzione organizzata, quindi ci sarebbe un enorme spazio per crescere". Perché non avviene? "Perché, come dicevo, questa modalità di cui tutti parlano nei con-

vegna, nella realtà è stata abbandonata. Gli incentivi sono stati tolti, restano in piedi solo alcuni a livello regionale, come in Emilia Romagna. Nel 2010, è stato dato il famoso ferrobonus, poi subito tolto. Si può fare una politica seria in questa maniera? Possono investire gli operatori senza avere alcuna certezza?

Occorrerebbe pianificare il settore, con il contributo anche delle grandi imprese che producono beni. Se ci si organizza tutti insieme, considerando anche che non tutti i trasporti hanno grandi urgenze, si possono fare passi avanti in primo luogo nell'intermodalità".

FORTI INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

La Turchia, invece, ci crede

di Eugenio Muzio

La Turchia rappresenta attualmente il paese più dinamico nell'area mediterranea caratterizzata negli ultimi anni da una notevole espansione che non trova eguali negli altri Stati sia della sponda nord che della sponda sud del Mediterraneo. Malgrado la congiuntura che a partire dal 2009 ha creato situazioni di crisi nella maggior parte dei paesi industrializzati, la Turchia ha evidenziato nel periodo 2010-2013 una costante crescita del Pil e le previsioni sono di un ulteriore aumento medio annuo del 5-5,5% per il periodo 2013-2015. Non è un caso che il Fmi classifichi la Turchia fra gli Stati più sviluppati del mondo. Il paese è anche membro fondatore dell'OCSE (1961) e del G20 (1999).

La Turchia ha un'intensa attività di interscambio con molti paesi a livello mondiale. Il principale partner è la Germania seguita dalla Russia, dalla Cina al terzo posto e dall'Italia al quarto. Può ormai essere catalogata come un paese industriale con produzioni che spaziano dagli autoveicoli ai trattori agricoli, ai macchinari e attrezzature meccaniche, all'abbigliamento e maglieria (importante è la produzione di capi in cotone di cui il paese è un

grande produttore), ma è anche un fornitore di prodotti alimentari tipici.

L'evoluzione del sistema di trasporto Turchia-Europa. Il posizionamento dei prodotti turchi in Europa, e viceversa, storicamente, è stato effettuato prevalentemente dall'autotrasporto di matrice turca che all'origine era composto nella stragrande maggioranza da padroncini che percorrevano le rotte stradali attraversando l'ex Jugoslavia per giungere prevalentemente in Germania. A seguito dei tragici avvenimenti bellici che dilaniarono i paesi dei Balcani, inizialmente i turchi optarono per il trasporto stradale su Igoumenitsa in Grecia, trasferimento via mare a Brindisi e prosecuzione del viaggio attraverso l'Italia, l'Austria e la Germania. Nel 1987, il potente sindacato autotrasportatori turchi Und pensò fosse più produttivo organizzare un servizio marittimo, utilizzando la compagnia marittima di stato Turkish Cargo Line, fra la Turchia e Trieste per poi proseguire via strada. Poiché la maggior parte del traffico era ancora eseguita da padroncini, fu organizzato un sofisticato sistema gestionale con il quale venivano caricati sulla nave gli autoarticola-

Istanbul, treno nella stazione di Sirkeci, principale scalo ferroviario della città



ti, senza la presenza degli autisti, che invece raggiungevano Trieste con voli Istanbul-Lubiana per poi riprendere i veicoli a Trieste e proseguire fino a destino. Una prima variante fu un'iniziativa delle ferrovie austriache, in joint con Alpe Adria, che organizzarono il primo treno di traffico accompagnato con la tecnica dell'autostrada viaggiante da Trieste a Salisburgo, destinato prevalentemente ai padroncini. In seguito, grazie all'intraprendenza dell'imprenditoria turca cominciarono a formarsi flotte importanti di semirimorchi che >

Infrastruttura stradale nei pressi di Nallihan, antica città dell'Anatolia centrale



furono caricati senza motrice sulle navi traghetto. Questa formula ebbe un indubbio grande successo e nel corso degli ultimi anni è diventata l'elemento portante dell'interscambio Europa-Turchia e viceversa. Il logico passo successivo è stata l'organizzazione di un sistema di trasporto combinato strada-rotaia a seguito delle modifiche apportate alla sagoma ferroviaria che consentono il trasporto in P400 (semirimorchi di altezza 4 m) dal porto al confine con l'Austria via Pontebba. Questo sistema, inizialmente promosso e gestito dall'Und, ha via via assunto sempre maggiori dimensioni.

La realtà attuale. Per un adeguata disamina della realtà attuale è opportuno suddividere le iniziative esistenti per zone di attracco nel porto di Trieste:

1)Samer Seaports/UN Ro.Ro. L'offerta UN Ro.Ro. è quella di maggiori dimensioni e si caratterizza con una strategia multi cliente. Attualmente il servizio parte dai porti turchi di Pendik con 6 corse la settimana e di Mersin con 2 corse la settimana e offre i seguenti collegamenti ferroviari: Trieste-Duisburg per semirimorchi, container e casse mobili 3 volte la settimana; Trieste-Wels per semirimorchi (6 volte); Trieste-Bettenburg per semirimorchi, container e casse mobili (5 volte); Trieste Ferneti-Salisburgo, autostrada viaggiante (5 volte); Trieste-Salisburgo, autostrada viaggiante (2 volte).

2)Europa Multipurpose Terminal. Terminal intermodale particolarmente adatto alle esigenze dell'appuntamento nave-treno. In esso attraccano le 3 navi dell'operatore logistico Ekol con frequenza trisettimanale provenienti dal porto turco di Haydarpasa, Istanbul. Nel terminal Emt sono attestati i seguenti treni: Trieste-Bettenburg per semirimorchi, contai-

ner, casse mobili (5 volte la settimana in cogestione al 50% con Samer Seaports); Trieste-Colonia (10 volte); Trieste-Ludwigshafen (7 volte); Trieste Ludwigshafen/Frankfurt (3 volte); Trieste-Monaco (4 volte); Trieste-Ostrava (3 volte).

3)Trieste Intermodal Marine Terminal. La società Timt opera come puro terminalista portuale all'ormeggio 47 adiacente al molo VII di Trieste. Vi si attestano con frequenza trisettimanale le navi della compagnia armatoriale Ulusoy Sealines provenienti dal porto turco di Cesme e gestite dall'agenzia marittima Samer&Co Shipping.

Le iniziative strada-rotaia. Da alcuni mesi la tedesca DB Schenker Rail ha attivato in joint con lo spedizioniere logistico turco Ulusoy Logistics un servizio intermodale per semirimorchi da Colonia a Cerkezkoy, terminal intermodale vicino a Istanbul con un transitime di 5/6 giorni. Si tratta in assoluto del primo collegamento Europa-Turchia per semirimorchi interamente via ferrovia. Inizialmente la frequenza è stata di un roud-trip la settimana con previsione di arrivare a 3 entro fine anno.

Il trasporto ferroviario in Turchia. Attualmente la Turchia dispone di una rete di 8.607 km con notevoli limitazioni per semplice binario o non elettrificazione di tratti importanti dei percorsi.

In questa situazione, il traffico merci (quasi totalmente eseguito con carri tradizionali) è notevolmente marginale rispetto al tutto strada e al marittimo e raggiunge a malapena il 5%. Questa situazione non consente un adeguato ricorso al trasporto combinato strada-rotaia malgrado che per alcuni tragitti le distanze siano superiori ai mille km. Sembrerebbe pertanto difficilmente ipotizzabile una

inversione di tendenza. Nella realtà così non è. Infatti il governo, a partire dal 2003, ha varato ambiziosi programmi che vedono il settore ferroviario come il soggetto su cui si vuole maggiormente investire. È stato varato il programma "Vision 2023" che prevede la costruzione di 10 mila km di nuove linee ad alta velocità (attualmente sono già in esercizio o in via di ultimazione la Ankara-Istanbul e la Ankara-Konya, città dell'Anatolia centrale), di 4 mila km di binari convenzionali. Il programma porterà la rete a circa 26 mila km complessivi. Ovviamente, sono previsti anche ampi interventi sulle infrastrutture esistenti per raddoppiare le più importanti linee a semplice binario e per disporre una quasi totale elettrificazione.

In conseguenza di questo ambizioso programma, il governo vuole privilegiare lo spostamento delle persone con treni ad alta velocità e per le merci punta al traguardo di 40 milioni di tonnellate su ferro. Come logico corollario, viste le esperienze fatte in Europa, vi sarà una notevole spinta all'intermodalità tra l'altro rendendo i principali porti particolarmente idonei al servizio ferroviario. In conclusione, anche se attualmente il traffico merci in Turchia è prevalentemente di tipo stradale, occorre riconoscere un grande dinamismo del governo per portare il paese sempre più all'avanguardia e divenire un protagonista a livello mondiale anche nelle connessioni ferroviarie. ■

Logistica Uno: tre fattori di successo

L'azienda cresce anche nel sud puntando sulla multimodalità, su un rapporto di partnership con i clienti e sull'ecosostenibilità.



GABRIELE CORNELLI

Logistica Uno è una società specializzata nella fornitura di servizi di logistica integrata in outsourcing. L'azienda si rivolge ai clienti che necessitano di un engineering strategico e performante per la gestione e il controllo dei processi dell'intera supply chain. L'azienda completa la gamma di servizi grazie al supporto di Opera Progetti e Cali Trasporti, due società della medesima proprietà, specializzate rispettivamente in servizi di logistica in-house (inclusi "fine linea" presso stabilimenti produttivi) e in trasporti su gomma. Con i suoi 8 magazzini ubicati in più località, in Lombardia, Veneto, Campania e Sicilia per oltre 90 mila mq oltre alle aree dedicate per le piattaforme regionali del Lazio, Calabria e

Puglia, l'azienda garantisce gli spazi necessari e le migliori infrastrutture per lo stoccaggio e la lavorazione dei prodotti. La struttura del gruppo permette di sostenere picchi di richieste di movimentazione, per il trasporto primario e per la distribuzione, con una disponibilità superiore ai 300 automezzi al giorno su tutto il territorio nazionale. Infine attraverso le proprie sedi operative di Torino e Verona e quelle dei propri partner, l'azienda trasporta e movimenta merci in tutto il mondo, in totale sicurezza, convenienza ed alta velocità. Sull'azienda rivolgiamo alcune domande al presidente Gabriele Cornelli.

LOGISTICA UNO HA VINTO IL PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO PER L'INNOVATIVO APPROCCIO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE" LEGATO AL PROGETTO SUGAR SUSTAINABLE LOGISTICS. MI SPIEGA IN PARTICOLARE QUESTO PROGETTO?

■ Il nuovo progetto è nato dalla necessità sia di creare un'area, all'interno dell'Interporto Sud Europa di Marcianise, Caserta, ove concentrare grandi volumi di zucchero provenienti dall'Europa e dai paesi oltremare (zucchero destinato alla catena alimentare umana e quindi soggetto a specifici vincoli nel sistema di stoccaggio, movimentazione e lavorazione) sia dall'impegno di rendere più ecologico

possibile il sistema di trasporto all'interno della supply chain di Logistica Uno. Questo nostro impianto in un'area di oltre 30 mila mq di cui 12.500 coperti, è raccordato alla rete ferroviaria e abbiamo prolungato i binari sino all'interno del magazzino per consentire lo scarico diretto e al coperto del prodotto. Il progetto ci ha permesso di raggiungere un potenziale risparmio ambientale (dati Ecotransit) pari a 5.000 tonn di CO2 (minor effetto serra), 13.200 kg di NO2 (minori piogge acide) e 3.300 kg di SO2 (minor inquinamento aria).

L'ANNO SCORSO, PROPRIO DI QUESTI TEMPI, LEI HA RILASCIATO UN'INTERVISTA A EUROMERCI NELLA QUALE ILLUSTRAVA LE RAGIONI DELL'IMPEGNO DI LOGISTICA UNO, AZIENDA VERONESE, NEL MEZZOGIORNO. COM'È PROSEGUITO TALE IMPEGNO?

■ Oltre a investire sul nostro Polo Modale di Maddaloni come detto sopra, Logistica Uno si è fatta anche promotrice presso lo stesso interporto per lo sviluppo e l'attuazione del collegamento tra il porto di Napoli e lo stesso Interporto. Questo porterà benefici allo sviluppo del Corridoio 1 in entrambi i percorsi nord-sud e sud-nord. Abbiamo inoltre creato nei nostri depositi apposite aree di sdoganamento e di sospensione diritti per age-

volare le importazioni da parte dei nostri clienti. Come si può intuire abbiamo quindi sviluppato una forte sinergia con l'interporto e tramite processi di tipo lean abbiamo apportato notevoli miglioramenti alle varie attività di terminalizzazione.

UN'ALTRA VOSTRA SCOMMESSA ERA LEGATA ALLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ. MI FA UN VOSTRO BILANCIO SU QUESTO VERSANTE?

■ Lo shift modale gomma-ferro è diventata la mission della nostra azienda e sono i numeri raggiunti a dirlo. Oggi gestiamo fino a un massimo di 15 treni settimana e nel nostro polo modale riusciamo a gestire le operazioni di carico/scarico su ben 5 treni blocco contemporaneamente. La nostra ecological footprint è migliorata nettamente rispetto a quanto fatto nel 2013. Quest'anno siamo riusciti a togliere dalla strada ben 17 mila camion evitando così di rilasciare in atmosfera 22.500 tonn di CO2, ma anche abbassando il tasso d'incidentalità e quindi diminuendo i costi sociali relativi.

MI SOFFERMO SULLA MOBILITÀ MERCI VIA FERROVIA. IN GENERALE PENSA SIA POSSIBILE UNA SUA RIPRESA? COSA SERVIREBBE PER FAVORIRLA, OLTRE AL FATTO CHE TUTTI NE PARLANO, MA I RISULTATI APPAIONO SCARSI?

■ Il trasporto merci si sta sviluppando in Europa e la Comunità sta fissando ambiziosi obiettivi per favorire tale sviluppo vedi la creazione di bandi europei come Horizon 2020 che premiano investimenti in tal senso. Non vorrei ripetermi, ma l'Italia invece è ancora 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 scari-



cati sulla collettività. C'è bisogno di un riequilibrio modale come auspicato dalla stessa commissione europea, questo è un capitolo che il governo, le associazioni, le imprese ferroviarie devono necessariamente affrontare con urgenza, lavorando in sinergia tra loro e assumendosi le proprie responsabilità. Sull'argomento si può fare e, si deve fare, molto, molto di più.

UNO DEI VOSTRI PUNTI DI FORZA, COME DIMOSTRA IL RECENTE PREMIO CHE AVETE RICEVUTO, È CHE MIRATE ALLA GREEN LOGISTICS. QUALI SONO GLI ALTRI PUNTI DI FORZA DEL VOSTRO SERVIZIO?

■ Ce ne sono molti, ma possiamo riassumerli nei nostri principali tre "fattori critici di successo":

- multimodalità: oggi il nostro cliente sa quando il materiale è partito, quando è arrivato, ha una continua informazione sullo stato della propria consegna come se il proprio materiale viaggiasse su gomma abbattendo così quel muro psicologico del cliente verso il trasporto su ferro;
- rapporto di partnership con il cliente: studiamo insieme al cliente il progetto di trasporto, non più una sola mera fornitura di servizio ma

una vera e propria stretta collaborazione. La nostra affidabilità si basa sull'analisi puntuale della tipologia di prodotto trasportato (acqua, birra, carta, zucchero, ecc.), verificiamo l'adeguatezza e la tipologia dei carri più adatti a trasportarlo, effettuiamo una risk analysis su come il prodotto viene trasportato;

- ecosostenibilità ma anche responsabilità sociale: oggi il "consumatore finale" del nostro cliente cerca sempre più queste caratteristiche nel prodotto che acquista, noi siamo in grado di fornirlo e prossimamente anche certificarlo.

SI PARLA DA TEMPO NEL NOSTRO PAESE SULLA NECESSITÀ DI "INNOVARE", E NON SOLO PER QUANTO RIGUARDA LA LOGISTICA. VOI LO FATE. PENSA CHE L'INNOVAZIONE RIUSCIRÀ A SPOSTARE IN AVANTI IL NOSTRO SISTEMA LOGISTICO, ANCORA MOLTO SPESSO LEGATO A VISIONI TRADIZIONALI, O IL FATTORE "PREZZO" CONTINUERÀ A ESSERE LA DISCRIMINANTE PRINCIPALE?

■ Oggi il fornitore di servizi logistici deve essere capace di "creare valore" modificando la propria struttura di costo per il processo logistico del committente. Uno dei principali fattori che può portare alla creazione di tale valore è proprio l'approccio "innovation oriented", quindi c'è ormai una forte correlazione tra "prezzo" e la capacità di innovazione offerta dall'azienda. Ma innovazione non vuol dire solo offrire le ultime tecnologie nel campo della supply chain (come sistemi avanzati di handling, RFid,...) ma anche reingegnerizzare i propri processi, sviluppare capacità di problem solving ed eliminare gli "sprechi" in un'ottica lean. Questo è quello che sta portando avanti Logistica Uno, questo è quello che ci chiede sempre di più il nostro cliente. ■

Immobiliare logistico: una fase di "risveglio"

Un rapporto di Scenari Immobiliari sottolinea come il settore abbia segnato progressi nel 2014 principalmente sotto la spinta di investitori stranieri.

Scenari Immobiliari è un istituto indipendente di studi e ricerche che analizza i mercati dell'immobiliare e, in generale, l'economia del territorio in Italia e in Europa. Fondato nel 1990, opera attraverso tre sedi, due localizzate a Milano e una a Roma e può contare su un ampio numero di collaboratori attivi sul territorio sia nazionale sia europeo. In particolare, gestisce la più grande banca dati indipendente di valori e compravendite in Italia. Una banca dati che ha iniziato a raccogliere informazioni nel 1990 e riguarda tutti i mercati del settore immobiliare e tutti i comuni del paese. L'istituto pubblica rapporti periodici sull'andamento dei vari mercati. Recentemente ha pubblicato quello sull'immobiliare logistico in Italia, mettendo in evidenza alcune tendenze registratesi nel 2014. In primo luogo, il rapporto sottolinea che, dopo un 2013 molto debole, nel 2014 si sta assistendo a un decisiva fase di risveglio. In generale, tale fase

è caratterizzata, sottolinea Clara Garibello, direttore di ricerca dell'istituto, "dal fatto che la logistica, nonostante la crisi, non è mai venuta meno per importanza strategica a livello internazionale. Qualche anno fa per il verificarsi di alcuni fenomeni importanti, come le massicce delocalizzazioni, l'affermarsi del just in time, la continua crescita dell'eCommerce, oggi per la convinzione che la logistica è un fattore sempre più rilevante ai fini della qualità e dell'efficienza del servizio nella distribuzione del prodotto. Questa è una chiave di lettura importante di quanto sta avvenendo". A livello europeo, rileva infatti il rapporto, l'industria dei servizi logistici presenta un andamento caratterizzato da una polarizzazione che interessa sia le aziende, in termini di dimensioni, che i prodotti, in relazione ai mercati di sbocco. La crisi ha portato le imprese

produttrici a utilizzare la logistica come leva competitiva dei prodotti in un'ottica di contenimento dei costi. Per le aziende di grandi dimensioni si è trattato della rivisitazione dell'intera supply chain, con l'obiettivo sia di migliorare tutte le fasi del processo sia di agire sul prezzo finale del prodotto, in costante diminuzione. Per le imprese più piccole il ricorso all'outsourcing è stato l'unico elemento valido per sopravvivere alla crisi. La domanda di servizi logistici quindi si è mantenuta attiva. Tuttavia una quota crescente è andata ai maggiori operatori internazionali, mentre si è progressivamente ridotta quella delle imprese più piccole. Nel complesso, la logistica ha sempre giocato un ruolo importante nei diversi cicli di trasformazione, dei processi industriali, dei consumi, delle economie e della globalizzazione in generale. "Con molta probabilità si >

La domanda di servizi logistici è attiva



tratta di un insieme di fattori che ha giocato a vantaggio della fiducia nel comparto da parte degli investitori globali, sebbene in maniera più moderata rispetto alle ampie attese di sviluppo del decennio precedente”, puntualizza Carla Garibello. A livello europeo, quindi, il mercato immobiliare della logistica è tornato a essere una interessante asset class per gli investitori internazionali, in un’ottica di diversificazione del rischio. La ridotta attività di sviluppo degli ultimi anni, insieme alla riconfigurazione della rete logistica, con l’accentramento della gestione delle merci in un numero inferiore di magazzini più grandi, ha accentuato l’importanza delle zone strategiche e diminuito l’interesse per quelle secondarie, con conseguenze immediate sui livelli delle quotazioni. In questo modo si è creato un andamento disomogeneo, in termini di domanda, offerta e livelli di prezzi e canoni, interessando in modo differenziato le diverse aree geografiche. Agli occhi degli investitori internazionali l’Italia è stata scelta come mercato nel quale estendere la propria rete di piattaforme logistiche europee.

“Questo è un segnale significativo per il paese. Gli investitori esteri guardano alle potenzialità e al quadro macroeconomico della nostra economia, nella quale rilevano potenzialità, nonostante l’attuale realtà. Ciò ha avuto come conseguenza scelte precise sia in fatto di immobili su cui investire, quelli ad alta qualità, sia di aree territoriali, prediligendo quelle più prossime ai grandi agglomerati urbani, quali centri di consumo, e alle zone di produzione. Nella ricerca selettiva di opportunità di investimento, come posizione più ambita è stata individuata principalmente l’area centro-nord della penisola. Infatti, importanti transazioni, che hanno riguardato anche consistenti portafogli, hanno coinvolto investitori esteri. La percezione è che queste transazioni abbiano innescato un effetto domino, attivando la maggior parte dei principali investitori specializzati che ora sono alla ricerca delle migliori opportunità, con l’obiettivo di essere i primi a individuarle”, sottolinea ancora la Garibello. In questa ottica, il Mezzogiorno del nostro paese resta penalizzato. Su questo aspetto la Garibello mette in luce tre

fattori di incertezza che caratterizzano l’area meridionale del paese e che riducono l’interesse sia degli investitori sia dei logistici: “Un minor livello dei consumi, il deficit infrastrutturale rispetto ad altre aree del paese, il rischioso fenomeno della criminalità organizzata”.

Dopo un lungo periodo di crisi, continua il rapporto, si avverte quindi un ritorno alla crescita del mercato, sebbene in maniera selettiva,

con la riattivazione di driver a lungo dormienti per l’appetibilità dell’immobile, quali, localizzazione e affidabilità del conduttore. Il “risveglio” dell’immobiliare è stato anche agevolato dal fatto che i proprietari degli immobili si sono allineati alla domanda dei logistici, tesi alla riduzione dei costi, abbassando canoni e prezzi.

Il rapporto di Scenari Immobiliari rileva inoltre l’offerta di capannoni a uso logistico nelle regioni e nelle provincie a maggior importanza per il mercato nel 2014, con una cifra di gran lunga superiore a quella di due anni fa. Nel complesso, la chiusura del 2014 porterà a un incremento del fatturato (valore dei beni scambiati con contratti di compravendita o con contratti d’affitto) con un incremento di circa l’1,6 per cento rispetto al valore dell’anno precedente. Quali sono le prospettive per il futuro e in particolare per il prossimo anno? Secondo la Garibello, “si attende per il 2015 un aumento graduale delle superfici scambiate, focalizzato quasi esclusivamente sul prodotto di qualità elevata, posizionato nelle principali direttrici di maggior sbocco”. ■



FM > LOGISTIC

FM Logistic ottimizza la catena logistica globale dei clienti grazie alla posizione di intermediario tra industriali e distributori; crea soluzioni vincenti e sempre adatte alle esigenze dei clienti; è partner di riferimento in termini di performance, affidabilità, innovazione e rapporto qualità-prezzo.

www.fmlogistic.com

FM > LOGISTIC

TOYOTA
TONERO



MOTORE PER USO INDUSTRIALE E CARATTERISTICHE DI STABILITÀ E VISIBILITÀ UNICHE
SU TUTTI I MODELLI DELLA GAMMA



La gamma completa Toyota Toner – da 1.5 a 8.0 tonnellate

La gamma di carrelli controbilanciati Toyota Toner oggi risponde a tutte le tue esigenze di movimentazione delle merci. Prodotta secondo il Toyota Production System (TPS), da sempre sinonimo di qualità, la gamma Toner vanta ora la potenza di un motore per uso industriale, una stabilità senza uguali ed una eccezionale visibilità a 360°. Caratteristiche uniche, comuni a tutta la gamma. Robusta ed altamente affidabile in tutte le applicazioni, dalla movimentazione di carichi leggeri a quelli più pesanti, la famiglia Toyota Toner è stata progettata per migliorare le prestazioni dell'operatore, il livello di sicurezza e di maneggevolezza. Completamente personalizzabile offre un'ampia scelta di telai, montanti e cabine. Scegli, semplicemente, il Toner che fa per te!