



## PROLOGIS

### SANDRO INNOCENTI VICE PRESIDENTE COUNTRY MANAGER ITALY:

"PROLOGIS VUOLE CRESCERE SUL  
MERCATO ITALIANO. CI SONO TUTTI  
I PRESUPPOSTI PER UN NOSTRO  
PROFICUO SVILUPPO"



### FERROVIA, AMBIENTE, LOGISTICA: UNO STRETTO LEGAME

#### PUNTO SOSTENIBILITÀ

Non è un tema  
"leggero", da salotto

#### LOGISTICA

L'intricata giungla  
delle norme europee

#### JEREMY RIFKIN

La Germania apre  
una nuova era



**incas**  
supply chain automation

passione  
competenza  
risultati

SOFTWARE E AUTOMAZIONE PER LA LOGISTICA



---

# **MINISTERO DEI TRASPORTI...**

## **La politica, questa sconosciuta**

---

ESISTE, DA TEMPO IMMEMORABILE, UNA FONDAMENTALE "LINEA GUIDA" CHE REGOLA LA VITA NEI MINISTERI ITALIANI: "I POLITICI SONO SOLO DI PASSAGGIO, I BUROCRATI RESTANO". ASSOLUTAMENTE VERO. SE PRENDIAMO IL DICASTERO DEI TRASPORTI, DAL 1992 AD OGGI, QUINDI IN 22 ANNI, SONO "PASSATI" BEN 12 TITOLARI, DI OGNI ESTRAZIONE POLITICA (VALE LA PENA RICORDARLI: GIANCARLO TESINI; RAFFAELE COSTA; PUBLIO FIORI; GIOVANNI CARNEVALE; CLAUDIO BURLANDO; TIZIANO TREU; PIER LUIGI BERSANI; PIERO LUNARDI; ALESSANDRO BIANCHI; ALTERO MATTEOLI; CORRADO PASSERA; MAURIZIO LUPI). DA QUEL 1992, PERÒ, PRIMA DI ESSERE ARRESTATO, IL DOTTOR ERCOLE INCALZA È RIMASTO SEMPRE SEDUTO SULLA SUA POLTRONA E SEMPRE PIÙ SALDAMENTE. "I POLITICI PASSANO, I BUROCRATI RESTANO", E COSÌ SIA. IL RISULTATO È STATO CHE LA POLITICA HA CONTATO BEN POCO NEL SETTORE, MOLTO DI PIÙ LA BUROCRAZIA. E TUTTO È RESTATO INVARIATO. PER CARITÀ CI SI È DATI MOLTO DA FARE: ELABORAZIONI DI PIANI, UNO DIETRO L'ALTRO, TANTI CONVEGNI, UN NUMERO IMPRESSIONANTE DI "TAVOLI", DI "AUDIZIONI" IN PARLAMENTO, MA LA REALTÀ, PER CAPIRSI MEGLIO IL "SISTEMA LOGISTICO DEL PAESE", QUELLO CHE MATERIALMENTE TRASPORTA I BENI DA UN PUNTO ALL'ALTRO, NON È STATA MINIMALMENTE MUTATA. LA RIFORMA DELLA PORTUALITÀ NE È UN ESEMPIO ECLATANTE: VENT'ANNI FA È STATA APPROVATA E DA VENT'ANNI SI "DIBATTE" SU COME MODIFICARLA. SE CI È PERMESSO UN ANEDDOTO: CIRCA DIECI ANNI FA, QUANDO FU VARATO LO "SPORTELLINO UNICO", NE PARLAMMO CON UN ALTO FUNZIONARIO DELLE DOGANE, CHE CI DISSE, CON UN SORRISO DIVERTITO: "NOI POSSIAMO FARLO SUBITO, MA NON SI FARÀ MAI PERCHÉ INTACCA TROPPE COMPETENZE, INTERESSA TROPPI MINISTERI, TROPPI POTERI". LA STORIA GLI HA DATO RAGIONE, ANCHE SE NOI ALLORA, UN PO' INGENUAMENTE, PENSAMMO CHE SCHERZASSE. GRAZIANO DELRIO, È IL TREDICESIMO NOME DELLA LISTA. RENZIANO DELLA PRIMA ORA, SPERIAMO CHE INIZI A PORTARE LA "POLITICA", USIAMO LA "P" MAIUSCOLA, NEL SETTORE, RICOMINCIANDO DA CAPO, TANTO QUELLO CHE SERVE LO SA QUALUNQUE OPERATORE. IL PROBLEMA È FARLO E NON PIÙ FAR DECIDERE ADDIRITTURA ALLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA, PERCHÉ QUALCUNO NEL PAESE NON VUOLE E NON PERMETTE CHE SIA FATTO, QUANTO DEBBA COSTARE IL TRASPORTO DI UN TIR DA NAPOLI A FIRENZE.

# 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](http://www.euromerci.it)  
e-mail: [redazione@euromerci.it](mailto:redazione@euromerci.it)

Redazione Roma  
Via Panama 62 - 00198 Roma  
tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824  
Internet: [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
e-mail: [redazione@euromerci.it](mailto:redazione@euromerci.it)

Direttore responsabile  
**Jean Francois Daher**

Sito [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
a cura di **Ornella Giola**  
e-mail: [ogiola@euromerci.it](mailto:ogiola@euromerci.it)  
cell.331.674.6826

Stampa  
Mediaprint Milano

Pubblicità  
**Mariarosa Mazzoleni**  
cell.335.532.7936  
[mazzolenimariarosa@gmail.com](mailto:mazzolenimariarosa@gmail.com)

**Punto Sostenibilità**  
**NON È UN TEMA**  
**"LEGGERO", DA SALOTTO**

24

**Cover**  
**PROLOGIS CREDE**  
**NEL MERCATO ITALIANO**

27

**Inchiesta sul cargo ferroviario 3**  
**FERROVIA-AMBIENTE:**  
**IL LEGAME È STRETTO**

30

**Inchiesta sul cargo ferroviario 3**  
**OGGI, MARCO POLO**  
**ANDREBBE IN TRENO**

32

**Eventi**  
**LAZIO: LA LOGISTICA**  
**È RESTATA INDIETRO**

36

**Carrelli elevatori**  
**MITSUBISHI GUARDA CON**  
**OTTIMISMO ALL'ITALIA**

41

**Primo Piano**  
**LOGISTICA: LA GIUNGLA**  
**DELLE NORME EUROPEE**

43

**Primo Piano**  
**LA GERMANIA APRE**  
**ALLA TERZA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE**

47

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

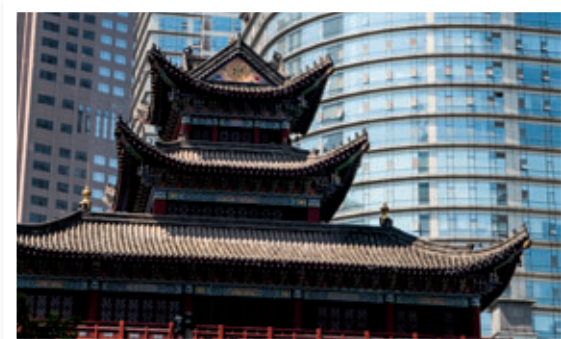
4

**NEWS**

10

**DALLE AZIENDE**

14



*La Cina sta sempre più puntando sul trasporto ferroviario merci, anche per i collegamenti con l'Europa, considerandolo una vantaggiosa alternativa al trasporto marittimo per tempi, costi e salvaguardia ambientale (il servizio a pag. 32)*



*Secondo la borsa carichi tedesca TimoCom, l'autotrasporto europeo ha avuto nel 2014 un andamento "incostante", ma tendenzialmente in crescita. Un buon auspicio per i primi mesi di quest'anno, anche per l'economia (il servizio a pag. 45)*

# EDIA EX

## Inspired by you. Built by Mitsubishi.

quando  
è tutto...



*Guidate oggi il futuro*

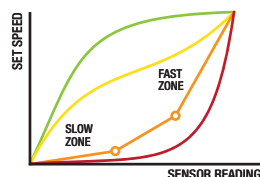
*Mitsubishi è rinomata per il design innovativo, la tecnologia e la qualità senza compromessi.*

*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](http://www.edia-mitsubishi.com)**

[www.mitsubishicarrelli.it](http://www.mitsubishicarrelli.it)

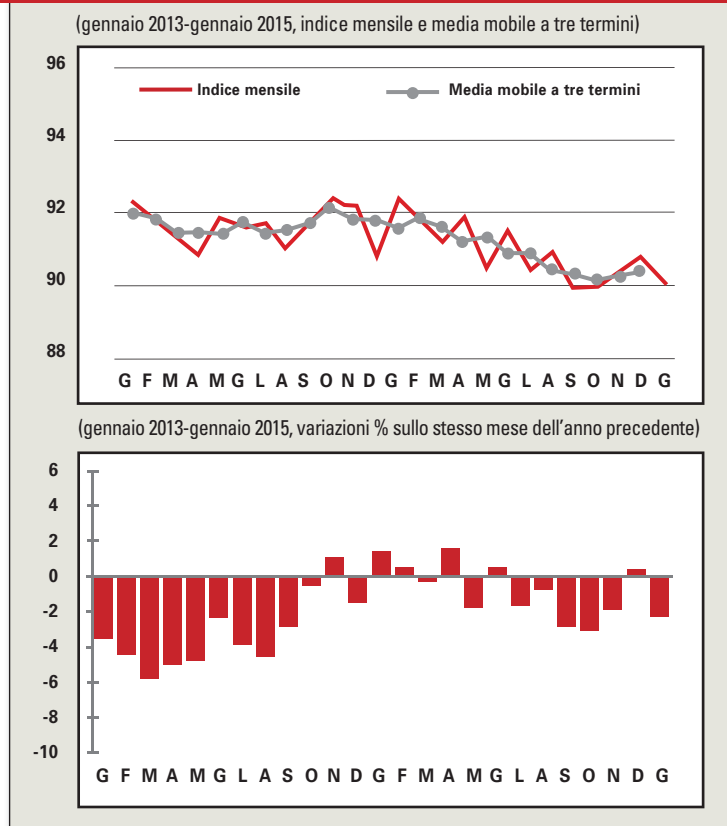
| V lue For Money



## Italia: segnali contrastanti

### Produzione Industriale

Fonte: ISTAT

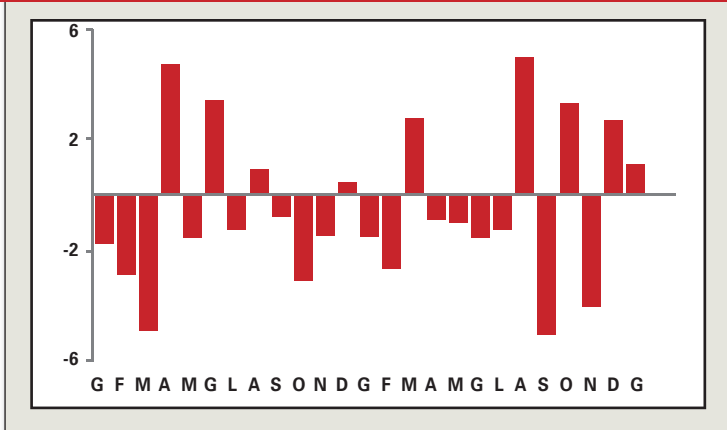


L'andamento dell'economia italiana sta mostrando segnali ondivaghi: l'indice Istat che misura la produzione industriale aveva dato segni di recupero, anche se di modesta entità, negli ultimi due mesi del 2014, così come era leggermente calato il tasso di disoccupazione, ma a gennaio 2015 lo stesso indice ha invertito la tendenza, calando rispetto al mese precedente dello 0,7%. La flessione è ancora più accentuata se si paragona il dato di gennaio 2015 con quello di gennaio 2014: l'indice, corretto per gli effetti di calendario (i giorni lavorativi sono stati 20 contro i 21 di gennaio dell'anno scorso), è calato del 2,2%. Il calo sarebbe stato anche più sostenuto, se non fosse stato limitato da un notevole aumento registrato nel settore della fabbricazione di mezzi di trasporto (calano invece altri settori importanti per la nostra industria: metallurgia, tessile, abbigliamento, fabbricazione di attrezzature). Il tasso di disoccupazione mostra il medesimo andamento: è sceso per tre mesi consecutivi (novembre e dicembre 2014 e gennaio 2015) per risalire in febbraio. Ciò dimostra che stiamo vivendo una fase di "volatilità". La nota mensile del 31 marzo dell'Istat sottolinea che "l'andamento dell'attività industriale risulta incerto soprattutto nel settore manifatturiero, mentre si registrano segnali di miglioramento nel settore dei servizi e in quello delle costruzioni". Infatti, a gennaio 2015, l'indice di produzione delle costruzioni ha registrato la seconda variazione congiunturale favorevole (più >

### Produzione nelle costruzioni

(gennaio 2013-gennaio 2015, variazioni % sul mese precedente)

Fonte: ISTAT



NORBERT  
DENTRESSANGLE



Questa è la storia di  
**un partner** che  
**si occupa di**  
**VOI** indipendentemente  
dalla **dimensione**  
della **vostra azienda**

Ottimizzazione dei flussi, controllo dei costi... Da Norbert Dentressangle, conosciamo e condividiamo le vostre sfide imprenditoriali. È per questo che vi dedichiamo delle soluzioni logistiche realizzate su misura, indipendentemente dalla vostra dimensione aziendale e dalla natura dei vostri prodotti. Con 35 depositi sul territorio nazionale e degli interlocutori esperti nel costruire relazioni di elevata qualità, mettiamo tutta la nostra competenza al vostro servizio. Per superare le vostre sfide logistiche in Italia e in Europa, potrete contare su di noi.

**Avete bisogno  
di una soluzione  
logistica dedicata?**

Telefono: 02 92 003 346

E mail: [commerciale@norbert-dentressangle.com](mailto:commerciale@norbert-dentressangle.com)

[www.norbert-dentressangle.it](http://www.norbert-dentressangle.it)

in



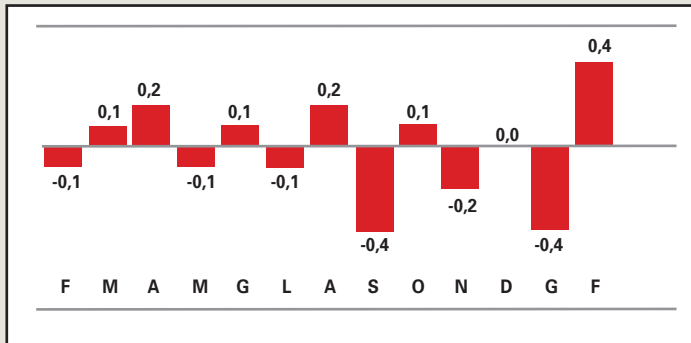
Avvicinare

”  
uomini e sogni

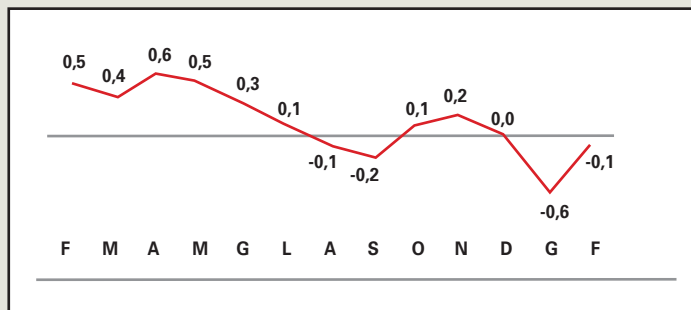
## Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(febbraio 2014-febbraio 2015, indice generale Nic\*, variazioni % sul mese precedente)



(febbraio 2014-febbraio 2015, indice generale Nic\*, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



\* Indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività al lordo dei tabacchi.

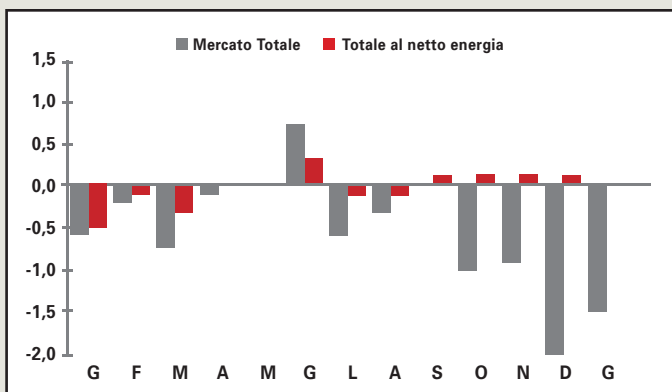
1,0%) mentre la media degli ultimi tre mesi è risultata negativa dell'1,6%, condizionata dalla caduta di novembre. Le opinioni delle imprese raccolte a marzo evidenziano un aumento del clima di fiducia legato soprattutto al comparto degli edifici.

Sul futuro della nostra economia gioca un ruolo rilevante, come sappiamo, la domanda interna. Secondo l'Istat, "i dati più recenti suggeriscono un moderato miglioramento nella spesa delle famiglie. In gennaio, la media mobile a tre mesi dell'indice delle vendite al dettaglio, deflazionato con l'indice dei prezzi al consumo, ha segnato un incremento leggermente superiore allo 0,2%. Per il terzo mese consecutivo, l'indice del clima di fiducia dei consumatori è aumentato, arrivando in marzo a 110,9. L'aumento è legato al contributo positivo degli indicatori relativi al clima economico e personale, al clima corrente e a quello futuro delle famiglie. Per quanto riguarda le singole componenti della fiducia, un peggioramento ha interessato i giudizi sul bilancio familiare e le possibilità future di risparmio". Altro tema rilevante, sul fronte della deflazione, è quello dei prezzi: per quanto riguarda quelli al consumo, dopo un aumento di febbraio su gennaio dello 0,9%, in marzo, secondo le prime stime, dovrebbero diminuire dello 0,1%, portando l'inflazione acquisita nell'anno a meno 0,2%; quelli dei beni industriali destinati al consumo finale sul mercato interno sono risultati in febbraio appena più elevati rispetto a dodici mesi prima. ■

## Prezzi all'importazione dei prodotti industriali

(gennaio 2014-gennaio 2015, variazioni % sul mese precedente)

Fonte: ISTAT

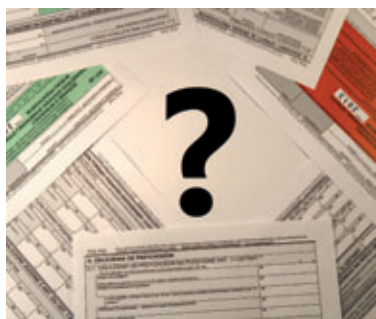




LES ECHOS

## La Francia alle prese con il deficit pubblico

La Francia sta faticosamente, da quattro anni, riducendo il suo deficit pubblico rispetto al Pil, ma il dato finale del 2014, sceso al 4,0%, resta nettamente superiore a quello medio dell'Unione europea: secondo le ultime proiezioni della commissione di Bruxelles, il deficit si attesterà, a fine 2014, al 3% per quanto riguarda l'Unione nel suo complesso e al 2,6% per la zona euro. Ciò significa un rientro nei parametri del Patto di stabilità, fatto inedito dal 2008. Secondo la commissione, "il risultato è stato raggiunto grazie alle misure di consolidamento dei bilanci adottate dagli Stati membri e al miglio-



ramento della situazione economica". La Francia (insieme alla Spagna e al Portogallo, per non citare la Grecia) resta però ancora lontana dal rispetto dei criteri di Maastricht, anche perché il suo impegno in questo

campo è stato comunque meno forte che in altri paesi. Infatti i francesi, nel 2014, hanno ridotto il loro deficit di 3,1 punti contro una media di 4,1 registrata nell'area euro. Inoltre, secondo dato negativo, i segni di crescita si stanno rilevando nell'Hexagone più deboli: nel 2014, l'attività economica ha progredito in Francia della metà rispetto all'area euro e di un terzo in confronto al complesso dell'Unione. Questa situazione sta destando nel paese molte perplessità. I cittadini francesi, infatti, hanno continuato a subire, anche l'anno scorso, una forte pressione fiscale, ma con risultati deludenti se riferiti al deficit pubblico. La scelta del governo di spremere ulteriormente le famiglie a livello fiscale (nell'ordine di una decina di miliardi di euro nel 2014) non è servita a ridurre il deficit dei conti pubblici. Questo perché vi è stato un trasferimento "mascherato" di risorse dalle famiglie alle imprese, che, infatti, hanno goduto l'anno scorso di una "pausa fiscale", ma con scarsi risultati a livello delle loro performance (e ciò, come dicevamo, ha inciso negativamente sul debito pubblico). ■

# CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI  
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



CLASS *S.p.A.*

Via Idiomi, 3/24 - 20090 Assago (MI)  
Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

[www.class-spa.it](http://www.class-spa.it)

Gruppo FBH

## 2014: dati in crescita

La nota congiunturale sul trasporto merci elaborata dal Centro studi della Confetra, dedicata all'anno scorso, ha messo in evidenza elementi positivi. Infatti, il Centro studi sottolinea che "il buon andamento del traffico italiano delle merci rilevato nel primo semestre 2014 si è rafforzato nel secondo semestre facendo segnare anno su anno dati in crescita in termini sia di traffico sia di fatturato in quasi tutti i settori e modalità, con l'eccellenza del traffico aereo (più 6,7% in peso, più 4,1% in numero di spedizioni e più 4,7% in fatturato) che ha ormai recuperato i valori pre-crisi, e con le uniche eccezioni negative nel traffico marittimo del transhipment (meno 4,1%) e delle rinfuse (per le liquide si è registrato un calo del 6,4% e per le solide dell'1,1%)". Significativa è la ripresa del traffico nazionale (con il più 2,1% dei vettori stradali a carico completo e un incremento dell'1,3% del trasporto a col-



lettame) che sembra preludere finalmente a una ripresa dei consumi interni delle famiglie e degli investimenti delle aziende. Da sottolineare anche un miglioramento del cargo ferroviario (con un aumento di 600 mila treni/km, pari all'1,4% sul 2013)

grazie a una significativa crescita dei vettori ferroviari diversi da Trenitalia che continuano a rosicchiare quote di mercato. È comunque da ricordare che il cargo ferroviario ha perso in sette anni, dalla fine del 2007 a inizio 2015, quasi il 50% del suo traffico. De-

### Traffico merci (variazioni % 2014 su 2013)

Fonte: Confetra





gna di nota è anche la continua crescita dei courier (più 3,8% in quantità e più 3,5% in fatturato), sicuramente trainata dall'eCommerce che mantiene percentuali di incremento a due cifre, arrivando a raddoppiare il proprio valore in soli quattro anni (infatti, dal 2009 al 2014, è costantemente cresciuto, anno dopo anno, dal 17 al 19%). L'andamento positivo del traffico merci trova conferma sia dal rapporto traffico/fatturato ora sostanzialmente

in equilibrio sia dal calo dei tempi di incasso (79 giorni contro gli 87 del 2013) e dal calo delle insolvenze (1,2% contro il 2,4% del 2013) sia infine dal miglioramento delle aspettative degli operatori tra i quali solo il 7% prevede un mercato ancora in flessione contro un 41% che prevede una crescita. Un dato negativo riguarda invece i crediti di dubbia esigibilità delle imprese del settore trasporto e magazzinaggio. Tali crediti sono aumentati del 16% in un anno (dal terzo trimestre 2013 al terzo trimestre del 2014), superando i 3,8 milioni di euro (se si considera il periodo che va dal primo trimestre 2010 al terzo trimestre 2014 questi crediti sono quasi triplicati).

Nel comparto delle spedizioni internazionali oltre al traffico aereo crescono anche la strada (più 2,5% in quantità e più 2,8% in fatturato) e il traffico marittimo (crescita dell'1,9% in quantità e dell'1,7% in fatturato). I valori positivi della rilevazione Confetra trovano conferma dai dati provenienti dai valichi alpini (dove il Brennero con un più 3,8% si colloca ormai a ridosso del Monte Bianco) e dagli aeroporti, dove Malpensa, cresciuta del 9,1%, rafforza il suo primato su un Fiumicino stagnante (meno 0,3%). Anche il traffico autostradale è finalmente tornato in territorio positivo, dopo un triennio in calo. Significativa infine la crescita del traffico container del porto di Genova del 9,3% che ha permesso di superare la quota di due milioni di teu (mentre La Spezia con un incremento dello 0,2% si è confermata ben oltre il milione) e quella Ro-Ro di Livorno del 7,8%. ■

## Fatturato merci (variazioni % 2014 su 2013)

Fonte: Confetra





## Industria e servizi: crescono le ore lavorate

Nel quarto trimestre 2014 nel complesso dell'industria e dei servizi di mercato il monte ore lavorate è aumentato, in termini destagionalizzati, dello 0,3% rispetto al trimestre precedente. Nei confronti del quarto trimestre del 2013 il dato corretto per gli effetti di calendario è cresciuto dell'1,0%. In particolare, le ore lavorate per dipendente sono aumentate dello 0,4% sul trimestre precedente. Rispetto allo stesso trimestre del 2013, le ore lavorate per dipendente, corrette per gli effetti di calendario, hanno segnato un incremento dell'1,4%. Il tasso di posti vacanti, in termini destagionalizzati, è stato pari allo 0,5%, invariato rispetto al trimestre precedente. Sempre nel quarto trimestre dell'anno scorso, l'incidenza

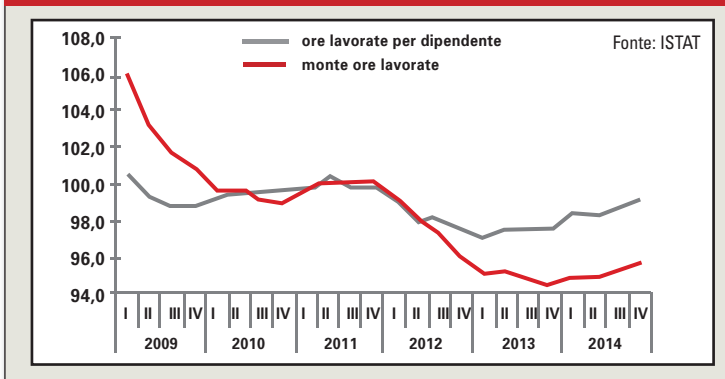
delle ore di cassa integrazione guadagni (Cig) utilizzate è stato pari a 27,1 ore ogni mille ore lavorate, con una diminuzione di 8,5 ore rispetto allo stesso trimestre del 2013. L'indice destagionalizzato delle retribuzioni lorde per unità di lavoro equivalenti a tempo pieno (Ula), al netto della Cig, ha registrato, nel complesso dell'industria e dei servizi di mercato, un incremento sul trimestre precedente dello 0,1%. Lo stesso incremento si è registrato per il costo del lavoro. L'indice destagionalizzato degli oneri sociali, invece, si è ridotto dello 0,1%. Nel complesso dell'industria e dei servizi di mercato la crescita delle retribuzioni per Ula al netto della Cig, rispetto al quarto trimestre del 2013, è stata dello 0,8%, mentre vi è stato un aumento dell'1,0% per gli oneri sociali e dello 0,9% per il costo del lavoro.

## Analisi JLL: 2014 positivo per l'immobiliare logistico

Nel suggestivo "Birrificio Settimo" di Carnago, Varese, si è svolto il Market&Beer Tasting, un'iniziativa organizzata dal gruppo JLL durante la quale sono stati illustrati i dati sull'andamento del mercato logistico. Roberto Piterà, assieme a colleghi di Logistic&Industrial Group, Research, Professional Services e Tétris Design&Build, ha svolto un'analisi

del mercato immobiliare, sottolineando che il 2014 è stato un anno molto positivo sia in termini di locazioni sia per quanto riguarda gli investimenti. Il livello annuo di assorbimento (700 mila mq) ha mostrato una forte crescita rispetto al 2013 (più 55%) grazie soprattutto a un maggior numero di transazioni registrate (48 contro 32 del 2013) e a un leggero aumento della dimensione media delle transazioni (più 5%). Come nel 2013, la macroarea di Milano è rimasta anche nel 2014 il focus principale per gli utilizzatori, registrando il 65% dell'assorbimento totale e rappresentando, insieme a Piacenza e Pavia,

**Monte ore lavorate per dipendente** (nell'industria e nei servizi, in aziende con almeno 10 dipendenti, 1° trimestre 2009-4° trimestre 2014, base 2010=100)





una delle aree più dinamiche. Gli operatori della logistica continuano a guardare con interesse i mercati di Bologna e Roma, ma la mancanza di prodotto colpisce negativamente l'attività di locazione in questi mercati. Inoltre, sta emergendo un crescente interesse per la macroarea del Veneto. In generale, la mancanza di prodotto prime (Grado A) in location prime sta stimolando l'interesse sia per prodotti prime in posizioni secondarie che per prodotti secondari (Grado B) in prime location. Quasi il 58% delle transazioni ha riguardato immobili esistenti, con un leggero aumento nella proporzione di transazioni owner occupation. La crescente percentuale di transazioni pre-let registrate durante il 2014, insieme a una potenziale mancanza di disponibilità per le diverse aree, suggerisce un rinnovato interesse per soluzioni built-to-suit che potrebbe giustificare una pressione al rialzo dei canoni prime entro la metà del 2016 ma anche una nuova offerta di prodotto prime prevista per l'anno prossimo. Gli operatori 3PL si confermano la categoria di occupier più attiva rappresentando il 52% dell'assorbimento annuale nonostante la loro quota si sia ridotta rispetto al 2013 a favore degli operatori re-

tail. Come nel 2013, gli asset più transati sono stati quelli tra i 5 mila e i 19 mila mq che hanno rappresentato quasi l'80% del numero di transazioni. Ciò è dovuto alle caratteristiche specifiche della domanda che si è concentrata prevalentemente sui centri di distribuzione dell'area milanese. Nel corso del 2014 ci sono state quattro transazioni superiori ai 30 mila mq contro le due registrate nel 2013. Inoltre nel quarto trimestre vi è stata una sostenuta attività per gli immobili logistici di alta qualità (Grado A). Ciononostante, considerando il 2014 nel suo complesso, il livello di attività su tali immobili si è leggermente ridotto e la disponibilità di nuovi prodotti di qualità rimane bassa con una pipeline limitata di nuovi progetti (soprattutto quelli speculativi) previsti entro il 2017. La giornata si è conclusa con una degustazione delle migliori produzioni del birrifico e con un brindisi per augurare a tutti gli operatori del settore un buon 2015.

ta si è conclusa con una degustazione delle migliori produzioni del birrifico e con un brindisi per augurare a tutti gli operatori del settore un buon 2015.

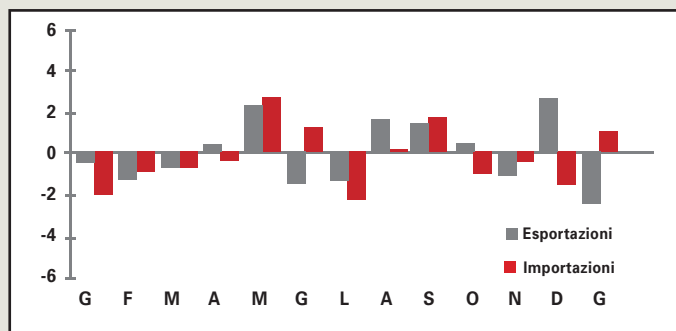
## Gennaio: battuta d'arresto per l'export

Lo scorso mese di gennaio ha registrato una battuta d'arresto per l'export rispetto al mese precedente: ha segnato una >

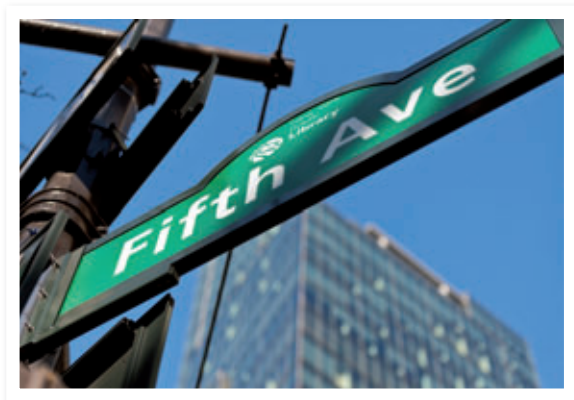
### Flussi commerciali con l'estero

(gennaio 2014-gennaio 2015, variazioni % sul mese precedente)

Fonte: ISTAT



*New York, Fifth Avenue: le nostre esportazioni verso gli Stati Uniti sono in forte espansione*



flessione del 2,5%. Le importazioni sono invece aumentate dell'1,0%. La diminuzione delle esportazioni, in confronto a dicembre 2014, è dipesa da una contrazione delle nostre vendite sia verso i paesi dell'Unione (con una flessione del 2,6%) sia verso i paesi terzi (con un calo del 2,4%). Su questi dati ha inciso notevolmente l'ampia contrazione di vendite che si è avuta nel settore dei prodotti energetici (che si è attestata a un meno 18,2%). Tra le principali tipologie di beni esportati, solo le vendite di prodotti intermedi sono in contenuta crescita (0,3%). Sul fronte dell'import, il dato positivo di gennaio è stato il risultato di una sintesi tra una leggera contrazione degli acquisti dai paesi extra Unione (meno 0,4%) e di un più ampio aumento di quelli dai paesi membri (più 2,0%). In particolare, è da segnalare la significativa crescita degli acquisti di beni intermedi (più 5,3%) e di beni strumentali (più 2,1%). L'andamento dell'export migliora se si prende in esame il trimestre novembre, dicembre 2014 più gennaio 2015, con un aumento dello 0,5% rispetto ai tre mesi precedenti. Da notare che al netto delle vendite di prodotti energetici (in netto calo, nell'ordine del 20%), l'incremento è nettamente più sensibile (1,4%) ed esteso a tutti i comparti. Al contrario, il confronto con gennaio del 2014, è nettamente negativo, con un calo dell'export del 4,2% (4,7% in meno per l'area dell'Unione e calo del 3,5% per l'area extra Ue). I mercati che hanno maggiormente contribuito alla flessione del nostro export sono stati principalmente due: la Russia, con un calo del 36,7%, e i paesi Mercosur, con una perdita del 24,0%. Si è invece registrato un forte incremento delle vendite verso gli Stati Uniti: più 23,5%.

## A maggio, il Cold Chain Pharma Forum 2015

Il prossimo 5 maggio si svolgerà, a cura dell'Istituto Internazionale di Ricerca, a Milano, all'Atahotel Executive, la terza edizione del "Cold Chain Pharma Forum". Tema centrale sarà il miglior modo per passare "dalle normative all'applicazione pratica" in un settore così delicato e complesso come quello del pharma. Infatti il "filo conduttore" del Forum sarà come sviluppare le norme di buona distribuzione (GDP) e mantenere la temperatura nella distribuzione dei farmaci. La terza edizione si articolerà in quattro sessioni interattive "per trovare insieme la soluzione ai problemi più attuali e più critici". Questi sono gli argomenti delle sessioni:

- le responsabilità nella filiera di distribuzione secondo le GDP e gli standard ISO: quali sono i reali strumenti dell'azienda farmaceutica per esercitare tale controllo?
- come monitorare e controllare le temperature nelle aree critiche e come gestire gli eventuali fuori range nel periodo di tollerabilità?
- punti critici del trasporto e del trasportatore: come mitigarli attraverso processi di convalida e qualifica?
- GDP Audit per la qualifica di un trasportatore di materie prime farmacologicamente attive (API): come valutare il sistema qualità, predisporre la documentazione/tracciabilità, gestire l'assessment del logistic security system?

È prevista la partecipazione di 19 esperti e saranno illustrate due best practice internazionali su come gestire l'ultimo miglio nel rispetto delle GDP. ■

# EcoLenis: il nuovo pallet in cartone

Leggero, facile da movimentare anche manualmente e soprattutto ecologico e riciclabile al 100 per cento.

**L**a logistica e i trasporti rappresentano un aspetto cruciale per l'economia di un paese e, a oggi, la movimentazione delle merci avviene prevalentemente su pallet in legno. La crescente attenzione alle problematiche ambientali e alla riduzione dei costi si fa sentire particolarmente e sempre più il mercato richiede soluzioni vantaggiose. Nell'ambito dei consolidati prodotti per l'imballaggio e il trasporto emerge come nuovo prodotto il pallet EcoLenis: un pallet in cartone davvero rivoluzionario, che fa compiere al settore un grosso salto di qualità.

Il pallet di cartone EcoLenis prodotto da Aninà (società con sede a Perugia che genera prodotti sulla base di uno studio progettuale, fondato sull'innovazione, sul design e sull'ecosostenibilità, volto a ottimizzare i processi produttivi e a rispondere al meglio alle esigenze di chi li deve utilizzare) si caratterizza per l'elevata capacità di carico dinamico rispetto ai prodotti concorrenti, la totale riciclabilità, l'ecosostenibilità del prodotto, la leggerezza, la semplicità e la sicurezza di utilizzo, la facilità di movimentazione (anche manuale), l'economicità dello smaltimento, l'assenza di elementi sintetici e plastici, l'assenza di colla, chiodi e schegge, l'adattabilità ai trasporti nazionali ed esteri, l'abbattimento delle restrizioni igienico sanitarie del legno, la facilità di montaggio e smontaggio (anche manuale). Dalle dimensioni e capacità di carico standard o personalizzabili, l'EcoLe-

nis è utilizzabile sia con le forche dei carrelli elevatori sia con i transpallet a ruote. La capacità di carico statico è superiore ai 6.000 chilogrammi, e di carico dinamico di 1.000 chilogrammi. Il pallet EcoLenis si distingue, inoltre, per la sua leggerezza che aggiunge vantaggi in termini di movimentazione e igienicità rispetto al legno. Il suo peso, intorno agli 8 chilogrammi, ottimizza il trasporto, anche aereo, consentendo di ridurre il peso degli imballaggi del 75%.

In parecchi Stati europei e extraeuropei si sta limitando, se non addirittura vietando, l'importazione di pallet in legno per via degli insetti, dei parassiti del legno, delle muffe nocive e delle difficoltà di smaltimento: vincoli e rischi facilmente evitabili con l'uso del pallet EcoLenis, che abbattendo i costi del carburante e la logistica di rientro dei pallet crea risparmio economico, di tempo e di energia. Sul pallet EcoLenis possono essere facilmente applicati TAG RFID per la gestione automatizzata dei magazzini o per la tracciabilità delle merci, ma anche banner, loghi, codici, ecc. oltre a ciò non produce schegge come accade per i pallet in legno. Riciclabile al 100%, il prodotto acquisisce un indice di ecosostenibilità assai elevato, formulando l'ideale risposta alle esigenze green che l'attualità impone. Le dimensioni del pallet possono essere standard o personalizzate e la struttura, a seconda delle esigenze, si presta sia allo stoccaggio su piani sia su portapallet sprovvisti di ripiani. (E. M.) ■



## Un nuovo carrello presentato dalla Yale

Yale Europe Materials Handling ha presentato il nuovo transpallet motorizzato con operatore a terra della Serie MP che offre esclusive capacità produttive ulteriormente migliorate e maggiore comfort ed efficienza per l'operatore. La serie Yale MP 16-22 introduce la tecnologia Yale Smart Lift™ e Yale Smart Slow Down™ che migliorano la produttività degli operatori. Gli studi condotti da Yale, sottolinea un comunicato dell'azienda, hanno evidenziato che gli operatori che esercitano un unico movimento lineare nel sollevamento e nella movimentazione dei carichi raggiungono una maggiore produttività grazie a tempi ciclo più rapidi. Yale Smart Lift mette tutti gli operatori nelle condizioni di applicare tale metodo consentendo loro di sollevare i carichi e di iniziare il traspor-



Yale MP 16-22, il nuovo transpallet motorizzato con operatore a terra della Yale Europe Materials Handling



to del pallet prima che raggiunga l'altezza massima, evitando così che l'operatore debba tener premuto il pulsante di sollevamento per l'intero ciclo di sollevamento. Yale Smart Slow Down

accresce ulteriormente la sicurezza garantendo la stabilità del carico durante i cambi di direzione del carrello. Questa tecnologia rileva automaticamente qualsiasi significativo cambio di direzione e riduce di conseguenza la velocità, aiutando l'operatore a mantenere la stabilità del carrello e del carico nella svolta. Iain Friar, Yale Brand Manager, ha sottolineato: "Questo nuovo carrello, che è stato progettato sulla base delle esigenze dell'operatore, presenta caratteristiche e tecnologie supplementari che garantiscono livelli di efficienza e produttività superiori. Se dovete spostare pallet in modo rapido in spazi ristretti, la serie MP è la soluzione ottimale".

## Chep Italia e Sanpellegrino per l'occupazione giovanile

Chep Italia, filiale nazionale della società leader mondiale del pooling di soluzioni di imballaggio, ha avviato un percorso di stage formativo condiviso con Sanpellegrino all'interno del Sanpellegrino Sales Campus Plus - partito lo scorso lunedì 2 febbraio - che darà la possibilità a giovani neolaureati di talento di fare un'esperienza formativa e pratica unica al fine di aumentare le possibilità d'impiego. L'iniziativa nasce a seguito dell'adesione di Chep Europa alla "Alliance for YOUth", lanciata da Nestlé a livello europeo per contrastare il fenomeno della disoccupazione giovanile tramite la mobilitazione delle aziende partner del Gruppo all'interno del più ampio programma "Nestlé needs YOUth" con il quale la società si è impegnata a creare in Europa, nel triennio 2014-2016, 20 mila nuove opportunità per i giovani al di sotto dei 30 anni, delle quali oltre mille in Italia. Chep Europe è stata tra le prime 14 aziende a livello europeo ad aderire all'alleanza e si è impegnata da subito a elaborare numerose iniziative indi-



viduali e congiunte per assicurare ai giovani un'esperienza lavorativa e formativa di valore. L'iniziativa tra Sanpellegrino e Chep Italia è pienamente coerente con la strategia HR di Chep e vuole essere un primo passo verso l'applicazione dell'Alliance for YOUth con l'auspicio che venga seguito anche da altre aziende in quanto non riguarda solo l'aumento dell'offerta di stage ma un programma di formazione congiunto che possa aiutare i giovani ad assumere un ruolo più attivo nella società. Il progetto include una formazione condivisa tra le due aziende e il supporto di manager qualificati di entrambe al fine di sviluppare un'esperienza di valore e una crescita professionale più ampia.

## La logistica di Candy è targata Columbus

Columbus Logistics, società leader nella logistica, con sede a Cormano, Milano, da quest'anno annovera tra i suoi partner più prestigiosi anche il Gruppo Candy: è stata scelta come fornitore per la parte che si occupa dell'assistenza tecnica e della distribuzione dei ricambi a livello europeo. Columbus Logistics svolgerà il ruolo di operatore logistico per la gestione dei 20 mila metri quadri di deposito e delle oltre 200 mila spedizioni di ricambi destinati ogni anno in tutta Europa. Il nuovo accordo costituisce una significativa sfida per Columbus, che con i suoi venticinque anni di esperienza, rappresenta un'importante realtà nazionale nel settore della

logistica, anche grazie alla sua filosofia che si basa sulla flessibilità e adattabilità nei confronti del cliente, progettando processi e servizi ad-hoc. Questo accordo è anche un esempio di partnership tra imprese del territorio che lavorando su un progetto comune fanno sistema e creano valore per il territorio stesso. Nasce, dunque, una collaborazione tra due aziende brianzole che hanno puntato sull'eccellenza nei loro prodotti e nei loro servizi.

## IRIS, la piattaforma online di track&trace di Geodis

Acronimo di Intelligent Real-Time Information System, IRIS è la nuova piattaforma online sviluppata da Geodis Freight Forwarding per mettere a disposizione dei clienti un unico punto d'accesso da cui conoscere in tempo reale tutte le informazioni relative alle spedizioni. A differenza dei tradizionali sistemi di track&trace più statici, IRIS offre una vera e propria consolle di monitoraggio e interrogazione dinamica dei dati, attraverso un'interfaccia altamente configurabile. Questo permette a ogni azienda non solo di avere piena visibilità sulle operazioni di freight forwarding gestite per suo conto da Geodis, ma di interagire con il sistema per svolgere in autonomia attività quali l'upload della documentazione "in corso d'opera" (fatture o altri documenti amministrativi necessari lungo tutto il processo di spedizione) e la prenotazione di servizi di trasporto direttamente online, oltre a inserire no- >



te o commenti visibili solo all'utente. Appoggiandosi a un database condiviso a livello internazionale, IRIS rappresenta a tutti gli effetti una "finestra" sul sistema operativo di Geodis sviluppato a supporto dell'area freight forwarding in tutto il mondo, consentendo agli utenti di avere la supervisione costante delle proprie merci in viaggio, in modo rapido, efficiente e sempre nella massima trasparenza. In ogni momento, infatti, è possibile effettuare l'esportazione completa in formato xls dei dati disponibili all'interno della piattaforma, oltre ad accedere all'archivio delle fatture online e al dettaglio dei costi relativi a ciascuna spedizione, per avere un quadro della situazione esaustivo e istantaneo a ogni consultazione.

## Cargo ferroviario tra Parma e Ravenna: buone prospettive

È stato presentato presso l'Autorità portuale di Ravenna lo studio sviluppato nell'ambito dell'accordo sottoscritto tra l'Autorità ravennate, la Regione Emilia Romagna e il Cepim-Interporto Parma, per verificare la possibilità di sviluppare, attraverso l'incentivazione delle connessioni ferroviarie, relazioni strategiche e operative tra il porto di Ravenna e l'interporto di Parma. La Fondazione ITL (Istituto Trasporti e Logistica) ha illustrato i risultati dello studio, che ha riscontrato il tangibile interesse da parte degli operatori coinvolti nel lavoro, soprattutto in riferimento alla possibilità di attivare un servizio "multiprodotto-multicliente", con origine da Ravenna, funzionale a stimolare lo shift modale per la distribuzione di merci non solo destinate a Parma e al suo territorio, ma anche, attraverso l'interporto, in grado di proseguire sulle direttrici internazionali, verso mercati più ampi. "L'esperienza condotta con il porto di Ravenna, e studiata in questi mesi da ITL - ha dichiarato Luigi Capitani, amministratore delegato di Cepim - è stata molto positiva, forte della piena collaborazione dei partecipanti. Ha permesso di realizzare un'analisi accurata della situazione e di trasformarla in opportunità e quindi in risultati concreti. È un modello da portare avanti nell'immediato futuro e da ripetere anche in altre occasioni, con fiducia nell'innovazione e capacità di assumere anche rischi imprenditoriali per il perseguimento degli obiettivi e per gli in-

*Un momento dell'incontro presso l'Autorità portuale di Ravenna*



vestimenti necessari. Per quanto riguarda il nostro interporto, tra i primi dieci in Europa, quella del trasporto merci via ferro è un'attività molto importante, nella quale abbiamo creduto concentrando i nostri sforzi e passando in pochi anni da una quota del 18% all'attuale 40% di merci movimentate via treno".

## Linde solidale con HSVarese basket in carrozzina

Dopo l'esperienza positiva della passata edizione, anche per la stagione sportiva 2014/2015 Linde Material Handling Italia ha deciso di dare il proprio contributo alla squadra di basket in carrozzina di Varese che milita nel campionato di Serie A. Infatti, anche quest'anno, il direttore commerciale di Linde Italia, Angelo Maino, ha consegnato una carrozzina da gioco a un componente della squadra Cimberio HSVarese in un palazzetto stracolmo di tifosi e di supporter che hanno sottolineato con calorosi applausi questo gesto solidale. Tra il pubblico erano presenti numerosi bambini che, con i cappellini rossi Linde, hanno colorato e animato una serata segnata da un grande agonismo e da una bella vittoria della squadra di Varese. "Come azienda abbiamo deciso di affiancare HSVarese per sottolineare ancora una volta la nostra attenzione alle realtà meritevoli del nostro territorio e per far conoscere

## Ceva Holdings: fatturato in crescita

su larga scala il nostro impegno in iniziative etiche e di solidarietà che vanno al di là del nostro puro business”, ha affermato Maino. Questa iniziativa si colloca in un più ampio progetto aziendale che ha come obiettivo la diffusione di un comune senso di responsabilità e che vuole educare le persone favorendo un’idea di cultura della qualità, della sicurezza e della sostenibilità.

Ceva Holdings, uno dei principali operatori logistici al mondo, caratterizzato da una strategia non-asset based, ha annunciato i risultati degli ultimi tre mesi del 2014. Tali risultati hanno dimostrato che la nuova strategia messa in atto in tre momenti distinti dell’anno scorso continua a dare frutti. Il volume d’affari del business Freight Management continua a rimanere positivo nel periodo, con il business Airfreight che

è cresciuto del 6%, andando oltre l’andamento registrato dal mercato. Mentre, il business dell’Oceanfreight ha registrato volumi superiori del 10% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente, dimostrando anche qui un andamento superiore al mercato. Inoltre, il successo nello sviluppo di nuovi business ha contribuito positivamente alla crescita dei ricavi nel quarto trimestre 2014. “Ceva ha costruito il suo vantaggio competitivo nel quarto trimestre”, ha commentato l’amministratore delegato Xavier Urbain. “Iniziamo il 2015 con un board globale costituito da persone di esperienza e leadership nel settore della logistica e una strategia focalizzata sul mercato e basata su linee di business nel Freight Management (Airfreight e Oceanfreight) e contract logistics. A gennaio 2015 abbiamo implementato un nuovo modello di business per garantire eccellenza operativa in tutta la nostra rete globale e per essere più innovativi e responsabili verso i clienti: la loro reazione ai nostri progetti è stata più che positiva”. In particolare, il fatturato del quarto trimestre 2014 è stato di 2.029 milioni di dollari, in crescita del 3,5% a tassi di cambio costante e in leggera riduzione dell’1,3% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. ■



Un momento della cerimonia della consegna della carrozzina alla HSVarese all’interno del palazzetto dello sport



Ceva Holdings, operatore logistico mondiale, ha fatturato nel quarto trimestre dell’anno scorso 2.029 milioni di dollari

# Bilancio: principi contabili OIC

di Franco De Renzo

**S**i può anche pensare che preparare il bilancio d'esercizio sia un'operazione semplice: tanto fa tutto il computer! Le seguenti osservazioni spero possano aiutare per avere un'idea differente e far comprendere che chi se ne occupa, in azienda o all'esterno, forse, merita una maggiore adeguata considerazione.

Il bilancio relativo all'esercizio 2014 dovrà essere redatto tenendo conto delle nuove versioni dei principi contabili rilasciati dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità). L'OIC non è una filiale dell'agenzia delle entrate, è un ente italiano autonomo formato dai maggiori studiosi di ragioneria e di contabilità. Quanto stabilito, però, ha forza di legge perché deve essere applicato dai commercialisti e l'agenzia



delle entrate vi si riferisce sistematicamente. Sono stati 19 i documenti rivisitati dall'OIC, mentre rimane in corso di revisione solo l'OIC 24 relativo alle immobilizzazioni immateriali. La revisione ha riguardato tanto la struttura dei principi contabili rendendola più facilmente consultabile permettendo di rintracciare agevolmente ambito di applicazione, principali definizioni, criteri di classificazione e rilevazione, informazioni da indicare in nota integrativa - quanto il loro contenuto.

In breve:

1. i nuovi OIC si applicano a partire dal bilancio relativo al 2014;
2. l'OIC 24 è ancora in corso di revisione;
3. la revisione consente una consultazione più agevole;
4. le svalutazioni per perdite durevoli sono inserite nel nuovo OIC 9;
5. per il rendiconto finanziario, le indicazioni contenute nel nuovo OIC 10 sostituiscono quelle previste nell'OIC 12;
6. il principio OIC 12 - composizione e schemi del bilancio - è raccomandato per le società di persone e le imprese individuali che svolgono attività commerciale;
7. è stata introdotta la disciplina contabile del cash pooling (nel caso di servizio di tesoreria accentrato);
8. nel caso di vendita a rate con riserva della proprietà, il ricavo della vendita s'iscrive in sede di consegna del bene;
9. l'ammortamento dei componenti aventi vite utili, diverse del cespite, va calcolato in maniera distinta rispetto al bene principale;
10. lo scorporo degli interessi passivi impliciti dai debiti commerciali è effettuato quando sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:
  - a. il valore nominale dei debiti eccede significativamente il prezzo di mercato del bene con pagamento a breve termine; ciò si verifica quando il debito non ha un interesse passivo esplicito ovvero ha un interesse irragionevolmente basso;
  - b. la dilazione concessa è superiore ai dodici mesi;
11. le attività per imposte anticipate e le passività per le imposte differite relative a differenze temporanee, che sorgono a seguito di operazioni che non transitano dal conto economico, sono rilevate in bilancio nell'esercizio in cui emergono le differenze temporanee, salvo nei seguenti casi:
  1. la rilevazione iniziale dell'avviamento;
  2. la rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non influenza direttamente né il risultato civilistico né il reddito imponibile e non è un'operazione straordinaria;
12. la rinuncia di un qualunque credito da parte del socio è trattata contabilmente dalla società come un apporto di patrimonio.

Gli amministratori dovranno evidenziare, ogni fine anno, quali siano i valori residui delle immobilizzazioni per evitare di dichiarare dati errati e che possono produrre sanzioni anche rilevanti. Quindi, non si devono considerare solo i dati passati ma anche quelli futuri.

L'ammortamento è un accantonamento figurativo che serve a ripristinare il valore originario del bene, facendo gravare i relativi costi nei diversi periodi di utilizzo. Se il valore del bene è costante, non si può ammortizzare. Per capirci meglio, facciamo il caso di un capannone pagato 600 mila euro, è ormai risaputo che se è destinato all'attività produttiva, si deve considerare il valore del terreno uguale al 30% non ammortizzabile. Negli altri casi, invece, l'aliquota è del 20%. Al 31 dicembre 2013, il capannone è stato ammortizzato per 210 mila euro, con un valore residuo di 390 mila. Se si determina il valore corrente del bene in 450 mila euro, non è più possibile effettuare ulteriormente l'ammortamento. Conseguentemente, già nell'anno 2014 avremo una differenza positiva nel Conto Economico con relativo pagamento di maggiori imposte. Bisogna prestare attenzione perché, in questo modo, potrebbero variare sensibilmente le quote di ammortamento e sarà obbligatorio farne cenno nella Nota Integrativa o nella Relazione sulla Gestione. Operativamente, suggerisco di archiviare i calcoli dei singoli beni ammortizzabili datati e firmati da almeno un ammini-

stratore, con evidenziato il valore dallo stesso attribuito ai singoli beni, così da evitare che le responsabilità non ricadano su chi, proprio, non ha neanche gli elementi per fare simili valutazioni. Il pensiero corre anche a quegli impianti complessi che racchiudono parti usurabili più di altre, o componenti elettronici o meccanici che necessitano un ricambio veloce. Nessun commercialista può avere le conoscenze tecniche per giungere a fare valutazioni adeguate che spettano esclusivamente all'imprenditore.

Ricordo i titoli dei singoli principi contabili:

OIC 9. Svalutazioni per perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali

OIC 10. Rendiconto finanziario

OIC 12. Composizione e schemi del bilancio d'esercizio

OIC 13. Rimanenze

OIC 14. Disponibilità liquide

OIC 15. Crediti

OIC 16. Immobilizzazioni materiali

OIC 17. Bilancio consolidato e metodo del patrimonio netto

OIC 18. Ratei e risconti

OIC 19. Debiti

OIC 20. Titoli di debito

OIC 21. Partecipazioni e azioni proprie

OIC 22. Conti d'ordine

OIC 23. Lavori in corso su ordinazione

OIC 25. Imposte sul reddito

OIC 26. Operazioni, attività e passività in valuta estera

OIC 28. Patrimonio netto

OIC 29. Cambiamenti di principi contabili, cambiamenti di stime contabili, correzioni di errori, eventi e operazioni straordinarie, fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

OIC 31. Fondi per rischi e oneri e trattamento di fine rapporto ■

**Franco De Renzo, tel. 0245101071,**

**email: [segreteria@studioderenzo.it](mailto:segreteria@studioderenzo.it).**

Insieme,  
abbiamo una marcia in più.



**TRANSPOTECH**  
**LOGITEC**

SALONE DEI TRASPORTI  
E DELLA LOGISTICA

Verona, 16-19 aprile 2015

Registrati su [www.transpotec.com](http://www.transpotec.com)  
e risparmi il 50% sul biglietto!



[www.transpotec.com](http://www.transpotec.com)



Official Partner

# Abolita la scheda di trasporto

di Marco Lenti\*

Come anticipato nella rubrica del mese scorso, proseguiamo con l'esame delle novità introdotte dalla legge di stabilità in materia di autotrasporto. L'art. 1 comma 247 della legge 190/2014 ha abrogato l'art. 7 bis del D.Lgs. 286/2005, e conseguentemente ha abolito la cosiddetta scheda di trasporto, che, a partire dal 01.01.2015, non è più obbligatorio redigere e conservare a bordo. Sono inoltre soppressi tutti i riferimenti alla scheda di trasporto contenuti in altre norme, quali gli artt. 7 e 8 del D.Lgs. 286/2005. Il ministero dell'Interno, a questo proposito, con la circolare n. 3/2005 del 31.12.2014, ha chiarito che dal 01.01.2015 gli organi di polizia non sono più tenuti a richiedere agli autisti la scheda di trasporto.

Questa abolizione torna a dare rilevanza pratica al problema, per i committenti, caricatori e proprietari delle merci, di dimostrare che le istruzioni fornite al vettore sono compatibili con il rispetto, da

parte sua, delle norme in materia di massa limite, sagoma limite, sistemazione delle merci sul mezzo, limiti di velocità e rispetto dei tempi di guida. La scheda di trasporto, infatti, rappresentava lo strumento attraverso il quale gli organi di polizia potevano accertare la compatibilità di tali istruzioni con il rispetto delle predette norme, ed evitare l'irrogazione delle sanzioni a carico di committenti, caricatori e proprietari a norma dell'art. 7 commi 3 e 4 del D.Lgs. 286/2005: essa, infatti, sostituiva il contratto in forma scritta, e, nei casi di contratti verbali, le istruzioni scritte che il committente doveva fornire e il vettore doveva conservare a bordo. In altre parole, attraverso la scheda di trasporto, gli organi di polizia facevano un primo controllo sulle istruzioni ivi contenute, e procedevano all'irrogazione delle sanzioni nei confronti di committente/caricatore e/o proprietario delle merci solo se tali istruzioni risultavano incompatibili con il rispetto della norma violata.

Venuta meno la scheda di trasporto, gli strumenti che consentono ai committenti/caricatori e proprietari delle merci di evitare l'irrogazione di sanzioni per violazioni commesse dal committente tornano a essere:

a) per i contratti in forma scritta, o il contratto stesso (che

tuttavia risulta difficile conservare a bordo per ovvi problemi pratici), ovvero una dichiarazione di sua esistenza firmata da committente e vettore, e conservata a bordo del mezzo. In questo modo gli organi di polizia possono procedere all'accertamento a posteriori di tali istruzioni attraverso la richiesta di esibizione del contratto o di ogni altro documento utile a norma dell'art. 8 comma 2 del D.Lgs. 286/2005;

b) per i contratti verbali, le istruzioni conservate a bordo del veicolo.

Si noti che, in entrambi i casi, se a bordo del veicolo non si trovano né il contratto in forma scritta, né la dichiarazione con il riferimento allo stesso, né, per i contratti verbali, le istruzioni scritte fornite al vettore, il committente/caricatore e proprietario delle merci risponde delle infrazioni commesse dal vettore stesso.

Abolita la scheda di trasporto, pertanto, è consigliabile che i committenti, prima dell'inizio del viaggio, forniscano al vettore le istruzioni scritte da conservare a bordo del mezzo, magari integrandole nei documenti di trasporto (DDT), come suggerito dal ministero dell'Interno con la circolare 3/2005 sopra citata, e ciò allo scopo di consentire ai medesimi di verificarle sin dal momento della contestazione dell'infrazione al vettore. Se poi tra le parti è stipulato un contratto in forma scritta, è bene che nelle istruzioni fornite tale contratto sia comunque menzionato. Con questi accorgimenti, e a condizione che le istruzioni siano compatibili con il rispetto della norma violata, committenti/caricatori e proprietari delle merci dovrebbero evitare di vedersi notificare verbali per infrazioni commesse dai rispettivi vettori.

È da notare, infine, che, con l'abrogazione dell'art. 7 bis del D.Lgs. 286/2005, non è più soggetto a sanzione il committente che, nel caso di contratti verbali, non redige e consegna al vettore la dichiarazione di aver preso visione della carta di circolazione o altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione all'albo degli autotrasportatori. Restano invece valide ed efficaci le sanzioni in caso di affidamento di trasporto a vettori non iscritti. ■

**\*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



# Semplificazioni fiscali

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

È prevista la soppressione della presentazione agli uffici doganali della dichiarazione di intento, ai sensi dell'art. 20 del dl n. 175/2014 pubblicato sulla gazzetta ufficiale n. 277 del 28.11.2014. (Cfr: circolari applicative, in particolare, circolare agenzia delle entrate n. 31/E 30.12.2014 e circolare agenzia delle dogane e dei monopoli n.17631/RU del 11.12.2015). Il decreto legge semplificazioni (21.11.2014) ha introdotto, tra le altre, alcune novità relative agli esportatori abituali che intendono avvalersi della non imponibilità Iva, mediante presentazione delle lettere di intento.

Come è noto, le dichiarazioni di intento sono emesse dagli esportatori abituali per effettuare acquisti e importazioni senza versare l'Iva. Al fine di evitare abusi, la normativa, prima dell'entrata in vigore della nuova disciplina, prevedeva che i fornitori degli esportatori abituali comunicassero alla agenzia delle entrate, in sede di liquidazione periodica Iva, i dati delle dichiarazioni di intento ricevute. Con la nuova norma, invece, **sono gli stessi esportatori abituali a dover trasmettere le dichiarazioni di intento in via telematica alle Entrate.**

In base a tale decreto, per le operazioni da effettuare a decorrere dal 1° gennaio 2015, gli esportatori abituali che intendono avvalersi del regime agevolativo dovranno:

- trasmettere telematicamente all'agenzia delle entrate la dichiarazione d'intento;
- consegnare la dichiarazione, unitamente alla ricevuta di presentazione rilasciata dall'agenzia delle entrate al fornitore o prestatore, in dogana.

La dichiarazione è presentata all'agenzia delle entrate in via telematica, direttamente, da parte di soggetti abilitati a Entratel o Fisconline, o tramite i soggetti incaricati.

**Disposizioni transitorie.** Fino all'11 febbraio 2015 gli operatori potevano consegnare o inviare la dichiarazione di intento al proprio cedente o prestatore, secondo le "vecchie modalità"; in questo caso il fornitore non deve verificare l'avvenuta presentazione della dichiarazione di intento all'agenzia delle entrate. Per le dichiarazioni di intento che hanno effetto per le operazioni successive alla data dell'11 febbraio 2015, vige obbligo, con decorrenza 12 febbraio



2015, di trasmettere le dichiarazioni in via telematica e di riscontrare l'avvenuta presentazione della dichiarazione all'agenzia delle entrate. Entro il termine del 13 aprile 2015, cioè entro la decorrenza di 120 giorni a partire dall'entrata in vigore del decreto, la presentazione in dogana della dichiarazione d'intento non sarà più necessaria.

**Operatività.** Il nuovo modello di dichiarazione prevede che nel caso di emissione di dichiarazione di intento per la singola operazione, procedura che, come è noto, è obbligatorio seguire in caso di importazione, si indichi a fianco alla casella l'importo in euro dell'operazione. Questo dato risulta dalla bolla doganale che viene compilata indicando gli elementi imponibile del valore, quali valore di fattura, assicurazione, nolo, dazio doganale, royalties, tasse portuali, ecc. Sarà quindi consigliabile, in caso di operazioni con dichiarazione di intento, trasmettere preventivamente da parte dell'operatore doganale la "bozza" della bolletta per consentire all'importatore di rilevare i valori da indicare, al fine di trasmettere l'importo del valore imponibile corretto all'agenzia delle entrate; in alternativa, l'importatore dovrà indicare un "valore presunto dell'imponibile ai fini Iva dell'operazione d'importazione che intende effettuare che tenga cautelativamente conto, per eccesso, di tutti gli elementi che concorrono al calcolo del suddetto imponibile, come nelle previsioni della circolare agenzia delle dogane e dei monopoli", vedi n. 17631/RU del 11.12.2015, pagina 4, "Importo dell'operazione indicato nella dichiarazione di intento". ■

# Giovani&Imprese

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Il panorama della formazione professionale ha visto negli ultimi anni una rapida evoluzione: oltre a essere cresciuto in complessità, presenta caratteristiche nuove e interessanti da analizzare. Fino a qualche tempo fa, la formazione delle imprese e quella dei giovani rappresentavano due filoni quasi distinti. La prima serviva ad aggiornare e riqualificare il personale già operante in circuiti lavorativi, la seconda a creare competenze funzionali a un futuro inserimento. Oggi si assiste invece a una sorta di sovrapposizione, e addirittura di integrazione, dei due livelli.

Diverse sono le imprese che hanno commissionato a Scuola Nazionale Trasporti e Logistica non soltanto attività di formazione e aggiornamento dei propri dipendenti, ma anche attività di sviluppo di nuove risorse umane, funzionali alle proprie esigenze di inserimento. In alcuni casi, l'attività è stata commissionata alla Scuola non da singole imprese, ma da enti e istituzioni in rappresentanza di gruppi di imprese, per promuovere l'occupazione a favore di un intero settore o territorio. Ne consegue che la formazione giovani può costituire un'opportunità non solo, com'è naturale, per le persone in cerca di lavoro motivate a un inserimento in un determinato settore, ma un aspetto strategico per le stesse imprese. In primo luogo, il coinvolgimento nelle imprese nella definizione degli obiettivi, dei programmi, delle priorità soddisfa, come detto, l'esigenza di inserimento di persone specificamente formate. In secondo luogo, ma come aspetto non secondario, il coinvolgimento delle imprese soddisfa esigenze addirittura legate all'innovazione e alla ricerca.

“Abbiamo appena terminato un percorso d'aula finalizzato al-

la formazione di giovani manager nel settore della logistica e dei trasporti” evidenzia Genziana Giacomelli, direttore della Scuola. “Al tradizionale periodo di work experience che segue i nostri percorsi come necessario completamento della formazione teorica, abbiamo associato un ulteriore periodo di 'osservazione privilegiata' delle realtà aziendali da parte degli allievi, nella forma di un project work”. I ragazzi sono stati suddivisi in piccoli gruppi, e destinati a diverse realtà organizzative per sviluppare progetti di studio, ricerca o analisi di specifiche problematiche. Diversamente dalle work experience, che riproducono un'esperienza di lavoro tradizionale nei suoi aspetti più caratterizzanti, il project work non richiede necessariamente una presenza continuativa in azienda, ma un confronto periodico approfondito con i referenti delle diverse realtà ospitanti, a supporto di un lavoro di ricerca che si svolge in autonomia e restituisce poi un prodotto finale.

Gli allievi del corso Logistic Manager stanno ora svolgendo il lavoro di project work presso l'Autorità portuale di Piombino; l'azienda ferroviaria La Spezia Shunting Railways; l'azienda di moda Alberta Ferretti; l'Asl di Reggio Emilia (Area Vasta di Reggio Emilia). È in corso di definizione anche un project work di livello europeo messo a disposizione dall'Escola Europea de Short Sea Shipping.

“Nell'accordare la propria disponibilità ad accogliere allievi - prosegue Genziana Giacomelli - le aziende/enti hanno contestualmente indicato un progetto interno di proprio interesse, che riguarda le proprie strategie di sviluppo e di innovazione, o la risoluzione di particolari problematiche (le potenzialità di un porto; lo studio dei sistemi informativi che regolano lo

scambio treno/navi; l'innovazione nella catena distributiva; l'ottimizzazione della logistica sanitaria). In poche parole, hanno compreso che la possibilità di disporre di un team di persone formate e di elevato livello di conoscenze, può essere un'opportunità grandissima per l'organizzazione ospitante, per portare avanti un progetto di studio magari difficilmente perseguibile dentro l'operatività aziendale. In più, le aziende vedranno restituito un prodotto al termine del lavoro che potranno valorizzare e capitalizzare, anche in un'ottica di successivi sviluppi e approfondimenti”. In questo senso la formazione giovani può non dirsi soltanto un “plus” accordato ai giovani, ma un valore per l'intero sistema. ■







# Movimentiamo

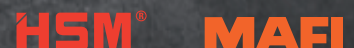


Versatilità, innovazione e sicurezza sono da oltre 60 anni i valori di CLS, presente in tutta Italia come referente unico nelle scelte di movimentazione dei materiali.

Dealer esclusivo Hyster®, CLS propone ovunque, 24 ore su 24. Dai carrelli elevatori professionalità sono da sempre la chiave del successo di CLS.

CLS - CGT Logistica Sistemi S.p.A.  
Sede Legale e Direzione Generale  
11.08895  
1715-  
059 1  
: 181598908

[www.cls.it](http://www.cls.it)



# Non è un tema “leggero”, da salotto

Lo scorso 23 febbraio si è riunita per la prima volta la commissione Sostenibilità Logistica di Assologistica coordinata da Daniele Testi, attuale presidente di SOS Logistica. Con l'occasione sono stati presentati, da parte di Alessandro Trojan, partner di KPMG, i risultati del questionario consegnato durante il Premio Logistico dell'Anno e successivamente inviato a tutti i soci di Assologistica. Obiettivo dello studio era valutare lo stato dell'arte delle politiche di CSR. Molti gli stimoli registrati di cui riportiamo alcuni tra i passaggi più significativi:

• **Corporate Social Responsibility-CSR.** Il mercato (clienti) chiede alle aziende il bilancio socio-ambientale e le aziende dichiarano di farlo e di essere pro-attive sul tema attraverso la pubblicazione di “politiche” e di un rapporto annuale, ma solo il 7% delle aziende che lo dichiara ha creato una struttura/funzione che se ne occupi a tempo pieno e con azioni concrete!

• **Azioni concrete.** Quando si chiede alle imprese che cosa hanno fatto per realizzare la Social Responsibility vengono alla luce azioni consolidate da decenni e che riguardano aree diverse, sulle quali esistono precise leggi da rispettare. Appare quindi come una scorciatoia mettere nel conto azioni che si sarebbero dovute fare comunque. Un esempio eclatante riguarda il 64% delle azioni fatte per “tutelare la salute dei lavoratori”. Cosa ottima, ma perché attribuirle al CSR? E ancora, le azioni sulla supply chain pesano solo per il 10%.

• **Ostacoli.** Il principale è la mancanza di risorse economiche (35% di risposte), nonostante la maggior parte degli investimenti sulla sostenibilità paghino, e molto bene, in termini di “business opportunity” e “cost saving”. Appare dunque strategico analizzare quanto stia impattando sulle politiche di Corporate Social Responsibility la cultura del management e quella degli amministratori delegati.

La commissione ha deciso che, in preparazione del prossimo incontro, verranno coinvolte alcune aziende le cui testimonianze possano essere utili a dimostrare quanto la sostenibilità possa essere leva per l'innovazione e lo sviluppo competitivo dei propri prodotti/servizi. Uno specifico focus group coinvolgerà aziende logistiche e/o industriali. Tra i primi ad aderire all'iniziativa è stata la SKF Logistics Servi-



ces. La partecipazione è aperta e sarà sufficiente contattare la segreteria di Milano di Assologistica entro il prossimo 30 aprile.

*Di seguito pubblichiamo sul tema una nota di Alessandro Trojan, partner della società KPMG, che ha svolto l'indagine sulla sostenibilità citata in precedenza, e una breve sintesi di altri particolari aspetti emersi dalla stessa indagine.*

## Le risorse non sono infinite...



*di Alessandro Trojan, partner KPMG*

Da più di 20 anni è noto che il modo con cui sviluppiamo e realizziamo il nostro business ha impatti anche molto significativi sul mondo in cui viviamo. Ora la novità è che lo “stato” (o la salute o la disponibilità) del

mondo intorno a noi può condizionare pesantemente il modo con cui noi pensiamo o vogliamo sviluppare il nostro business. Gli indicatori sono per lo più chiari: le risorse ambientali che utilizziamo per sviluppare i nostri prodotti o le nostre attività stanno diventando sempre più rare o complesse da approvvigionare. A riguardo basta considerare due semplici aspetti tra i molti presenti:

- nel 2030 la domanda di acqua supererà di circa il 40% l'attuale disponibilità, situazione che dovrà di fatto determinare da subito un'attenta politica di approvvigionamento con impatti sui costi, utilizzo e ... immagine o reputazione che si vuol dare;
- i costi ambientali (ad oggi sovente non inclusi nei Financial Statement) raddoppiano ogni 14 anni: è quindi facile prevedere che le aziende dovranno pagare in proporzione degli “environmental cost” che originano o origineranno.

Attenzione questo è solo un lato della medaglia. L'altro è che chi saprà gestire al meglio e per primo queste situazioni potrà godere di vantaggi competitivi e affrontare correttamente le sfide e le opportunità che il futuro ci offre. Anche in questo caso a titolo di esempio basta pensare che nel 2009 per la prima volta è accaduto che la popolazione che vive nelle città è maggiore di quella che vive fuori. Si prevede che nel 2030 tale condizione accadrà anche per Asia e Africa. A fronte di questa situazione e con un footprint ambientalmente compatibile, sarà necessario ripensare, per significative aree territoriali, nuovi modi per muovere materiali e persone, approvvigionare cibo e realizzare le relative infrastrutture.

In generale, riteniamo che l'approccio corretto alle tematiche di "sostenibilità" (o meglio della Corporate Social Responsibility) dovrebbe essere affrontato come si gestisce una variabile strategica di significativa importanza per lo sviluppo declinata in questo caso nelle componenti Supply Side e nella componente Demand Side.

Le linee guida per la Supply Side devono essere ricercate nell'incremento dell'efficienza nella riduzione degli impatti ambientali di processi e attività, nel cercare soprattutto l'ottimizzazione delle filiere piuttosto che l'efficienza della singola attività. Il lato Demand Side deve essere sviluppato avendo chiaro che con "il meno ci devo fare di più", ossia gestire la crescita della domanda in certi ambiti e a fronte di nuove sensibilità o esigenze, per servizi e beni, gestendo al meglio le pressioni per la scarsità di risorse ambientali, proponendo nuovi servizi/prodotti a parziale integrazione o sostituzione di quelli attualmente esistenti.

Noi certamente non possiamo conoscere il futuro ma sicuramente dobbiamo prepararci ad affrontarlo prendendo in considerazione i possibili vincoli ma ipotizzando e sviluppando, in questi nuovi contesti, nuove forme o tipologie di business che dovranno portare valore ai nostri clienti e alle nostre aziende. ■



## L'INDAGINE

Sintetizziamo i risultati più rilevanti dell'indagine:

- ha coinvolto 27 aziende e 30 partecipanti alla premiazione del Logistico dell'Anno;
- nel 71% delle aziende non è stata individuata una funzione responsabile per la CSR o la responsabilità è stata suddivisa tra più funzioni;
- nel 30% delle risposte non risulta essere disponibile un documento di rendicontazione sulle performance socio-ambientali o gli intervistati non ne sono a conoscenza;
- la richiesta di adeguamento a standard in tema di CSR è forte da parte dei clienti delle aziende intervistate, quindi le principali sollecitazioni giungono dall'esterno o dal mercato, anche se è forte la richiesta interna di migliorare su questo tema l'immagine dell'azienda;
- per il 70% dei casi la mancata adozione di politiche di CSR è dipesa da scarsità di risorse o da altre priorità, mentre per l'8% da mancanza di competenze interne;
- la non adesione a politiche di CSR, richieste dai clienti o dai capitolati di fornitura, ha conseguenze molto significative per il 73% delle risposte.

*I risultati completi dell'indagine sono disponibili nell'area news del sito [www.sos-logistica.org](http://www.sos-logistica.org)*



Assologistica

**EUROMERCI**



Cultura • Formazione  
Assologistica

organizzano

# 11<sup>a</sup> Edizione del Premio *IL* **Logistico dell'Anno**

**SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE  
ALL'11° PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"**

L'edizione 2015 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'impresa
- Social responsibility
- Sostenibilità ambientale
- Tecnologico
- Trasportistico (mono o multimodale)

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **30 giugno 2015**

Gli invii in formato word o pdf o power-point vanno effettuati:

via mail a [ogiola@euromerci.it](mailto:ogiola@euromerci.it)

oppure

per via postale a **Euromerci - Candidatura  
al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO  
Via Cornalia 19 - 20124 Milano**

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

# Prologis crede nel mercato italiano

Sandro Innocenti, vice president country manager Italy, illustra i piani di sviluppo della società immobiliare nel nostro paese.

di **Ornella Giola**



**SANDRO INNOCENTI**

**N**el settore immobiliare logistico è un "big" di tutto rispetto: a fine 2014 deteneva investimenti consolidati o in joint venture e progetti di sviluppo per un volume stimato in quasi 54 milioni di mq in 21 paesi. Stiamo parlando di Prologis, società che propone in locazione unicamente moderni immobili logistici a oltre 4.700 clienti, fra cui aziende manifatturiere, retailer e operatori della logistica e dei trasporti. Nel nostro paese, sempre a fine 2014, era proprietaria e gestiva circa 820 mila mq di strutture presenti nell'area di Milano (Paullo, Lodi, Novara, Piacenza, Castel San Giovanni, Cornaredo, Area Po, Cortemaggiore), di Pavia (Siziano), di Torino (Trofarello, Settimo Torinese), di Bologna (Interporto, Castel San

Pietro), di Padova e di Roma. A capo della divisione italiana di Prologis, nel ruolo di vice president country manager Italy, vi è Sandro Innocenti, che abbiamo incontrato nella sede di via Marina, nel centro di Milano, insieme all'office manager, Lisa Prendin.

**IL 2015 È INIZIATO CON UNA VOSTRA IMPORTANTE ACQUISIZIONE PRESSO L'INTERPORTO DI BOLOGNA. NE VOGLIAMO PARLARE?**

■ **Innocenti:** l'acquisizione ha interessato undici immobili presso l'interporto, che con una superficie di oltre quattro milioni di metri quadrati è una delle piattaforme logistiche e intermodali più grandi d'Europa. Gli edifici soddisfano tutte le tipologie per la logistica, dallo stoccaggio intensivo alla distribuzione per corrieri, con una superficie complessiva di circa 125 mila metri quadrati, pari al 40% dell'area coperta totale dell'interporto. Siamo quindi a un passo dal superare in Italia la soglia psicologica di un milione di metri quadrati gestiti.

**UN'ACQUISIZIONE STRATEGICA DUNQUE...**

■ **Innocenti:** la piattaforma intermodale si trova a nord di Bologna nei comuni di Bentivoglio e San Giorgio in Piano, a circa due chilometri dall'autostrada A13, che collega Bologna e

Padova, vantando una posizione baricentrica rispetto alla capacità produttiva del paese, lungo le direttrici del traffico merci nazionale ed europeo, sia a livello dei collegamenti stradali che ferroviari. Il fatto poi di essere il principale proprietario immobiliare dell'intera piattaforma ci permetterà di avere accesso a eventuali piani di sviluppo futuri dell'interporto.

**A CHE PUNTO È L'OCCUPAZIONE DEGLI IMMOBILI BOLOGNESI?**

■ **Innocenti:** al momento sono locati all'80% della loro capacità. Prologis si è impegnata a effettuare un restyling delle strutture che, seppur di costruzione abbastanza recente, necessitano di up-grading, ad esempio negli impianti di riscaldamento. Tengo però a sottolineare un aspetto legato alla sostenibilità ambientale: tutti gli immobili bolognesi hanno montato sulla copertura impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica, interamente ceduta all'Enel.

**EFFETTUERETE DIRETTAMENTE QUESTI LAVORI?**

■ **Innocenti:** senza dubbio, questa è una nostra importante prerogativa. Tutti i nostri immobili e parchi logistici sono direttamente gestiti da Prologis, facendo parte di un unico portafoglio immobiliare.



#### IL CHE COMPORTA QUALI VANTAGGI?

■ **Innocenti:** la gestione diretta ci permette di essere reattivi e flessibili nel soddisfare le esigenze dei clienti, che hanno come principale interlocutore il nostro dipartimento di property management per quanto concerne la risoluzione in tempi rapidi di problematiche di manutenzione e più in generale di tutto quello che riguarda l'efficienza di ogni fabbricato. L'ottimizzazione dei costi di gestione e manutenzione è poi garantita dalle principali società di facility management presenti sul mercato, scelte attraverso periodiche gare di appalto. Il property management department si avvale inoltre del supporto del dipartimento di project management per effettuare opere di manutenzione straordinaria e su misura del conduttore.

#### AL MOMENTO I VOSTRI IMMOBILI SONO LOCALIZZATI SOPRATTUTTO NEL NORD ITALIA. A QUANDO LA CRESCITA AL CENTRO-SUD?

■ **Innocenti:** l'immobile che attualmente abbiamo più a sud di Bologna è ad Anagni, in provincia di Frosinone, aerea del centro Italia cresciuta parecchio in termini logistici, con canoni di affitto ragionevoli, ma che tuttavia risulta essere piuttosto distante dal Grande Raccordo Anulare (autostrada tangenziale, senza pedaggio,

che circonda la città di Roma, ndr). È indubbio che l'area più vicino a Roma ha in sé un grande appeal, ma non ha le caratteristiche orografiche per accogliere parchi logistici, essendo prevalentemente collinare. Vi è sì l'area di Fiumicino, ma la conformazione del terreno, per lo più di origine paludosa, non si presta per possibili sviluppi immobiliari nel nostro settore. E ancora, ci sono le aree lungo la via Ardeatina (Santa Palomba) e la via Pontina (Pomezia), ma anch'esse sono lontane dal raccordo anulare. L'ideale sarebbe l'area attraversata dalla via Tiburtina (Bagni di Tivoli), ma al momento non riusciamo a trovare opportunità di sviluppo. Molto interessante è anche il tratto del raccordo autostradale fra l'uscita di Roma nord e il raccordo anulare.

#### ANALIZZANDO ATTENTAMENTE IL VOSTRO PORTAFOGLIO IMMOBILIARE SI OSSERVA CHE SIETE PERÒ MAGGIORMENTE PRESENTI NEL NORD-OVEST. CHE DIRE DEL NORD-EST?

■ **Innocenti:** intendiamo espanderci, in particolare con nuovi sviluppi lungo le aree attraversate dalla Brebemi e con acquisizioni lungo l'autostrada A4. Da segnalare che le nuove norme che puntano a contenere il consumo di suolo dovranno essere tenute in

considerazione, dal momento che siamo interessati anche ad acquisire immobili obsoleti e non più adeguati alle esigenze del mercato, da poi convertire in strutture moderne, se disponibili a prezzi ragionevoli.

#### CHE DIRE DEL SUD ITALIA?

■ **Innocenti:** l'area non è ancora pronta ad accogliere investitori istituzionali, perché il profilo di rischio è ancora percepito come troppo elevato rispetto ai costi da sostenere.

#### QUAL È L'ATTEGGIAMENTO DEI DECISORI POLITICI NEI CONFRONTI DELL'IMMOBILIARE LOGISTICO?

■ **Innocenti:** quello che osservo è che, accanto a esempi di buona programmazione con adeguate valutazioni di impatto ambientale da parte di alcune realtà comunali, vi sono realtà frutto di scelte mal ponderate, che non fanno un buon servizio allo sviluppo locale, a prescindere dalla logistica e dai parchi immobiliari.

#### QUAL È IL TASSO DI OCCUPAZIONE DEI VOSTRI IMMOBILI IN ITALIA?

■ **Innocenti:** abbiamo raggiunto quota 90%, superando gli obiettivi che ci eravamo dati nel 2014 (86%).

#### PENSATE CHE LA CRISI POSSA AVER RAP-

## UN'AZIENDA "SOSTENIBILE"

Prologis è tra le "Global 100 most sustainable corporations in the world", classifica redatta da Corporate Knights e presentata lo scorso mese di gennaio in occasione del World Economic Forum di Davos, in Svizzera. La società è stata inclusa tra le "Global 100" per il settimo anno consecutivo. I punti più importanti dell'impegno della Prologis in termini di corporate responsibility sono certificazione di quattro milioni di metri quadrati di spazi logistici sostenibili in dodici paesi,

di cui 530 mila solo nel 2013; installazione di oltre 100 megawatt di pannelli solari in sei paesi, di cui 17,3 installati nel 2013 in dieci strutture in Giappone e Stati Uniti; organizzazione dell'"impact day", una giornata globale di volontariato dell'azienda, lanciata nel 2013. Negli ultimi due anni i dipendenti della Prologis hanno donato oltre 14 mila ore impegnandosi in attività di volontariato nell'ambito dell'educazione, dell'assistenza e dell'ambiente.

### PRESENTATO UN'OPPORTUNITÀ?

■ **Prendin:** per noi la crisi ha voluto dire l'acquisizione di Prologis da parte di AMB Property Corporation, il che ha comportato cambiamenti in seno alla società a vari livelli, con anche scelte strategiche che - nel caso del nostro paese - hanno significato volontà di puntare su crescita e sviluppo, con implicazioni pure a livello del personale assunto in Prologis Italia. Nuovo è anche l'approccio al mercato italiano, con un atteggiamento "umile", ma con la volontà di essere presenti su tutte le possibili operazioni, sia che si tratti di effettuare acquisizioni che di



*"La crisi ha comportato cambiamenti per gli operatori logistici, come un maggior impiego di depositi multicliente", sottolinea Innocenti*

realizzare nuovi immobili. In qualità di referente HR per il nostro paese segnalo inoltre che il nuovo approccio all'Italia da parte di Prologis è anche testimoniato da una particolare attenzione verso i propri dipendenti, ai quali sono proposti programmi di training personalizzati e un percorso di crescita professionale che conferma Prologis fra i migliori "workplaces" del mondo.

### INSOMMA LA CRISI HA FATTO CHIAREZZA: IN ITALIA PROLOGIS C'È E VUOLE CRESCERE...

■ **Innocenti:** a questo si aggiunge che c'è stata anche una certa semplificazione, con alcuni concorrenti che hanno abbandonato il campo; abbiamo poi assistito all'imporsi di regole di mercato nel complesso più trasparenti. Oggi quello italiano è un mercato più pronto ad accogliere: se

a questo si aggiunge il fatto che Prologis ha più energie per operare in Italia, si comprende che ci sono tutti i presupposti per una buona ripartenza e una proficua permanenza.

### IL RUOLO DEL 3PL CONTINUA A ESSERE STRATEGICO ANCHE PER PROLOGIS?

■ **Innocenti:** i 3PL restano i nostri principali interlocutori, dato che occupano circa il 60% dei nostri spazi (affiancati dai retailer che

si aggiudicano la maggior parte del restante 40%). È indubbio che la crisi ha comportato anche per gli operatori logistici cambiamenti, come a esempio un maggior impiego dei depositi multi-cliente. Su tali operatori un'incidenza crescente svolge poi il business generato dall'eCommerce.

### UN BUSINESS CHE È STATO OGGETTO ANCHE DI UN VOSTRO RECENTE STUDIO...

■ **Innocenti:** si tratta del rapporto "Inside the global supply chain: eCommerce and a new demand model for logistics real estate" nel quale si evidenzia come l'eCommerce stia cambiando il tipo di domanda per gli immobili logistici, con in primo piano la vicinanza ai centri più popolati, per consentire tempi di consegna più rapidi, livelli di servizio elevati e più flessibilità nella supply chain. ■



Lisa Prendin, office manager di Prologis

# Ferrovia-Ambiente: il legame è stretto

“L'Italia dovrà sviluppare il trasporto merci su rotaia perché non potrà rimandare la scelta di valorizzare i servizi ecocompatibili”, sottolinea Umberto Ruggerone, manager dell'interporto novarese Cim.

di Paolo Giordano



UMBERTO RUGGERONE

**C**on Umberto Ruggerone, responsabile sviluppo e gestione della società Cim, interporto di Novara, e vicepresidente di Assologistica con deleghe in materia di politiche per gli interporti, abbiamo ripreso il discorso sulla crisi italiana del cargo ferroviario, che abbiamo trattato in altri numeri (ottobre e dicembre, n. 10 e n. 12, 2014).

**PARTIAMO DALL'INTERPORTO DI NOVARA, CHE È UNO SNODO RILEVANTE. COME È ANDATO IL TRAFFICO FERROVIARIO NEL 2014?**

■ In linea di massima, l'andamento è stato in linea con gli anni precedenti. Ci sono state difficoltà legate a diverse motivazioni, come quelle infrastrutturali, causate da lunghi periodi di interruzione su linee importanti, o altre dovute alla concorrenza di altre piattaforme sulle quali alcuni operatori si sono spostati. Per compensare, abbiamo cercato nuovi clienti e nuovi traffici, che ci hanno permesso, come dicevo, di attestarci sui livelli precedenti. Sulla concorrenza vorrei soffermarmi un attimo: è evidente che fa parte delle logiche di mercato, quindi nulla di dire. Mi limito a osservare, però, e lo faccio anche per il ruolo che svolgo in Assologistica, dove mi occupo delle politiche interportuali, che alcune piattaforme che hanno accolto i nostri clienti sono state anch'esse, come i nostri interporti, realizzate con investi-

menti pubblici, con fondi dello Stato e quindi della collettività. Sotto tale angolazione sarebbe opportuna una maggiore attenzione alle strategie. Servirebbe un maggiore coordinamento.

**UN'OSSERVAZIONE LA SUA CERTAMENTE CORRETTA. LE CHIEDO, PERÒ, A QUALI STRATEGIE SI RIFERISCE? NE ESISTONO, RIGUARDO AL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE?**

■ Come Assologistica ci stiamo battendo proprio su questo punto: chiediamo alla politica, e da tempo, un piano logistico nazionale serio che riduca le criticità e che permetta agli operatori di lavorare. Mettiamoci tutti, a partire dalla politica per arrivare alle Ferrovie dello Stato, alle associazioni della logistica, intorno a un tavolo e troviamo le soluzioni. Per prima cosa usciamo dalle logiche locali e regionali che si sono dimostrate deleterie. Il “sistema” deve essere nazionale, non può essere “seg-



mentato”, e deve essere “fluida”, deve mettere in linea porti, scegliendo quelli essenziali in ambito mediterraneo ed europeo, aeroporti, interporti, collegamenti stradali in una logica, appunto, di sistema, uso questo termine abusato, ma perlomeno chiaro, anche se preferirei poter finalmente parlare di distretti logistici.

**ABBIAMO RECENTEMENTE INTERVISTATO GIANCARLO LAGUZZI, AMMINISTRATORE DELEGATO DI OCEANO GATE ED EX DIRETTORE DI TRENITALIA CARGO, CHE A SUA VOLTA CI HA POSTO UNA DOMANDA: QUALE INTERESSE DOVREBBERO AVERE LA POLITICA E LA FERROVIA PER IL TRASPORTO MERCI SU ROTAIA SE TALE INTERESSE NON SEMBRA CENTRALE NEPPURE PER LA LOGISTICA? LE GIRO QUESTA DOMANDA.**

■ È senza dubbio una “bella” domanda. Rispondo che Laguzzi ha ragione fotografando la situazione attuale. Io auspico però che la realtà non si fermi. Come sappiamo il “mondo” si evolve con grande rapidità. In una prospettiva anche vicina, tenendo conto del sempre più stringente e diffuso interesse delle grandi multinazionali alle problematiche ambientali, alla responsabilità sociale, noi come paese saremo costretti a offrire, per non essere tagliati drammaticamente fuori, modalità di trasporto più ecologiche, più rispettose della salvaguardia ambientale. Non potremo andare avanti con l’organizzazione, o meglio la “disorganizzazione”, di una logistica centrata su un settore disastroso come l’attuale autotrasporto. La “qualità” del trasporto sta diventando a livello internazionale un tema di estremo interesse. Questo perché, all’estero, a differenza dell’Italia, è passata la convinzione che l’ecocompatibilità sarà nel prossimo futuro anche sinonimo di business e di vantaggi economici. La Cina anche in questo caso, con la sua massima attenzione al trasporto ferro-

viario, è un eclatante esempio. Noi italiani siamo stati agli inizi degli anni ‘80 all’avanguardia, quando “inventammo” per primi la funzione degli interporti, poi ci siamo fermati e siamo rimasti indietro. Dobbiamo recuperare e per questo penso che intorno a quel tavolo di cui parlavo prima ci debba essere, a pieno titolo, anche il ministero dell’Ambiente, non solo quello dei Trasporti e la ferrovia.

**LEI PENSA SERIAMENTE CHE IN ITALIA CI SI CONVINCA CHE LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE POSSA ESSERE UNA FONTE DI GUADAGNO?**

■ Non è un problema di cosa possano pensare gli italiani. È semplicemente così. Consideri che gli olandesi, che certamente sanno bene, lo dimostra la loro storia, cosa significa “guadagnare” hanno fatto e continuano a fare enormi investimenti sul trasporto fluviale e sul porto di Rotterdam. Tutto ciò in un’ottica di sostenibilità. I tedeschi da parte loro hanno fatto altrettanto nel settore energetico: hanno deciso di abbandonare il nucleare nel 2011, subito dopo il disastro di Fukushima, e si sono concentrati sulle energie rinnovabili con un piano costosissimo e pieno di rischi per quanto riguarda la regolarità dell’approvvigionamento. Nonostante le perplessità e anche le proteste di alcuni settori industriali stanno andando avanti. Questa è la realtà. Il futuro bisogna progettarlo. Lo dobbiamo fare anche noi: dobbiamo superare questa colossale bugia che l’ambiente è soltanto un costo. Un trasporto, una logistica, una supply chain ecocompatibili possono condurre a risparmi e anche a vantaggi economici. In questa logica, il trasporto ferroviario merci acquista ben altro rilievo e interesse.

**PER QUESTA, CHIAMIAMOLA TRASFORMAZIONE, NON ABBIAMO UN LIMITE NELLA**



**DIMENSIONE DELLE NOSTRE AZIENDE CHE SONO IN MAGGIORANZA MEDIO-PICCOLE?**

■ La dimensione è certamente un fattore rilevante. Non c’è dubbio. Le scelte dei grandi player possono però creare un rilevante effetto volano e le ferrovie, già per conto loro ecocompatibili, sono certamente un player di notevole rilevanza: una loro ulteriore presa di coscienza su questi temi avrebbe effetti positivi. Credo però che contino molto, oltre la dimensione, anche gli aspetti culturali. Su questi dobbiamo crescere, anche per superare le cattive esperienze del passato.

**ALLARGO L’ARGOMENTO: STA PER PARTIRE L’EXPO. COSA PUÒ RAPPRESENTARE QUESTO EVENTO SUL PIANO DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO?**

■ È un fatto straordinario e un’occasione da non perdere. Sarà la più grande esposizione di prodotti agroalimentari della storia e sarà anche un appuntamento fondamentale per il turismo. Due settori, agroalimentare e turismo, che rappresentano due enormi ricchezze del nostro paese. Se li guardiamo sotto l’aspetto logistico, vediamo che coincidono: i prodotti agroalimentari vanno trasportati e in questa loro movimentazione seguono gli stessi canali del turismo. Canali che per poter sfruttare a pieno queste due fonti di ricchezza del nostro paese devono necessariamente essere di alta qualità. Abbiamo le conoscenze, il know-how per poterlo fare? Ne sono certo e lo dobbiamo fare. Questa imprescindibile esigenza ci riporta a quanto abbiamo detto in precedenza: la logistica deve iniziare a svolgere nel nostro paese ben altro ruolo, quello di partner di qualità per le eccellenze italiane. ■

# Oggi, Marco Polo andrebbe in treno

*La Cina e l'Europa sempre più vicine grazie alla ferrovia. Tante le iniziative e i servizi messi in piedi da grandi operatori. L'Italia sempre assente?*

di **Eugenio Muzio**

**N**egli ultimi vent'anni a livello mondiale si è assistito a evoluzioni imprevedibili in campo economico con fenomeni di sovvertimento dei vecchi schemi di riferimento ampiamente rivisitati, in tanti casi con tempistiche molto accelerate. Ai vecchi parametri di riferimento che vedevano dominanti gli interscambi fra Stati Uniti d'America ed Europa si sono sostituite nuove realtà di interscambio con paesi emergenti in conseguenza della crescente globalizzazione dei mercati.

Il paese che maggiormente ha caratterizzato questa nuova realtà è indubbiamente la Cina. Infatti, grazie ai progressi in attività produttive, in gestione di tecnologie, in infrastrutturazione del paese si è imposta a livello mondiale raggiungendo il secondo posto per il Pil e quale potenza economico/finanziaria di notevoli dimensioni. I fenomeni di enorme sviluppo delle produzioni sono stati notevolmente favoriti dal trasporto

marittimo dei container che con drastiche riduzioni dei costi e con servizi di connessione per ogni parte del mondo hanno consentito ai prodotti cinesi di proporsi in termini altamente concorrenziali su una quantità impressionante di mercati mondiali. Le autorità cinesi in questo contesto hanno avuto l'acume di impegnarsi nella realizzazione di porti che oggi sono all'avanguardia nel mondo e a dotare il paese di una rete ferroviaria e stradale in continua espansione. In proposito si richiama l'attenzione sul fatto che la statistica 2012 dei primi venti porti al mondo registra che ben dieci sono cinesi con Shanghai al vertice assoluto con una movimentazione di 32,6 milioni di teu. Nel contesto dei traffici marittimi è interessante sottolineare l'evoluzione degli incrementi di traffico container a livello mondiale riportata nella tabella.

**Una nuova frontiera.** Considerata la realtà attuale delle connessioni marittime fra la Cina e l'Europa potrebbe sembrare

molto velleitario un progetto di collegamento ferroviario fra i due continenti. Alla luce di recenti iniziative possiamo dire invece che attualmente vi è un notevole fermento sia sul fronte europeo sia su quello cinese per valutare, sperimentare, realizzare nuovi schemi di collegamento basati sull'intermodalità strada-rotai. Infatti negli ultimi dieci anni per iniziativa di realtà europee si è cominciato a pensare a collegamenti ferroviari fra il nord Europa e i grandi insediamenti industriali in Cina utilizzando come infrastruttura di riferimento la Transiberiana con percorsi di oltre 10 mila chilometri nettamente concorrenziali al trasporto marittimo per il transitime. Successivamente anche importanti realtà logistiche cinesi hanno cominciato a guardare alla ferrovia come un'interessante e valida alternativa per le connessioni con l'Europa. Questo articolo vuole essere sia un aggiornamento delle iniziative già messe in campo da operatori internazionali, parzialmente descritte negli anni scorsi da altri autori, sia una disamina delle realtà di recente attuazione.

**Hupac.** La società svizzera Hupac, in collaborazione con l'Autorità portuale di Anversa, sin dal 2011, ha realizzato in joint con le società russe Russkaya Troika ed Eurasia Good Transport i primi viaggi fra Anversa e Chongqing via Germania, Polonia, Russia, Mongolia. I risultati sono

## Traffico container (dati in milioni di teu)

	Traffico		Aumento
	2003	2012	
<b>Cina</b>	41,5	155,0	273%
<b>Usa</b>	32,7	43,7	33%
<b>Singapore</b>	18,4	32,4	75%
<b>Germania</b>	10,5	17,6	67,5%

Fonte: Containerisation International



*Zona industriale di Duisburg, uno dei capisaldi europei nei collegamenti con la Cina*

stati soddisfacenti e successivamente si sono realizzate connessioni anche con la Corea e Vladivostok per prosecuzioni via mare. Hupac forte del successo riscontrato ha dato vita a una propria filiale russa per meglio monitorare il mercato del Far East.

**DHL**, leader mondiale nella logistica, da tempo guarda con grande interesse alle connessioni ferroviarie Europa-Cina. Ha già organizzato vari collegamenti che indubbiamente collocano la società al vertice di queste attività. Le realizzazioni più recenti sono: un treno settimanale denominato North Corridor di collegamento fra Malaszewicze (Polonia) e Shanghai via Transiberiana; un treno settimanale denominato West Corridor di collegamento fra Chengdu (Sichuan) e Lodz (Polonia) via Kazakistan, Russia, Bielorussia (il transit-time è di soli 14 giorni). DHL ha creato due società ad hoc (DHL Forwarding Asia Pacific e DHL Global Forwarding China) per una presenza più incisiva e per servire al meglio il mercato cinese. Offre, inoltre, una gamma di servizi tra cui, considerato il ridotto transit-time, il trasporto di derrate alimentari a temperatura controllata. La società sta progettando la realizzazione di una rete multimodale che possa servire i mercati asiatici posti a nord con

connessioni che interessino anche la Corea e, via mare, anche il Giappone. Un particolare curioso è che già attualmente DHL imbarca carri ferroviari a Shanghai che arrivano via ferry a Hakata e proseguono in Giappone per ferrovia. Fra le ipotesi allo studio vi è anche quella di utilizzare la Cina come hub ferroviario per gli altri paesi asiatici al fine di creare una rete di connessione Asia-Europa.

**DB Schenker**, società delle ferrovie tedesche, è uno dei soggetti particolarmente attenti e interessati alle evoluzioni dell'intermodalità Europa-Cina e già dal 2008 è impegnata su questo tema. Fondò infatti in joint con la ferrovia russa RDZ la società TEL per dar vita al treno Chongqing-Duisburg. Attualmente il treno collega le due località in soli 10 giorni con allo studio la possibilità di ridurre ulteriormente il viaggio a 7 giorni. C'è da ricordare che Chongqing è uno dei maggiori agglomerati urbani del mondo, con circa 34 milioni di abitanti, ed è un grande centro industriale in via di continuo sviluppo. Ag-

giungiamo che da Chongqing, nella Cina centro-meridionale, via l'hub di Duisburg, è possibile servire quasi tutta Europa con le relazioni già esistenti. La più recente iniziativa di DB Schenker è il treno denominato Trans Eurasian Express fra Shanghai e Amburgo che percorre 11 mila chilometri in soli 13 giorni, riducendo l'analogo transit-time marittimo di ben 23 giorni. Performance di questo tipo sono particolarmente significative per il trasporto delle merci ad alto valore.

**Geodis Wilson**. Recentemente anche la società Geodis Wilson delle ferrovie francesi si è impegnata nei collegamenti Europa-Cina sulle seguenti relazioni: Chongqing-Duisburg, quattro volte la settimana; Zhengzhou-Amburgo; Suzhou-Varsavia, la più recente realizzazione, due volte la settimana. Geodis Wilson offre a livello europeo tramite le sue controllate, fra cui Geodis Wilson Italia, anche servizi di groupage per merci dal metro cubo in su a costi notevolmente inferiori a quelli dell'analogo servizio aereo.

>



*Chongqing, Cina centro-meridionale. Un antico tempio buddista "resiste" nel centro della città, sempre più "preda" di grattacieli*

Kazakistan, panorama della valle Shalkar-Nura



Kazakistan: uno spaccato della capitale Astana



**Gefco** è la società francese particolarmente specializzata nella logistica dell'automotive e del settore industriale. Ha lanciato recentemente sul mercato un servizio intercontinentale "porta a porta" fra l'Europa e la Cina. L'iniziativa, attualmente in fase sperimentale, offre al mercato cinese delle merci in container la spedizione in vari paesi fra cui Kazakistan, Repubblica Kirghisa, Tagikistan, Turkmenistan, Russia e paesi europei. Gefco propone un Transit-time dai 18 ai 28 giorni. Anche la filiale italiana di Gefco è inserita nel network. Attualmente la società appartiene per il 75% alla ferrovia russa RDZ e per il 25% al gruppo Peugeot/Citroen. Grazie al suo socio di maggioranza, gode di una particolare affidabilità ed efficienza in Russia specie nel settore ferroviario. Gefco ha creato anche una sua società in Cina denominata Gefco China particolarmente inserita nel settore dell'automotive.

**L'ultima novità** di grande interesse per il mercato è la recentissima iniziativa ad opera della società cinese Yiwu CF International Logistics di connessione fra la città di Yiwu e Madrid. Il primo treno è partito il 24 novembre 2014 con ben 82 container attraversando Kazakistan, Russia, Bielorussia, Polonia, Germania, Fran-

cia. Da evidenziare che il treno ha dovuto cambiare durante il percorso di 13 mila chilometri ben quattro volte scartamento. È arrivato in Spagna nel mese di dicembre e il 26 febbraio è iniziato il viaggio di ritorno con un carico di prodotti alimentari tipici spagnoli. Yiwu CF International Logistics fino ad ora aveva utilizzato per i suoi servizi solo la via mare. Dopo la positiva esperienza del treno su Madrid, un suo manager ha dichiarato che la ferrovia sarà "la Via della Seta del 21° secolo" e ha manifestato la volontà della loro società a impegnarsi nello sviluppo delle interconnessioni ferroviarie Cina-Europa.

**Altra iniziativa cinese.** La società KTZE di Hong Kong, controllata dalle ferrovie statali Kazake, ha recentemente annunciato di voler avviare un collegamento ferroviario Cina-Europa via Kazakistan. Al momento attuale non sono ancora noti i dati di riferimento del progetto. La società ha però annunciato la volontà di acquistare 250 CT da 45' frigo per rispondere alla crescente domanda di trasporto di derrate alimentari, farmaci, componentistica per computer. L'iniziativa è da seguire con attenzione poiché è in stretta connessione con il programma Silk Road avviato da governi cinese e kazako per

realizzare nuove infrastrutture ferroviarie per connettere Europa e Asia con transitive nell'ordine dei 16 giorni e per il quale sono già stati avviati importanti lavori sia nel nord della Cina che in Kazakistan con l'obiettivo di arrivare in Turchia e via Istanbul proseguire in territorio europeo.

**I progetti del governo** cinese in materia ferroviaria oltre che coinvolgere il loro territorio per una più efficiente rete di collegamento fra le ricche regioni della costa e i territori interni - specie a nord - ben più poveri contemplan anche stretti accordi, con l'erogazione di eventuali finanziamenti, con i paesi confinanti - Turkmenistan, Kazakistan, Uzbekistan, Kirghizistan - per costruire la già citata "Nuova via della Seta" fra Asia ed Europa, ritenuta una delle opzioni di riferimento per il mercato cinese.

L'insieme di tutte queste iniziative e di tutti i progetti che abbiamo analizzato, seppur schematicamente, danno l'idea di quanto stia avvenendo nei collegamenti ferroviari tra l'Asia e l'Europa: un'autentica rivoluzione, che, come abbiamo visto, tocca anche la Spagna. E il nostro paese? Su questi temi, e in particolare su quello del cargo ferroviario, siamo completamente assenti. ■

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



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

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

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

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

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

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

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

**ASSOLOGISTICA:** Via Cornalia 19 - 20124 Milano

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

[www.assologistica.it](http://www.assologistica.it)

[milano@assologistica.it](mailto:milano@assologistica.it)

oppure [roma@assologistica.it](mailto:roma@assologistica.it)



## Assologistica

# Lazio: la logistica è restata indietro

Convegno su eCommerce e internazionalizzazione organizzato a Roma da Laziale Distribuzione e Federlazio: serve un salto di qualità.

di **Stefano Pioli**

**U**na cosa ci ha colpito e ci è balzata agli occhi mentre seguivamo i lavori del convegno organizzato dal Gruppo Logistico-Laziale Distribuzione e dalla Federlazio a Santa Palomba, a pochi chilometri a sud di Roma, nella moderna sede dell'azienda laziale: i risultati, la passione, l'impegno messo dalla famiglia Bursese, da Giuseppe, fondatore dell'impresa nel lontano 1979, al figlio Alessandro, oggi amministratore delegato, e la "lontananza" delle istituzioni. Il Gruppo Logistico Laziale investe, fa innovazione sia sui processi sia sui servizi, lavora, cerca continua-

mente soluzioni nuove, sfida il mercato, oggi non certamente facile, nel frattempo la Regione Lazio è impegnata a elaborare il Piano della logistica. Una cosa giusta, per carità, ma che fa venire in mente un antico proverbio: chiudere le stalle quando i buoi sono scappati. In altri e più chiari termini: nel 2015, in un mondo che si muove a grande velocità, in una realtà in continua evoluzione non si può stare ancora a "studiare". Non si dovrebbe avere neppure il coraggio di dirlo.

Durante i lavori, il presidente di Asso-logistica Carlo Mearelli, aprendo il suo intervento, ha proprio sottolineato que-

sta discrasia: "Per raggiungere in automobile, unico mezzo possibile, se non si vuole perdere mezza giornata, Santa Palomba da Roma, pochi chilometri, si percorrono strade, dal grande raccordo anulare, siano esse l'Ardeatina o la Laurentina in condizioni disastrose. Non va dimenticato che Santa Palomba, oltretutto dotata dello scalo ferroviario, è un polmone decisivo per le merci destinate alla capitale. L'altro, situato a nord, è Fiano Romano, ma senza ferrovia. Sono quasi venti anni che si discute il progetto di una strada a sei corsie che dovrebbe collegare lo scalo con la Pontina, dove la viabilità, si fa per dire, è valutata migliore, nonostante sia nei primi posti della classifica nazionale delle strade a più alta mortalità. Comunque la Pontina dovrebbe essere raddoppiata, dato che il progetto definitivo è stato approvato un anno fa dal Cipe, dopo tempo memorabile. Questa è la situazione infrastrutturale dell'area: come dicevo, una situazione disastrosa. Se non s'interviene su questi aspetti, se non si capisce in quale mondo viviamo, con chi dobbiamo competere, l'Italia resterà sempre un 'paese di campagna'. Le aziende che vogliono crescere, che hanno la qualità per farlo non possono essere abbandonate al loro destino".

Luciano Mocci, direttore generale della



*Santa Palomba, Roma. Un'immagine della sala del convegno svoltosi nella sede dell'azienda Laziale Distribuzione*

Un momento della visita ai magazzini di Laziale Distribuzione

Federlazio, ha sottolineato un aspetto preoccupante dell'industria laziale e della sua organizzazione logistica: "La nostra regione è al secondo posto nel paese per la produzione, dietro la Lombardia, ma è agli ultimi posti per quanto riguarda l'export. I prodotti che esportiamo oscillano al 4,5-6% del totale: un dato troppo basso, anche in considerazione del 'marchio Roma' che dovrebbe essere un importante vo-



lano per la conquista di mercati internazionali. Questa situazione si lega negativamente a un altro aspetto: le problematiche logistiche nel Lazio sono state sempre sottovalutate, anche a livello culturale. Mancano percorsi formativi destinati al settore. Il risultato è che le imprese, in primo luogo quelle medio-piccole, fanno molta fatica a trovare nuovi mercati, ad affacciarsi sul 'fronte' internazionale. Come Federlazio stiamo cercando di trovare soluzioni, intanto abbiamo avviato l'anno scorso, con l'aiuto di Giuseppe Bursese, che ne è diventato presidente, la branca Federlazio Logistica e stiamo avviando altre iniziative a livello di comunicazione e di piattaforme informatiche".

Conscio di questa situazione, Giuseppe Bursese, ha messo il dito nella piaga: "Spesso mi domando dove sia l'Italia, che cosa faccia, cosa abbia intenzione di fare. Un dato ci fa capire a che punto siamo: dalla Cina partono 179 milioni di container e in maggior parte passano attraverso Suez e solcano il Mediterraneo. Di questa marea di merci noi riusciamo a intercettare una parte infinitesimale, nonostante ci sfilino sotto il naso. Non solo, ma oggi sappiamo che gli stessi cinesi usano un collega-

mento ferroviario con la Spagna, con Barcellona, per trasferire derrate alimentari. L'Italia è fuori da queste logiche, da questi sistemi. Rischiamo di essere sempre più 'periferia'. Con il progettato raddoppio del Canale di Suez e con la grande piattaforma che gli egiziani stanno a fianco realizzando perderemo ancora più mercato nell'area mediterranea. Dobbiamo cambiare, dobbiamo su questi temi voltare pagina". A questo punto, Bursese ha parlato, quasi fosse un contraltare, della sua azienda: "Nonostante tutto, i numeri della logistica sono in crescita. Cresciamo anche noi come Laziale Distribuzione, non solo alzando la qualità dei nostri servizi, consci che questo elemento crea la differenza, ma anche aumentando l'occupazione, al contrario di quanto fanno le multinazionali del settore. Abbiamo davanti sfide importanti e dobbiamo affrontarle a livello territoriale tutti insieme, avviando e consolidando politiche di aggregazione fra vari settori, comprese le banche. Un passo avanti in questa direzione è stato fatto con la creazione di Federlazio Logistica".

Il convegno aveva due tematiche come filo conduttore: l'eCommerce e l'internazionalizzazione. Due tematiche che entrambe richiedono un costante affinamento dei servizi a disposizione dei clienti, in primo luogo a livello tecnologico e informatico. Alessandro Bursese ha infatti sottolineato come sia indispensabile oggi per un operatore logistico che voglia entrare in nuovi mercati e voglia offrire nuovi

servizi "investire in innovazione, che è un fattore fondamentale, nell'intermodalità, perché l'operatore logistico è un integratore di sistemi, in trasversalità, perché ha quotidianamente a che fare con i più disparati comparti merceologici, ognuno con caratteristiche e con esigenze diverse, basti pensare alla logistica del farmaco e a quella del fashion".

Nel corso del convegno, sono stati illustrate diverse esperienze aziendali nel settore dell'eCommerce, come quella spiegata da Guido Lucarelli, amministratore delegato B2X, partner di Laziale Distribuzione. La società, che ha un fatturato di circa 20 milioni di euro, che impegna oltre 200 progettisti, sta attualmente gestendo la logistica eCommerce della Melling.

"La logistica delle vendite

online richiede grande attenzione e si discosta totalmente da quella tradizionale, come dimostrano i flop di tante aziende che si sono cimentate in questo settore. Il vero valore aggiunto è una logistica 'impeccabile' come richiede Amazon, anche nel complicato mondo dei resi, e una gestione dei servizi altamente personalizzata". ■

### La nascita di Federlazio Logistica è un passo avanti

# La logistica delle opere d'arte

Un mestiere di nicchia, ma complicato e per il quale serve una grande specializzazione e tanta attenzione.

di Paolo Sartor

Il fatturato complessivo del trasporto di opere d'arte nel nostro paese vale circa 40 milioni di euro e di conseguenza rappresenta una nicchia. Trasportare opere d'arte è una attività particolarmente complessa visto che le spedizioni sono fragili, di elevato valore, necessitano di automezzi e depositi climatizzati (con gradi di temperatura e umidità monitorati costantemente) e spesso movimentano anche capolavori di grandi dimensioni che richiedono imballaggi personalizzati. Trasferire capolavori e opere d'arte per gli operatori specializzati in tale attività è un lavoro particolarmente complesso non solo dal punto di vista operativo, ma anche da quello burocratico. "Noi in Gondrand offriamo un'assistenza totale nella gestione dei documenti e permessi che accompagnano il trasporto e l'allestimento delle opere d'arte. Le no-

stre attività riguardano le pratiche richieste da Belle Arti, istituzioni, dogane europee e di paesi extra Unione europea e fatto non trascurabile tutte le consegne sono coperte da polizze assicurative ad hoc", spiega Konrad Baumgartner, Managing Director Move Art Fair di Gondrand-Fercam Group. Gondrand è un marchio storico con oltre 150 anni di vita e specializzato nel trasporto di opere d'arte, traslochi e fiere e che, da circa due anni, grazie all'accordo per l'affitto di ramo d'azienda, fa parte del Gruppo Fercam.

"Mettiamo a disposizione di fondazioni e musei, gallerie e collezionisti d'arte - precisa sempre Baumgartner - uomini e automezzi specializzati per il trasporto di opere d'arte, gli allestimenti, il deposito e la falegnameria. Ogni trasferimento ha caratteristiche diverse, particolari, per que-

sto partiamo sempre da un sopralluogo e dalla predisposizione di un preventivo per definire nei dettagli i servizi e le autorizzazioni necessarie, con servizio di scorta armata pretesa per opere di valore inestimabile, di solito classiche quali quelle rinascimentali".

**Ci vuole esperienza e passione.** Gli operatori specializzati nella logistica dell'arte sono in grado di risolvere con professionalità e sicurezza ogni esigenza di servizio e di installazione. Impiegano tecnici altamente specializzati e qualificati in grado di installare qualsiasi tipologia di opera d'arte con la massima sicurezza. Il settore arte è un settore "di nicchia", in cui sono nati operatori specializzati per offrire esclusivamente questo servizio. In Italia attualmente operano due grandi competitor, che si occupano





*La logistica delle opere d'arte, in caso di allestimento di mostre, comprende anche la loro migliore sistemazione nelle sale dell'esposizione*

solo di arte e mostre e possono contare su uomini e mezzi altamente specializzati, e sono in grado di seguire trasporti dedicati e allestire mostre di rilievo nazionale e internazionale. Inoltre si segnala la presenza di una decina di operatori di minori dimensioni, che offrono gli stessi servizi ma solo nel territorio nazionale. La massima puntualità e precisione è assicurata dall'efficienza di uomini abituati a gestire trasporti dedicati per delicatezza, sicurezza e complessità e dalle competenze di esperti per seguire l'allestimento di mostre di rilievo. È proprio la completezza del servizio che ha permesso agli operatori più strutturati di seguire trasporti straordinari e di allestire mostre di primo piano in Italia e nel mondo.

Normalmente i servizi per il trasporto di opere d'arte non prevedono un lavoro a tantum per una singola mostra, ma sono definibili "a chiamata" e prevedono l'affidamento anche per due-tre anni dell'intero lavoro, che di volta in volta viene richiesto per allestire mostre, ritirare opere e spedizioni per prestiti in tutto il mon-

do; ritiro per restauri; spostamenti interni allo stesso edificio museale delle opere per vari eventi espositivi e ritiro e accrochage (operazione per appendere al muro) delle opere dal magazzino e loro ritorno. Per rispondere alle specifiche esigenze museali e/o di mostre vengono richieste anche attrezzature speciali per il trasporto e la movimentazione delle opere come:

autogru, cassoni isotermitici, sbarre laterali ferma carichi, cinghie a cricchetto per ancorare le casse, climatizzatori, sponde montacarichi, sospensioni ad aria e antifurti satellitari per garantire trasporti sicuri e affidabili.

### **Un trasporto con i guanti bianchi.**

L'organizzazione del trasporto avviene tenendo conto delle caratteristiche delle opere da trasportare. Dopo uno studio dei parametri quali natura, dimensioni e peso dell'oggetto, vengono >



scelti i sistemi di trasporto e l'itinerario più idonei in considerazione del luogo di destinazione. Per l'effettuazione delle prese e consegne di opere d'arte è sempre preferibile un trasporto mediante l'utilizzo di una cassa normalmente in legno, o in alternativa un imballo morbido, ma che garantisca una corretta protezione alle parti delicate e sporgenti. Durante tutti gli spostamenti le opere vengono ancorate con cinghie all'interno dell'automezzo e/o

unità di carico. Gli automezzi normalmente impiegati per questi trasporti sono dotati di sistema GPS di sicurezza e localizzazione satellitare, sospensioni pneumatiche integrate al veicolo regolabili in relazione alle condizioni di carico e controllo delle sollecitazioni meccaniche, sponda idrau-



lica posteriore, vano di carico antipolvere con portello di accesso al vano di carico con guarnizioni. Per ogni trasporto vengono previsti due autisti, dotati di telefono cellulare e quindi disponibili per rispondere a qualsiasi emergenza e/o cambiamento di programma della spedizione.

gli operatori della logistica dell'arte sono in grado di fornire anche la stipula di una polizza assicurativa All Risks, definita in gergo "da chiodo a chiodo", sia per il trasporto sia per la giacenza presso una delle loro sedi. Le polizze normalmente vengono stipulate direttamente con i Lloyd's di Londra. ■

### La composizione delle tariffe.

Le tariffe per i servizi arte vengono formulate in base alla tipologia del servizio e normalmente prevedono le seguenti voci: trasporto, imballo, installazione e deposito. L'ammontare delle voci che compongono la tariffa finale varia a seconda della distanza da percorrere, del numero di persone da impiegare, della complessità di installazione dell'opera, del periodo di deposito e del tipo di imballaggio da fornire. Dove richiesto,

## I SERVIZI E GLI IMBALLI

Gli operatori specializzati nel settore della logistica dell'arte devono essere in grado di offrire questi servizi: ritiro e consegna in qualsiasi parte del mondo; casse su misura, climatizzate, ignifughe e imballi leggeri; pratiche doganali e quelle richieste dalle Belle Arti; copertura assicurativa All Risk "da chiodo a chiodo"; deposito in aree climatizzate e con sistemi di sicurezza; courier service (servizio accompagnatori); allestimenti per mostre; personale specializzato; veicoli con sospensioni pneumatiche e climatizzati; falegnameria interna per realizzazione di imballaggi personalizzati; controllo satellitare dei mezzi; costruzione di casse di ogni dimensione; accrochage.

Un complesso problema da risolvere è quello degli imballaggi. Infatti, non esistono formati standard per le opere d'arte. Per questo motivo gli operatori della logistica realizzano imballi speciali progettati e costruiti ad hoc. L'operazione di imballo è fondamentale per conservare il valore unico di opere irripetibili controllando anche temperatura e umidità. All'interno di falegnamerie specializzate vengono realizzate casse in legno su misura di qualsiasi forma e dimensione per spedizioni terrestri, marittime e aeree. Tutte le casse prevedono un rivestimento interno che viene progettato in base all'opera in materiali speciali come neoprene, gommapiuma e agglomerati antivibranti. Su specifica richiesta vengono realizzate anche casse ignifughe climatizzate e idrorepellenti.

Tutte le difficoltà sono racchiuse nella denominazione internazionale che definisce le mansioni degli operatori specializzati nella movimentazione delle opere d'arte: "Fine arts handler".

# Mitsubishi guarda con ottimismo al mercato

Il presidente Yuichi Mano considera l'Italia in crescita economica e giudica il nostro paese un'interessante opportunità per la sua azienda.

**M**itsubishi Caterpillar Forklift Europe-Mcfe, costituita nel 1992, produce e commercializza nel nostro continente carrelli elevatori. La Mitsubishi, casa giapponese, è uno dei più grandi produttori del settore a livello mondiale e considera di "vitale necessità una forte presenza in Europa". La base operativa della Mcfe, che si occupa anche della commercializzazione dei prodotti, è a Almere in Olanda. Il presidente Yuichi Mano ha recentemente visitato ad Arzignano, Vicenza, la sede della Degrocar, la società che è distri-

butrice esclusiva, dal 1997, dei carrelli elevatori Mitsubishi in Italia. Una visita che sottolinea il forte interesse della casa giapponese per il mercato italiano, che sta dando segnali di vitalità. Infatti, importanti sono gli obiettivi che la Degrocar si è fissata per il 2015: il direttore commerciale Enrico Marcato, parlando all'annuale Dealer meeting, forte di un aumento del fatturato del 22% nel 2014, si è posto un traguardo ambizioso per l'anno in corso "porre a budget 957 carrelli". Abbiamo colto l'occasione della visita del signor Mano per rivolgergli alcune domande.

**QUALI SONO, SECONDO LEI, LE PROSPETTIVE ECONOMICHE DELL'EUROPA E DELL'AREA EURO IN PARTICOLARE? SIAMO DI FRONTE A SEGNALI POSITIVI IN TERMINI ECONOMICI?**

■ In generale, abbiamo rilevato un buon trend di ripresa dal primo semestre del 2014, ma la ripresa stava rallentando dopo luglio 2014 a causa di molteplici situazioni di instabilità nel mondo degli affari e negli ambienti politici, come, ad esempio, la situazione in Ucraina, in Medio Oriente, la caduta del prezzo del petrolio... Se guardiamo a livello di prodotto, il segmento dei carrelli da magazzino WH è tornato ai livelli precedenti la crisi, ma il segmento CB è ancora stagnante, soprattutto per i prodotti diesel (IC). Se prendiamo in considerazione le diverse aree geografiche è possibile affermare che i paesi del sud come Italia e Spagna si stanno finalmente riprendendo. Un paese importante come la Francia, invece, è ancora in difficoltà.

**NELL'ATTUALE CONTESTO ECONOMICO, COME STA ANDANDO IL MERCATO INTERNAZIONALE DEI CARRELLI ELEVATORI? QUALI SONO LE AREE CON POSITIVI TENDI DI SVILUPPO?**

■ In generale, la domanda mondiale dell'industria dei carrelli elevatori ha un trend di ripresa solido e sta raggiungendo lo stesso livello (se non >



Sede della Degrocar ad Arzignano, Vicenza: da sinistra Yuichi Mano, presidente della Mitsubishi Mcfe, e i manager della Degrocar Giuliano De Grossoli, amministratore delegato, Enrico Marcato, direttore commerciale, e Miguel Cascajo, Sales Manager, responsabile per Italia, Portogallo, Bulgaria e Grecia del nuovo marchio Mitsubishi Nichiyo Forklift

Un'altra immagine ad Arzignano del presidente Mano con il direttore commerciale Degrocar Enrico Marcato



maggiore) prima della recessione. Negli ultimi anni, il mercato statunitense ha dimostrato un forte trend di recupero che continuerà per qualche anno. Anche il mercato giapponese ha un trend di ripresa concreto. In questo senso, i mercati maturi, ad eccezione dell'Europa, sembrano avere solide opportunità di crescita. In termini di mercato emergente, la Cina continua a essere forte e a rappresentare il più grande mercato (specialmente per gli IC) sebbene il tasso di crescita stia in qualche modo rallentando. L'Asia mostra una solida crescita, a eccezione di alcuni paesi. Il Medio Oriente nel 2015 presenta molteplici situazioni di incertezza dovute all'instabilità politica e alla caduta del prezzo del petrolio.

**IN PARTICOLARE, QUALI SONO I MODELLI, LE TIPOLOGIE DI CARRELLI CHE OGGI INCONTRANO MAGGIORMENTE LE ESIGENZE DEL MERCATO? IL MAGGIORE SVILUPPO SARÀ NEL SETTORE INDUSTRIALE O IN QUELLO DELLA DISTRIBUZIONE E DEI SERVIZI LOGISTICI?**

■ In termini di prodotto, il segmento dei carrelli elettrici è quello che presenta le maggiori opportunità non

solo nel mercato maturo, ma anche nei mercati emergenti a causa di una regolamentazione delle emissioni e una tendenza all'acquisto di prodotti rispettosi dell'ambiente. Analizzando i settori merceologici, i settori della distribuzione e della logistica offrono grandi opportunità ma i carrelli elevatori elettrici non hanno un peso rilevante quanto quelli da magazzino. In ogni segmento, il cliente richiederà in abbinamento ai carrelli elevatori, soluzioni globali complete per la movimentazione dei materiali.

**COME VEDE LA SITUAZIONE ECONOMICA ITALIANA? IL NOSTRO PAESE È PER MITSUBISHI UN'AREA DI RILIEVO? QUALI OBIETTIVI VI PONENTE?**

■ L'economia italiana, dopo anni stagnanti successivi alla recessione, sembra finalmente riprendersi. Dato che il mercato italiano è focalizzato su CB elettrici e WH, come Mitsubishi crediamo di avere ancora una buona occasione per far crescere la nostra presenza in Italia, avvalendoci delle nostre attività di ricerca&sviluppo e della nostra capacità di progettazione industriale in Europa. Un

esempio è la recente introduzione del carrello elettrico Mitsubishi EDiA EX CB 80 Volt. Vogliamo continuare a introdurre nuovi prodotti elettrici per attirare un maggior numero di clienti europei.

**IL FATTO CHE L'ITALIA ABBAIA UNA STRUTTURA INDUSTRIALE MOLTO CENTRATA SULLE IMPRESE MEDIO-PICCOLE RAPPRESENTA UNA DIFFICOLTÀ O UN LIMITE ALL'ESPANSIONE DEI CARRELLI ELEVATORI?**

■ Vediamo la tipicità del mercato italiano come un'opportunità, non come una difficoltà. In genere, i grandi clienti internazionali hanno accordi con i quattro concorrenti più importanti in Europa. Attraverso un servizio altamente qualificato e flessibile, Mitsubishi vuole espandere la propria presenza tra i clienti di medie dimensioni.

**QUALI PENSA SIANO OGGI GLI "STRUMENTI" PIÙ RILEVANTI PER SCALARE QUOTE DI MERCATO: LA QUALITÀ DEI MEZZI, QUELLA DEI SERVIZI A DISPOSIZIONE DEI CLIENTI, UN AIUTO IN TERMINI DI FINANZIAMENTO, UNA COPERTURA CAPILLARE DEL TERRITORIO?**

■ Nell'attuale ambiente industriale, è molto difficile differenziarsi dagli altri con la qualità del prodotto e il servizio offerto. Il mercato è maggiormente orientato verso le operazioni di noleggio. Gli strumenti finanziari diventano molto importanti per far sì che i clienti decidano di fare investimenti. Per Mitsubishi è fondamentale aumentare la propria copertura di mercato, inserendo nuovi concessionari nelle zone ancora non coperte. ■

# Logistica: la giungla delle norme europee

Un convegno a Milano ha esaminato le diversità delle normative con cui gli operatori logistici devono confrontarsi specialmente per quanto riguarda i trasporti e ogni controversia all'interno dell'Unione.

di **Giovanna Visco**

**È** sempre più evidente quanto l'internazionalizzazione apra alle imprese di logistica uno scenario di grande complessità. La mancanza, o a detta di alcuni esperti a Bruxelles, l'impossibilità per interessi troppo contrastanti tra loro, di un unico approccio europeo sotto forma di linee guida, che armonizzi l'interoperatività tra i differenti sistemi nazionali, suscita nella logistica in conto terzi bisogni molto forti di dotazione individuale di strumenti tecnico-giuridici. Merci che vanno da un paese all'altro, anche se viaggianti su territori comunitari, comportano scelte contrattualistiche e aggiornamenti puntuali che cambiano a seconda del ruolo che l'impresa, di volta in volta, assume nel processo di trasferimento delle merci. Sempre più frequentemente si devono ponderare un insieme di fattori certi, come normative di regolamentazione specifiche o di impatto, con il probabile manifestarsi di eventi quali, ad esempio, furto o danneggiamento della merce. La valutazione del rischio assume un valore centrale nei contenziosi in ambito logistico,

influenzato fortemente dalla combinazione del valore, deperibilità/fragilità e condizionamento dei carichi commerciali, con il livello delle misure di sicurezza adottate per la massima prevenzione. Proprietari di merci, vettori e magazzini/aree di stoccaggio, a seconda del ruolo assunto nel processo logistico internazionale, devono adottare scelte contrattualistiche sulla competenza giurisdizionale, considerando le normative dei paesi di origine, destino e transito delle merci. Infatti, le clausole che vengono sottoscritte nei contratti logistici dai contraenti, al sopraggiungere di un con-

tenzioso, sono filtrate dalla giurisprudenza del Foro competente, che, a seconda dei paesi, può presentare interpretazioni anche molto diverse e distanti tra loro di medesime norme o convenzioni internazionali. Ad esempio, l'interpretazione del legislatore dell'art. 29 della convenzione internazionale per il trasporto stradale, nel caso di sottrazione del carico per furto, in Olanda è più favorevole al vettore rispetto a quella italiana, che invece privilegia il proprietario della merce. Tra i due paesi si registrano anche importanti differenze nelle sentenze in materia di magazzini, molto più favorevoli in Italia.

In Germania, dove la logistica costituisce la terza voce economica più importante nel paese dopo le auto e l'elettronica, con 60 mila aziende e 235 miliardi di euro di fatturato nel 2014, vige una normativa mirata alla tutela delle attività delle imprese tedesche anche in territori esteri. Ad esempio, nel trasporto unitizzato multimodale in caso di costatazione di danno del carico al momento dell'apertura a destino del container, indipendentemente dalla possibilità di



accertamento o meno del luogo in cui si è determinato il danno, il vettore tedesco può avvalersi, con apposite clausole contrattuali, di un giudice tedesco anche per eventi verificatisi oltreoceano. In ambito europeo, l'introduzione del salario minimo in Francia, in vigore dal gennaio 2015, che per quanto riguarda trasporto e spedizioni prevede per gli autisti una tariffa minima oraria di 8,50 euro, si riflette su tutte le imprese logistiche europee che si avvalgono di servizi francesi. Infatti, il provvedimento, seguendo una logica per tratte, investe sia i datori di lavoro sia la catena dei subappalti: all'autista francese che presta in un altro paese un servizio di pick up o di cabotaggio (il transito al momento è esentato) gli si deve corrispondere almeno la tariffa minima. La committenza italiana che ha rapporti con vettori francesi deve quindi essere consapevole che dovrà assumersi l'onere della differenza in caso di corresponsione inferiore, sebbene ciò non escluda l'inserimento di una clausola di indennizzo per inadempimento del trasportatore appaltato. La Polonia dà invece molto spazio al concetto di causa di forza maggiore, sebbene non abbia una normativa specifica che riguardi la logistica. In linea di massima le responsabilità sono vagliate dai tribunali alla luce della diligenza avuta nel predisporre il trasporto o lo stoccaggio e in relazione all'impossibilità di prevenire il sopraggiungere del dolo. Il paese ha anche introdotto un meccanismo economico per l'iscrizione al ruolo di una causa, con una contribuzione del 5% del valore della vertenza per i casi dai 5 mila ai 25 mila euro. La Spagna ha riformato il settore dei trasporti nel 2009, lasciando tutto il resto



della logistica al codice civile. Per il trasporto terrestre la normativa spagnola consente un subappalto illimitato e nel 2013 è stato riconosciuta la facoltà di risalirne la catena e ha sancito l'arbitrato obbligatorio per vertenze che riguardano l'autotrasporto al di sotto dei 15 mila euro. Ciononostante i tribunali di Madrid e Barcellona esprimono interpretazioni diverse delle norme anche se in linea di massima entrambi a favore delle conciliazioni. Sono questi solo alcuni dei tanti aspetti affrontati in chiave divulgativa da massimi esperti europei, coordinati da Claudio Perrella dello studio legale LS di Bologna, nel convegno "L'internazionalizzazione dei processi logistici: sistemi giuridici a confronto", organizzato congiuntamente ad Assologistica Cultura e Formazione, l'estensione di Assologistica dedicata all'approfondimento tecnico, scientifico e professionale degli aspetti di interesse diretto delle imprese di logistica e delle imprese di produzione. Nella splendida cornice di Palazzo Cusani nel cuore della Milano di Brera, in una sala affollata ha preso vitalità il workshop che per la prima volta in Italia ha esposto i temi principali dell'interoperabilità logistica in chiave giuridica (su [www.assologisticaculturaeformazione.com](http://www.assologisticaculturaeformazione.com), [www.assologistica.it](http://www.assologistica.it) o [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it) si possono consultare le re-

lazioni svolte dagli esperti intervenuti nel dibattito).

Come sottolineato dal segretario generale di Assologistica, Jean Francois Daher, il tema è stato scelto nel nuovo orizzonte di Assologistica Cultura e Formazione, più rispondente alle esigenze operative della logistica in conto terzi. "Una volta superata la crisi

economica, le aziende si troveranno uno scenario completamente mutato e stiamo lavorando per il riconoscimento giuridico nella normativa italiana del contratto della logistica", ha sottolineato Daher. "Questo convegno, che guarda alla normativa che regola i rapporti all'interno delle catene logistiche dei paesi europei con i quali l'Italia interscambia maggiormente, tende a colmare una lacuna culturale che svantaggia l'internazionalizzazione delle nostre imprese. Diffondere conoscenza e cultura logistica è obiettivo principale di Assologistica Cultura e Formazione".

Nel dare il benvenuto agli ospiti, il presidente di Assologistica Cultura e Formazione, Luigi Terzi, ha sottolineato che nell'Unione europea "con mille miliardi di euro di Pil, 10 milioni di occupati e il 60% di trasporto su gomma, la logistica ha criticità costantemente in aumento". Tra queste criticità Terzi ha indicato quelle giuridiche: "Ogni operazione logistica deve fare i conti con quale normativa regolerà le diverse parti, spesso più di due, per sapere quale legge sarà applicata in caso di contenziosi". Tra le scelte prioritarie di Assologistica Cultura e Formazione, Terzi ha indicato quella di "affiancare le aziende che hanno fatto della internazionalizzazione il futuro dell'impresa". ■

# Autotrasporto europeo, incostante, ma cresce

Secondo la borsa carichi TimoCom, il 2014 ha vissuto alti e bassi, ma con una tendenza positiva. La borsa ha aperto anche all'industria.

di Valerio di Velo



TOMMASO MAGISTRALI

**C**on Tommaso Magistrali, manager della borsa tedesca di carichi e mezzi TimoCom e responsabile del mercato italiano, facciamo un'analisi dell'autotrasporto europeo e sul suo andamento sia attuale sia del 2014.

**VOI SIETE LEADER IN EUROPA. CREDE CHE I DATI SULLE OFFERTE DI CARICHI E MEZZI CHE SCATURISCONO DALLA VOSTRA BORSA, COME DALLE ALTRE ESISTENTI, POSSANO ESSERE PRESI COME INDICATORI, COME UN TERMOMETRO DELLA "SALUTE" DELL'AUTOTRASPORTO?**

■ Penso di sì, specialmente se tali dati vengono valutati nel medio-lungo periodo. Infatti, può accadere, ed è avvenuto alla fine del 2008 e nel

2009, quando più forti si sentirono gli effetti della crisi, che le offerte di mezzi crescano di numero perché molte aziende perdono i loro clienti e quindi si rivolgono alla borsa ricercandone di nuovi. Avviene, allora, che la borsa va bene e la realtà, invece, va male. Ciò però rappresenta un evento straordinario: nel tempo si va verso un riequilibrio.

**PARTENDO DAI VOSTRI DATI CHE VALUTAZIONE DÀ SULL'ANDAMENTO DELL'AUTOTRASPORTO EUROPEO NEL 2014?**

■ Se dovessi definire con un solo aggettivo l'anno scorso, dal punto di vista del trasporto stradale, direi che è stato "incostante": qualche mese su, qualche mese giù, oltre gli sbalzi tradizionali, storici di alcuni mesi, come la debolezza estiva e la ripresa dei mesi di novembre e dicembre in vista delle festività. Il mercato in complesso è parso però più dinamico in confronto con il 2013. La nostra borsa è cresciuta l'anno scorso del 7,6% rispetto all'anno precedente: abbiamo registrato 59 milioni di offerte globali, tra carichi e mezzi, contro i 54,7 milioni del 2013.

**IN QUESTO CONTESTO, PER VOI QUALI SONO I MERCATI PIÙ DINAMICI?**

■ Certamente quelli dell'est europeo, anche perché molte società di auto-

trasporto occidentali, e non solo tedesche, hanno aperto filiali in questi paesi o vi hanno spostato la sede. Un fatto fisiologico, causato dalla diversità dei costi. Non va dimenticato, quando si parla di autotrasporto, che siamo di fronte a un settore molto "difficile", nel quale trovare nell'Unione un equilibrio sociopolitico e di mercato è assai complesso. Basti pensare agli effetti che si avranno con la legge sul salario minimo garantito, sul cabotaggio o ai vari provvedimenti che man mano vengono assunti nei diversi paesi. Ad esempio, la Francia, varando il divieto di sosta per gli autisti nelle stazioni di servizio, sostenendo che le ore di riposo non possano essere trascorse in cabina e tentando di evitare il dumping sociale, ha di molto cambiato la vita degli autotrasportatori. Posso fare un altro esempio che crea problematiche sociali forti: l'uso di assumere autisti attraverso agenzie interinali sempre collocate nei paesi dell'est. È un settore decisamente "magmatico".

**IN ITALIA, NE SAPPIAMO QUALCOSA, DATO CHE PER STABILIRE QUANTO DEBBA COSTARE UN TRASPORTO SIAMO STATI COSTRETTI A RICORRERE ALLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA. RIMANENDO SULL'AUTOTRASPORTO DEL NOSTRO PAESE, >**

## CHE IMPRESSIONI NE HA, VISTO DALLA BORSA CARICHI?

■ C'è sempre, come ho avuto occasione di dirle in passato, una forte preponderanza di offerte di carico rispetto a quelle dei mezzi. Gli autotrasportatori italiani, forse per cultura, forse per mancanza di conoscenze tecnologiche, forse per disorganizzazione e per i problemi creati dalla struttura del settore, troppo segmen-

tato e che ha una forte base di operatori che hanno solo un mezzo o due, la usano poco. Penso però che l'innovazione che abbiamo appena introdotto, ossia quella di dare, dopo 18 anni, la possibilità agli operatori industriali e del commercio di entrare nella borsa con le loro offerte di carico potrà dare una scossa al mercato italiano. In Italia è ancora usato, e notevolmente, il franco fabbrica, le industrie pubblicando

direttamente le offerte sulla borsa "allargheranno" il mercato. Forse è la volta buona affinché gli autisti italiani si appropriino di trasporti diretti all'estero che oggi sono appannaggio di autisti stranieri. Non ho mai capito perché, ad esempio, le piastrelle del distretto ceramico di Sassuolo debbano essere "preda" di autotrasportatori di

altre nazionalità. TimoCom, specialmente negli ultimi quattro anni, ha "spinto", ha insistito molto sul mercato italiano. Personalmente, dato che sono il responsabile per questa area geografica, mi sono anche esposto. Ho avuto però ragione: infatti, da gennaio 2012 a fine 2014, in tre anni, le offerte di carico, Italia su Italia, sono aumentate del 64%. Auspicio che tale sviluppo prosegua, in primo luogo, come dicevo, sul fronte dell'offerta mezzi.

## UN'ULTIMA DOMANDA. LEI VIVE E LAVORA IN GERMANIA. COME STA ANDANDO L'ECONOMIA TEDESCA?

■ L'ultimo dato dell'indice Ifo, che misura la fiducia delle imprese, è salito a marzo andando ben sopra le attese. Il Pil è cresciuto nel quarto trimestre del 2014 dello 0,7%. Gli esperti prevedono la stessa crescita per il primo trimestre di quest'anno. La Germania sta "tirando", stanno crescendo anche i consumi interni, come dimostra l'aumento dell'import. ■



## LA BORSA TIMOCOM APRE ALLA PRODUZIONE

TimoCom ha aperto la borsa carichi TC Truck&Cargo® anche ai clienti del comparto produzione e commercio di tutta Europa. Ciò significa soprattutto ulteriori opportunità di business per gli spedizionieri e gli operatori del trasporto italiani. Dalla fondazione di TimoCom, nel 1997, l'accesso alla borsa di carichi e mezzi era stato sempre negato ai clienti del comparto produzione e commercio in considerazione del fatto che la clientela era costituita prevalentemente da spedizionieri. Oggi, a distanza di 18 anni, è tempo di cambiare, come ha affermato Marcel Frings, Chief Representative: "Grazie allo sviluppo del web in tempo reale, dei social network e dei servizi di messaggistica, le persone sono sempre più connesse fra loro ovunque si trovino. Ciò si riflette, naturalmente, anche sul settore della logistica. TimoCom è pronta ad affrontare questa sfida, ottimizzando i processi per l'intera filiera del trasporto, di cui fanno parte a pieno titolo anche i clienti del comparto produzione e commercio. La conseguenza logica, quindi, è la loro integrazione nel mercato europeo". Tale auspicio è condiviso anche dagli stessi clienti: "I sondaggi annuali, che sottoponiamo periodicamente ai nostri utenti, indicano che la maggioranza è favorevole a tale apertura", ha spiegato Frings. L'accesso da parte dei clienti del comparto produzione e commercio è ben definito. Questo tipo di clienti, infatti, può accedere soltanto all'inserimento di carichi e alla ricerca di mezzi. La possibilità di cercare carichi e immettere mezzi è consentita soltanto agli spedizionieri e ai fornitori di servizi di trasporto. Grazie all'apertura della borsa ai caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporto italiani avranno ulteriori opportunità di contatto diretto con le aziende attive nei settori della produzione e del commercio, aumentando così anche il volume di ordini e il fatturato. Non va poi dimenticato che i fattori decisivi per la fidelizzazione del cliente a lungo termine sono, oltre al prezzo, un servizio di assistenza efficiente e completo, l'affidabilità, il know-how e il rispetto delle scadenze.



# La Germania "apre" alla Terza rivoluzione industriale

Intervento di Jeremy Rifkin al summit di Berlino sulla "Transizione energetica" alla presenza di ministri e rappresentanti di governo di oltre 60 paesi.

di Carlotta Valeri

**L'**economista americano Jeremy Rifkin è intervenuto a Berlino il 26 marzo al summit "Dialogo sulla Transizione energetica", organizzato per la prima volta dal governo tedesco, presenti il vicecancelliere e ministro dell'Economia Sigmar Gabriel e il ministro degli Esteri Frank-Walter Steinmeier, e dalla Federazione tedesca delle energie rinnovabili. Al summit hanno partecipato ministri e rappresentanti dei governi di oltre sessanta paesi. I tedeschi hanno assunto questa iniziativa nella convinzione che un importante pre-requisito per la crescita economica a livello mondiale sia un'affidabile ed efficiente, anche sotto l'aspetto dei costi, politica energetica. Ciò partendo dal fondamentale con-

cetto che i cambiamenti climatici e la scarsità delle risorse rendono chiara l'esigenza di trovare nuove fonti sostenibili e rinnovabili per venire incontro e soddisfare a lungo termine la crescente domanda mondiale di energia. Da qui il concetto di "transizione energetica", ossia il processo che sta conducendo l'umanità da un'epoca in cui le fonti energetiche tradizionalmente usate, come il petrolio, sono state relativamente convenienti, verso un'altra epoca in cui tali risorse saranno sempre più scarse. L'attuale organizzazione della produzione è basata sulle fonti di energia esauribili (petrolio, gas naturale, carbone) ed è frutto delle

scelte compiute dall'uomo a partire dalla prima Rivoluzione industriale. Lo sviluppo economico accelerato del Novecento e la crescita della popolazione mondiale, passata da 3 a 7,2 miliardi di persone in soli cento anni,

**La "Transizione energetica" sarà lenta ma "inesorabile"**

hanno spinto sul consumo delle risorse di energia fossili, causando due problemi: un esaurimento delle risorse e un alto livello di inquinamento globale. Da tutto ciò, è stato sostenuto a Berlino,

deve conseguire un processo di cambiamento tecnologico, produttivo e culturale verso nuove forme di organizzazione sociale ed energetica: la transizione energetica è e sarà un processo lento, ma inesorabile. >



*Rifkin, a proposito della "Terza rivoluzione industriale", ha ricordato la vittoria, tra duecento partecipanti, di un architetto italiano, Michele Anòè, al concorso indetto l'anno scorso dall'americana Local Motors per il progetto di un'auto elettrica interamente costruita con stampante 3D*

Rifkin ha puntualizzato su questo argomento: "Attualmente, ogni fondamentale paradigma economico richiede tre elementi che interagiscano fra loro per permettere l'operatività di un sistema globale: nuove tecnologie di comunicazione per rendere più efficiente il governo dell'attività economica; nuove risorse energetiche; nuovi modelli di trasporto per muovere più efficacemente l'economia". Nel XIX secolo, ha aggiunto l'economista americano, la macchina a vapore, il telegrafo, la stampa, l'abbondanza di carbone, la locomotiva e i sistemi ferroviari nazionali hanno dato luogo alla Prima rivoluzione industriale. Nel XX secolo, l'elettricità estesa, il telefono, la radio e la televisione, i veicoli a combustione interna e le reti stradali hanno creato le condizioni e l'infrastruttura per la Seconda rivoluzione industriale. Una rivoluzione dominata dal passaggio dall'energia a vapore all'elettricità che fece esplodere la produttività delle fabbriche del 300%. In particolare, l'elettrificazione delle fabbriche di automobili diede libero corso alla produzione di massa, permettendo a milioni di persone di mettersi al volante di un'autovettura: nel 1916 circolavano sulle strade

americane 3,4 milioni di auto. Quattordici anni dopo, le vetture immatricolate diventarono 23 milioni. L'automobile divenne il "motore" essenziale della crescita economica per tutta la durata della Seconda rivoluzione industriale. "Oggi - ha proseguito Rifkin - la fusione tra Internet delle comunicazioni, la neonata Internet dell'energia e l'Internet della logistica nella grande infrastruttura integrata e intelligente del XXI secolo - Internet delle Cose - sta dando vita alla Terza rivoluzione industriale, sulle 'ceneri' e sull'insostenibilità della Seconda. Questo sta avvenendo in Germania, anche grazie alla sua nuova politica energetica, uscita dal nucleare per entrare nell'era delle fonti rinnovabili. La Germania rappresenta la 'punta' di una promessa nuova era economica che possa venire incontro ai bisogni dell'umanità. Ciò che ora serve è un impegno globale, un impegno di tutti per entrare gradualmente nella piattaforma di Internet delle Cose e rendere più facile la transizione verso l'energia rinnovabile a costo marginale zero se vogliamo 'ringiovanire' l'economia globale e, contro la catastrofe dei cambiamenti climatici, creare una società più ecologicamente sostenibile". ■

## JEREMY RIFKIN



Jeremy Rifkin, presidente della Foundation on Economic Trends di Washington, insegna alla

Wharton School of Finance and Commerce. I suoi corsi all'Executive Education Program vertono sul rapporto fra l'evoluzione della scienza e della tecnologia e lo sviluppo economico, l'ambiente e la cultura. Autore di oltre venti libri, fra i quali "La fine del lavoro", pubblicato nel 1995, testo che ha rivoluzionato l'idea di lavoro, gettando le basi per molte teorie contemporanee sull'occupazione, "Economia all'idrogeno" (2002), "Il sogno europeo" (2004), "La civiltà dell'empatia" (2010) e il più recente (2014) "La società a costo marginale zero". Quest'ultimo ha per sottotitolo: "L'Internet delle cose, l'ascesa del commons collaborativo e l'eclissi del capitalismo". Rifkin è oggi consigliere del presidente americano Barack Obama e della cancelliera tedesca Angela Merkel, che lo ha molto consultato quando si è trattato di mettere a punto la nuova politica energetica della Germania, dopo la decisione tedesca, avvenuta nel 2011, di abbandonare il ricorso all'energia nucleare.

C'È CHI PENSA A  
RAGGIUNGERE  
GLI OBIETTIVI

NOI LAVORIAMO  
PER SUPERARLI

**PALLEX**  
ITALIA

**PALLET ESPRESSO**  
VELOCE PRECISO SICURO

[facebook.com/pallexitalia](https://facebook.com/pallexitalia)

[www.trasportisupallet.it](http://www.trasportisupallet.it)

[www.pallexitalia.it](http://www.pallexitalia.it)

KILOMETRO  
*Solidale*



SUPPORTER UFFICIALE  
Federazione Italiana Rugby

# eastgate park

THE NORTH ADRIATIC LOGISTIC HUB

## CELTIC COMMERCIALIZZA EASTGATE PARK PORTOGRUARO (VE)

Il più moderno parco integrato logistico, industriale e artigianale del nord-est orientale: si estende su una superficie di **1,8 milioni di mq**. **Un esempio unico in Italia per innovazione, qualità dell'offerta, modernità e levatura degli standard realizzativi.** Funzionalità, armonia architettonica, servizi d'eccellenza, posizione strategica e attenzione verso l'ambiente.

### Edificio Logistico – 17.000 mq disponibili.

L'edificio logistico di Eastgate Park è un immobile di **32.300 mq di superficie coperta**, frazionabile in 4 unità ciascuna di circa 8.000 mq, sono disponibili 2 unità.

### I Lotti - La superficie fondiaria complessiva è di circa **834.000 mq**.

Sono disponibili 15 lotti con superficie da **2.000 mq a 220.000 mq** con la possibilità di frazionare e accorpere.



*L'area è raggiungibile in 8 minuti dal casello della A4 (Portogruaro) e dalla A28. Grazie alla nuova tangenziale Eastgate Park è collegato in soli 7 minuti all'Interporto e all'area industriale dei Noiari.*

**Estensione**  
oltre 1,8 milioni di mq

**Superficie copribile**  
573.884 mq

**Immobili realizzati**  
55.000 mq

### i 10 plus dell'area



POSIZIONE STRATEGICA



FIBRA OTTICA



SICUREZZA IDRAULICA E ANTISISMICA



SPAZI ED IMMOBILI VERSATILI E PERSONALIZZABILI



NUOVA VIABILITÀ E ACCESSI



POSSIBILITÀ DI FORNITURE DI ELEVATE POTENZE



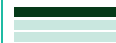
ELEVATO STANDARD DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE



SICUREZZA PER LA TUA MERCE



RICERCA E SVILUPPO CON IL POLO DELL'INNOVAZIONE (POLINS)



IMMOBILI A BASSO CONSUMO ENERGETICO

**Info Point:** Via Adriano Olivetti, 1 • 30026 Portogruaro (VE)  
Tel +39 0421 244422 • Fax +39 0421 244515  
info@eastgatepark.it • www.eastgatepark.it

Progetto commercializzato da:

 **Celtic**  
www.celticity.it