

## Andrea Colzani

AMMINISTRATORE DELEGATO  
IKEA ITALIA DISTRIBUTION:  
"LA NOSTRA IDEA DI LOGISTICA  
SOSTENIBILE E INDIPENDENZA  
ENERGETICA"

### TRASPORTO MERCI. A.A.A. SOLUZIONE CERCASI

#### COSTI MINIMI

Corte Costituzionale  
chiamata in causa

#### FERROVIA/STRADA

Perché controlli  
e regole diverse?

#### LOGISTICA RETAIL

Gruppo Fisi: scalata  
alla leadership

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spediz. in Abbonamento Postale - 70% - D.C.B. Milano

**LA CONDIVISIONE  
È L'IDEA VINCENTE  
PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI**



**LAZ**  
**Gruppo**  
**Logistico**  
[www.logd.it](http://www.logd.it)

**La nuova idea di fare logistica**

LAZIALE DISTRIBUZIONE S.P.A. VIA ARDEATINA, 2491 S. PALOMBA 00040 ROMA  
TEL. 06.911471 — FAX 06.9107052



## **LE NUOVE TECNOLOGIE** **Mister Hyde o Doctor Jekyll?**

**CHI SI OCCUPA DI LOGISTICA CONOSCE BENE QUANTO ABBIAMO INCISO UN CORRETTO USO DELLE NUOVE TECNOLOGIE INFORMATICHE, DELLA "RETE", DI "INTERNET", NELLO SVILUPPO DEL BUSINESS E NEL VERTIGINOSO AUMENTO DELLA SUA EFFICIENZA. IL "TEMPO REALE" HA ACQUISITO UN ENORME E IMPAGABILE VALORE. LE NUOVE TECNOLOGIE, L'IT, SI SONO DIMOSTRATE, QUINDI, UTILISSIME. ACCADE SPESSO, PERÒ, CHE L'"OTTIMO" PORTI CON SÉ, MAGARI "CELATO", UN OPPOSTO, UN ROVESCIO DELLA MEDAGLIA: IL FENOMENO DI MISTER HYDE E DEL DOCTOR JEKYLL. TORNANDO ALLA RETE, ABBIAMO NUMEROSISSIMI, PESSIMI ESEMPI DEL SUO USO, BASTI PENSARE ALLA PEDOFILIA. DA TEMPO, E RECENTEMENTE IN ITALIA, CON L'ESPLOSIONE DEL MOVIMENTO 5 STELLE, SI PARLA DI "DEMOCRAZIA DELLA RETE" IN CUI QUEST'ULTIMA È VISTA COME L'AGORÀ ATENIESE. GIÀ CIÒ NON È SUFFICIENTE PER AVERE LA "DEMOCRAZIA", INFATTI L'AGORÀ È SOLO UNO "SPAZIO" E NON UN "CONTENUTO", È LA PIAZZA CENTRALE DELLA POLIS GRECA DOVE I CITTADINI DIBATTONO. LA QUALITÀ DEL DIBATTITO DIPENDE NON DALLA PIAZZA, MA DALLA "QUALITÀ" DEI CITTADINI. COME SCRIVEVA CIRCA TRENT'ANNI FA BENJAMIN R. BARBER NEL SUO LIBRO "STRONG DEMOCRACY": "DEMOCRAZIE EFFICACI HANNO BISOGNO DI GRANDI CITTADINI. CITTADINI SICURAMENTE NON SI NASCE MA SI DIVENTA COME CONSEGUENZA DELL'EDUCAZIONE CIVICA E DELL'IMPEGNO POLITICO IN UNO STATO LIBERO". SECONDO BARBER LA DEMOCRAZIA PUÒ ESSERE GARANTITA SOLO "DA CITTADINI COMPETENTI E RESPONSABILI". TORNA, QUINDI, IL DILEMMA DI MISTER HYDE E DEL DOCTOR JEKYLL: ABBIAMO LA "DEMOCRAZIA" SE PARTECIPANO AL DIBATTITO, "RETE" O "NON RETE", GLI HYDE, MENTRE LA SUA NEGAZIONE SE VI PARTECIPANO I JEKYLL. È L'UOMO CHE ALLA FINE FA LA REALE DIFFERENZA, NON LO STRUMENTO.**



Assologistica

**EUROMERCI**



Cultura • Formazione  
Assologistica

organizzano:

# 9a Edizione del Premio *Il* Logistico dell'Anno

SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE  
AL 9° PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"

L'edizione 2013 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

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

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **30 giugno 2013**

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



# 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)

**Cover**  
**IKEA: FORTE PRESENZA  
NELL'ECONOMIA ITALIANA** **26**

**Speciale Logistica Sostenibile**  
**DALLA SFIDA  
ALLA NECESSITÀ...** **30**

**Dossier Trasporto Merci**  
**A.A.A. SOLUZIONE  
CERCASI** **33**

**Dossier Trasporto Merci**  
**FERROVIA E STRADA:  
PERCHÉ NORME DIVERSE?** **34**

**Dossier Trasporto Merci**  
**AUTOTRASPORTO CONTO TERZI:  
TANTI PROBLEMI** **40**

**Portualità: Civitavecchia**  
**UN POLO LOGISTICO  
PER IL TERRITORIO** **46**

**Primo Piano**  
**CEVA LOGISTICS:  
TEMPI DIFFICILI** **51**

**Focus Logistica Food&Beverage**  
**LA NUMBER 1  
RILANCIA** **55**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA** **4**

**NEWS** **10**

**DALLE AZIENDE** **13**



Scoperta una maxi frode collegata al commercio illegale dei pallet: fatture false per 61 milioni di euro. La Conlegno chiede "maggiori controlli" perché "il problema non è il pallet, ma la sua gestione" (pagina 16)



Il 15 maggio a Piacenza convegno sulla logistica sostenibile. Il professor Antonio Liverani sottolinea la necessità che sul tema, sempre più attuale, si inizi a ragionare in termini di "modelli quantitativi" (pagina 30)

## USA: economia sempre in bilico

La politica di stimolo monetario portata avanti con insistenza dalla Fed sta avendo effetti rilevanti sull'economia reale, con alcuni risultati significativi: i consumi delle famiglie si stanno rafforzando e lo stesso andamento sta seguendo il mercato immobiliare in via di notevole consolidamento. Anche i dati produttivi di febbraio (più 2,5% rispetto a febbraio 2012) confermano il trend positivo in atto e la previsione sul dato del Pil del quarto trimestre del 2012 è stato rivisto al rialzo (più 0,4% rispetto al quarto trimestre del 2011). Secondo l'Ocse, l'attuale politica dell'autorità monetaria, improntata al mantenimento di tassi eccezionalmente bassi sino a quando il tasso di disoccupazione non si attesterà al di sotto del 6,5% (attualmente, in fase calante, è al 7,7%) e l'inflazione rimarrà

stabilmente ancorata al di sotto del 2,5% (a febbraio 2013 si è attestata al 2,0% anno su anno) sta fornendo ampie garanzie che "le condizioni monetarie risulteranno di sostegno alla domanda, quando necessario". Comunque, il "sentiero" della ripresa rimane, come sta avvenendo da tanto tempo negli Stati Uniti, incerto e ap-

pare un terreno minato. Infatti, come dimostra la tabella che pubblichiamo a fondo pagina, importanti indicatori, come, appunto, il Pmi Ism Manifattura e il Pmi di Chicago, si mostrano in raffreddamento. Il primo, infatti, a marzo, è sceso di 1,9 punti rispetto a febbraio, passando da 54.2 a 51.3, anche se la tendenza pre-

vista è in crescita. Lo stesso dato negativo, e più significativo, riguarda la produzione, che perde su febbraio ben 5,4 punti. Positive invece sono le attese sull'occupazione, prevista in aumento, e sull'andamento delle esportazioni. Poi, come una spada di Damocle, sugli Stati Uniti pesa la difficile problematica della gestione dell'indebitamento: una mancata presentazione di un piano credibile per ridurre il deficit potrebbe comportare conseguenze negative sull'economia. >



### USA: indice PMI manifatturiero sulle aspettative

Fonte: ISM

	Dato Mar 2013	Dato Feb 2013	Scostamento	Direzione prevista	Andamento	Trend* (Mesi)
<b>PMI</b>	51.3	54.2	-2.0	Crescita	Lento	4
<b>Nuovi ordini</b>	51.4	57.8	-6.4	Crescita	Lento	3
<b>Produzione</b>	52.2	57.6	-5.4	Crescita	Lento	7
<b>Occupazione</b>	54.2	52.6	+1.6	Crescita	Veloce	42
<b>Consegne fornitore</b>	49.4	51.4	-2.0	Veloce	Da lenta	1
<b>Rimanenze</b>	49.5	51.5	-2.0	Contrazione	Da lenta	1
<b>Scorte clienti</b>	47.5	46.5	+1.0	Rallentamento	Lento	16
<b>Prezzi</b>	54.5	61.5	-7.0	Verso crescita	Lento	8
<b>Ordini inevasi</b>	51.0	55.0	-4.0	Crescita	Lento	2
<b>Esportazioni</b>	56.0	53.5	+2.5	Crescita	Veloce	4
<b>Importazioni</b>	54.0	54.0	0.0	Crescita	Uguale	2
<b>ECONOMIA IN GENERALE</b>				Crescita	Lento	46
<b>Settore manifatturiero</b>				Crescita	Lento	4

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



La vostra supply chain non  
ha mai avuto tanto valore.

**GEFCO ENGINEERS YOUR PRODUCTIVITY** Il controllo della supply chain è un elemento chiave per la vostra crescita e la vostra redditività. Gefco progetta e implementa costantemente soluzioni logistiche integrate su scala internazionale. Per saperne di più, consultate il sito [www.gefcoengineersyourproductivity.com](http://www.gefcoengineersyourproductivity.com)

**GEFCO**  
LOGISTICS FOR MANUFACTURERS

## Il Pil dei paesi G7 (dati in %)

Fonte: OCSE

	2012Q1	2012Q2	2012Q3	2012Q4	2013Q1	2013Q2
<b>USA</b>	2.0	1.3	3.1	0.1	3.5	2.0
<b>Giappone</b>	6.2	-0.9	-3.7	0.2	3.2	2.2
<b>Germania</b>	2.0	1.1	0.9	-2.3	2.3	2.6
<b>Francia</b>	-0.2	-0.4	0.7	-1.2	-0.6	0.5
<b>Italia</b>	-3.7	-3.0	-0.8	-3.7	-1.6	-1.0
<b>Gran Bretagna</b>	-0.3	-1.5	3.8	-1.2	0.5	1.4
<b>Canada</b>	1.2	1.9	0.7	0.6	1.1	1.9
<b>G7</b>	1.8	0.4	1.4	-0.5	2.4	1.8

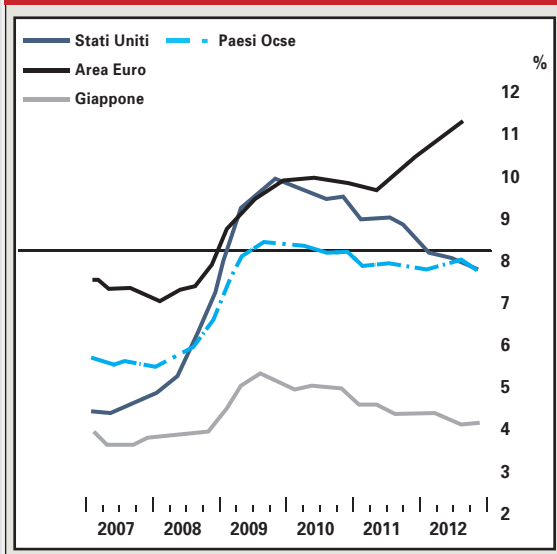
## Commercio mondiale (variazioni dell'indice degli scambi in % e delle previsioni di nuovi ordini in valore numerico)

Fonte: Ocse



## Tasso di disoccupazione (valori in %)

Fonte: Ocse



**A**nche nell'Unione europea e in particolare nell'area euro molto si attende dai comportamenti della Bce. La decisione di lasciare inalterati i tassi di riferimento al minimo dello 0,75% e quelli sui depositi e prestiti overnight rispettivamente allo 0% e all'1,5%, è stata accolta positivamente. Nonostante la convinzione che l'inflazione rimarrà sotto il 2% nel medio periodo, i dati economici europei confermano una fase di debolezza. Se la ripresa ci sarà, ciò avverrà gradualmente nella seconda metà dell'anno. A livello mondiale, s'intravedono segnali positivi. Ad esempio, secondo l'Ocse,

ci sono buone aspettative che crescano gli ordini a livello export, ciò per effetto sia di un leggero miglioramento registrato nel complesso dei paesi Ocse nei primi tre mesi dell'anno sia per il continuo sviluppo che continua a caratterizzare i paesi extra Ocse. Anche la disoccupazione, se si esclude la situazione negativa dell'area euro, fortemente penalizzata da quanto avviene su tale tema in Spagna, Portogallo, Grecia e Italia, ha un andamento che mostra miglioramenti: sta avvenendo negli Usa e in Giappone, e si mantiene stabile nella globalità dei paesi Ocse.



## Indicatori a confronto

Fonte: MPS

Periodo	USA		Area Euro		Italia	
	Dato precedente	Dato precedente	Dato precedente	Dato precedente	Dato precedente	Dato precedente
<b>Pil a/a</b> <b>Q4 2012</b>	0,4	3,1	-0,9	-0,6	-2,8	-2,6
<b>Produzione industriale a/a</b> <b>gennaio-2013</b>	2,5	2,2	-1,3	-1,7	-3,6	-7,4
<b>CPI a/a *</b> <b>marzo-2013</b>	2	1,6	1,7	1,8	1,7	1,9
<b>CPI core a/a **</b> <b>febbraio-2013</b>	2,0	1,9	1,3	1,3	1,4	1,5
<b>Disoccupazione</b> <b>febbraio-2013</b>	7,7	7,9	12,0	12,0	11,6	11,7

\*indice prezzi al consumo \*\*indice prezzi al consumo esclusi alimentari ed energia

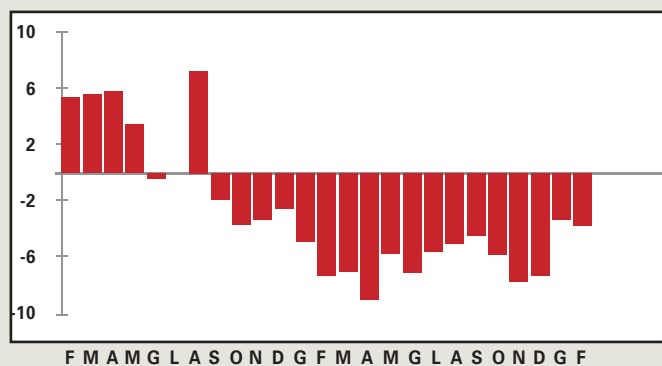
## Italia: industria ferma

L'Italia non dà segni di "risveglio". La situazione politica, in preda a un'incredibile emparse che ha paralizzato il parlamento per oltre due mesi, non ha certo contribuito a migliorare le cose. Il presidente della Confindustria ha valutato che al paese questo "blocco" sia costato almeno un punto di Pil. La produzione industriale, intanto, ha continuato nel suo cammino al ribasso: a febbraio 2013 l'indice destagionalizzato è diminuito dello 0,8% rispetto a gennaio e, nella media del trimestre dicembre-febbraio, ha registrato una flessione dello 0,9% rispetto al trimestre precedente. Corretto per gli effetti del calendario, a febbraio 2013 l'indice è diminuito in termini tendenziali, ossia su febbraio dell'anno scorso, del 3,8%. Nella media dei primi due mesi dell'anno la produzione è scesa del 3,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Gli indici corretti per gli effetti del calendario registrano, a febbraio, una crescita tendenziale per il solo comparto dei beni di consumo (più 1,0%); significative flessioni si rilevano invece per i beni strumentali (meno 9,4%) e l'energia (meno 8,9%), mentre segnano un calo più contenuto i beni intermedi (meno 2,6%). Nel confronto con febbraio 2012, i settori caratterizzati dalla crescita più accentuata sono quelli delle industrie alimentari, bevande, tabacco (più 3,5%), della fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi (più 3,1%) e della fabbricazione di prodotti chimici (più 2,5%). Il settore che registra il calo più ampio è quello della fabbricazione di mezzi di trasporto (meno 16,1%). ■

### Produzione industriale

Fonte: ISTAT

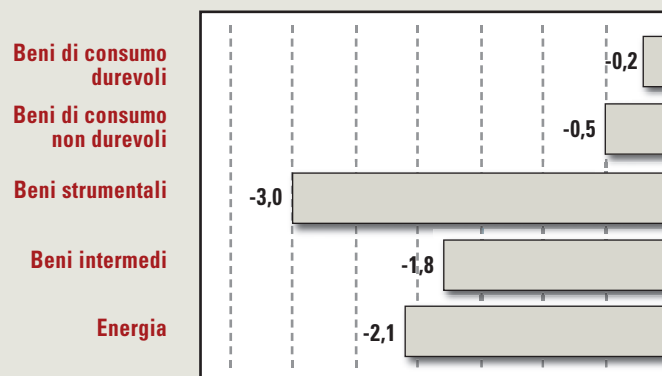
(febbraio 2011-febbraio 2013, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



### Produzione per settori

Fonte: ISTAT

(contributi per settore industriale al calo dell'indice di produzione nel febbraio 2013)



## Ultimissime



### Porto di Trieste: tante opportunità per il mercato indiano

La presidente Moratti scommette sulla doganabilità dello scalo da lei capitano

[read more...](#)

### Nuove nomine in Ceva Logistics

24/01/2012

Chiellino sostituisce Rosa nel ruolo di amministratore delegato di Ceva Logistics Italia, mentre Galbusera è il nuovo AD per le attività di Ceva. [read more..](#)

### Il primo camion Euro VI nella flotta Norbert Dentressangle



## La rivista



GENNAIO-FEBBRAIO 2012

Assologica



Cultura e Formazione  
Assologica

**Il sito EUROMERCI è NUOVO e INTERATTIVO**

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

**www.euromerci.it**

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

## THE ECONOMIST




### Perché in Italia è arduo fare un governo

La crisi politica italiana, e le tante difficoltà nel fare un governo dopo due mesi dalle elezioni, è difficilmente spiegabile, in particolare se si considera che il paese ha il terzo debito pubblico mondiale (dopo Stati Uniti e Giappone) ed è avvolto in una gravissima crisi economica. Il problema ha però radici antiche. Quando nel dopoguerra si votò per costituire la Repubblica, il sud scelse la monarchia, al contrario del nord: il paese fu spaccato drammaticamente in due. Da allora, la precarietà è stata la nota dominante della politica italiana: in 67 anni, gli italiani hanno avuto 61 governi (escludendo l'ultimo di mister Letta), ciascuno dei quali, in media, è durato poco più di un anno. La Costituzione, inoltre, ha due particolari caratteristiche, tutelare le diversità regionali e costruire "barriere" (ad esempio, il bicameralismo perfetto) alla possibilità che si ripeta il fenomeno della presa del potere da parte di forze totalitarie. Il risultato è stato che si è delineato un sistema costituzionale che prefigura un esecutivo debole. A queste spiegazioni di carattere strutturale se ne aggiunge un'altra politica: anche su questo fronte l'Italia è sempre stata profondamente divisa, in una perenne incomunicabilità tra forze contrapposte. Fenomeno che si è di molto aggravato negli ultimi 20 anni. Difficile uscirne. ■

# SEBINO

FIRE PROTECTION®



Dal 1979  
progettazione,  
costruzione  
e installazione  
di sistemi automatici  
di spegnimento  
per la protezione  
antincendio.

**SEBINO**  
FIRE PROTECTION®

24060 Bagnatica (BG) • Via Don Bolis, 1  
Tel. +39 035 292811 • Fax +39 035 303978

[www.sebino.eu](http://www.sebino.eu)



## L'Italia consuma sempre meno

A febbraio 2013, secondo le rilevazioni Istat, l'indice delle vendite al dettaglio è diminuito dello 0,2% rispetto a gennaio. Nella media del trimestre dicembre 2012-febbraio 2013, l'indice ha registrato una flessione più marcata, pari allo 0,7%, in confronto con i tre mesi precedenti. Rispetto a gennaio, c'è da sottolineare che sono leggermente aumentate (0,2%) le vendite di prodotti alimentari.

Pesante, a sottolineare le progressive difficoltà economiche che attanagliano il paese, è il calo delle vendite al dettaglio in termini tendenziali, ossia nel confronto con gli stessi mesi del-



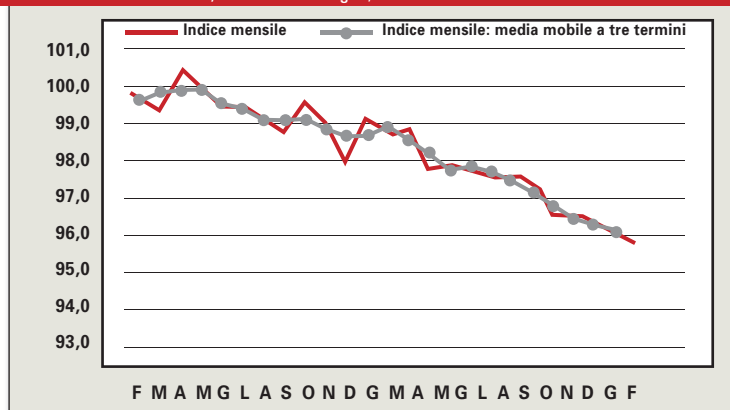
*Sempre più in flessione le vendite di riviste e giornali: nell'ultimo anno il calo ha sfiorato l'8%*

l'anno precedente: a febbraio 2013, rispetto a febbraio 2012, si è avuta una flessione del 4,0% delle vendite di prodotti alimentari e del 5,3% per gli altri prodotti. Nel bimestre gennaio/febbraio di quest'anno, rispetto allo stesso periodo dell'anno passato, le vendite di prodotti alimentari sono calate sensibilmente: 2,9%.

In particolare, sempre a febbraio 2013 nel confronto con febbraio 2012, si è registrata una diminuzione del 3,5% per le vendite della grande distribuzione organizzata e del 6,0% per quelle delle imprese e dei negozi che lavorano e vendono su piccole superfici. Nella Gdo, le vendite sono calate del 3,1% per i prodotti alimentari e del 4,2% per i restanti prodotti. Tra gli esercizi non specializzati a prevalenza alimentare, si è avuta una diminuzione marcata delle vendite sia per gli ipermercati (meno 5,3%) sia per i supermercati (meno 3,9%), mentre sono calate in misura molto più contenuta le vendite per i discount (meno 0,1%). Per i singoli prodotti non alimentari si sono registrate flessioni generalizzate che hanno coinvolto tutti i settori merceologici. Flessioni che vanno dal meno 4,7% fatto registrare dai settori abbigliamento e farmaceutici al meno 5,5% dei mobili, tessili e arredamento, al meno 6,7% per le calzature e articoli in cuoio. Libri, giornali, riviste e cartoleria hanno segnato un calo ancora maggiore, pari al 7,7%.

**Andamento dell'indice**  
(febbraio 2011-febbraio 2013, vendite al dettaglio)

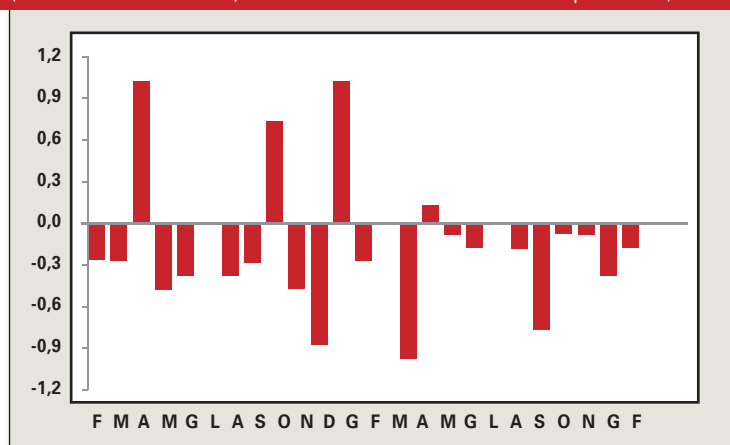
Fonte: ISTAT



## Commercio al dettaglio

(febbraio 2011-febbraio 2013, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

Fonte: ISTAT



*Negli ultimi dodici mesi la spesa nei supermercati ha segnato una contrazione del 3,9%*

## L'interporto di Torino per costruire le "smart city"

L'interporto di Torino ha avanzato la proposta per un accordo programmatico tra l'Unione interporti riuniti-Uir e l'Associazione nazionale dei comuni italiani-Anci per realizzare la "città intelligente", attenta alla salvaguardia ambientale e a tutti i temi della sostenibilità. "Gli interporti italiani - ha affermato la presidente dell'infrastruttura torinese Daniela Rufino - devono divenire soggetti determinanti nella costruzione delle future smart city. La loro natura di hub di interconnessione del trasporto delle merci da e verso le città li pone nelle condizioni di player privilegiati di questa trasformazione. Per questa ragione invito la Uir a siglare un accordo di programma con l'Anci. Sono convinta che solo una stretta sinergia tra gli interporti e le città alle quali fanno riferimento possa produrre proficui risultati nella costruzione di programmi di sviluppo per le smart city".

In particolare, l'interporto di Torino, consapevole dell'importanza del proprio ruolo di anello di congiunzione tra l'intermodalità e la distribuzione urbana delle merci, si è fatto promotore di un progetto volto alla "distribuzione pulita" che si propone contemporaneamente in un più ampio disegno di sostenibilità. "Il progetto pilota che abbiamo studiato - ha

spiegato Daniela Rufino - intende trasformare piattaforme logistiche, come il nostro interporto, in veri e propri fulcri di sviluppo della sostenibilità, coniugando il concetto di intermodalità a quello di distribuzione locale. Per questo immaginiamo opzioni differenti di consegna delle merci, da quella stradale mediante l'utilizzo di mezzi a zero emissioni a quella ferroviaria, magari sfruttando binari e linee dismesse. Parallelamente a tale progetto ne abbiamo presentato un altro, E-Park, che intende fare dell'interporto una piattaforma di riferimento del sistema di approvvigionamento energetico dei mezzi commerciali e non, al servizio di tutta l'area metropolitana".



## Cala il traffico a Suez

Un brutto segnale per la ripresa dell'economia e degli scambi internazionali viene dal traffico registrato nel canale di Suez nei primi tre mesi di quest'anno. Il transito

delle petroliere, ad esempio, ha segnato, rispetto a quello del primo trimestre 2012, una notevole flessione, 12,8%, mentre minore, seppure sensibile, è stato quello per gli altri tipi di navi, 8,8%. Complessivamente il canale è stato attraversato nel periodo da 3.929 navi, con un calo del 9,6% sul 2012. D'altro canto la flessione dei volumi di merce che hanno solcato il ca- >



ISTITUTO DI CERTIFICAZIONE DELLA QUALITÀ

# F-GAS

## IMPIANTI DI CONDIZIONAMENTO, REFRIGERAZIONE ANTINCENDIO, POMPE DI CALORE, COMMUTATORI AD ALTA TENSIONE

Il DPR n. 43 del 27 gennaio 2012 ha introdotto l'obbligo di certificazione le imprese che svolgono attività di installazione, manutenzione, riparazione, recupero o controllo di sistemi di tenuta delle apparecchiature contenenti gas fluorurati ad effetto serra.

[www.certiquality.it/FGAS](http://www.certiquality.it/FGAS)



nale è stata minore, dato l'aumento di capacità delle navi, ed è risultata pari al 4,1% sul dato del primo trimestre del 2012. Maggiore è stato il calo sulla direttrice nord-sud (meno 6,8%) che su quella sud-nord (meno 1,0%).

## Gli svizzeri rispettano i tempi per le nuove gallerie

Nei primi giorni di aprile, è stato fatto il punto sul progetto elvetico AlpTransit per la realizzazione delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri. È stato sottolineato con soddisfazione che si stanno rispettando i tempi programmati. Sul San Gottardo tra Erstfeld e Sedrun sono stati posati i binari senza massciata in entrambe le canne. Complessivamente, è stato installato più del 40% per quanto riguarda i materiali tecnici ferroviari. Come da programma, inoltre, nel prossimo dicembre, verrà messa in esercizio la tratta di prove tra Faido e il portale sud di Bodio: un traguardo importante in vista della messa in esercizio della galleria più lunga del mondo prevista per fine 2016. Intanto, nell'altra galleria di Monte Ceneri, lo scavo ha superato quota 60%. "La posa dei binari senza massciata - ha commentato Renzo Simoni, presidente della Direzione di AlpTransit San Gottardo - sta procedendo a pieno ritmo. Parallelamente, vengono eseguiti gli ultimi lavori di lavorazione grezza. Abbiamo in



programma, nel prossimo dicembre, la prova su un percorso di 16 chilometri con velocità che raggiungeranno i 230 chilometri ora. Questa fase è molto importante perché testeremo la complessa collaborazione tra processi ferroviari e i sistemi infrastrutturali della galleria".

Sempre sul fronte della ferrovia elvetica, c'è da sottolineare l'accordo tra la Ferrovia Federale Svizzera e la tedesca DB Schenker Rail: quest'ultima lascerà a FFS Cargo la gestione di importan-

ti trasporti che collegano la Germania con l'Italia, passando per il territorio della Confederazione. Intanto, è previsto che FFS Cargo fornisca subito a DB prestazioni di trazione tra Basel/Singel-Gallarate/Chiasso e Basilea/Domodossola. Cominciano le "grandi manovre" in vista dell'entrata in esercizio delle nuove gallerie, magari con fenomeni di concentrazione di aziende?

## 2012: porti tedeschi sotto i livelli pre-crisi

Il traffico nei porti tedeschi nel 2012 è complessivamente cresciuto, seppure di poco (più 1,1%), rispetto a quello registrato nel 2011. Le tonnellate di merci movimentate sono state 299,4 milioni (contro le 296,1 fatte segnare nel 2011). Aumenta il traffico in export (più 3,4%) mentre cala quello in import (meno 0,7%). Significativo l'incremento del traffico domestico, cresciuto dell'11,3%, che ha superato i 7 milioni di tonnellate. Presoché stagnante il traffico container che cresce soltanto dello

0,3%. In particolare, da sottolineare che i primi sei mesi del 2012 erano andati particolarmente bene con una crescita sul 2011 di oltre il 5%, poi c'è stato un brusco ridimensionamento dei traffici nel corso della seconda metà dell'anno. Anche in Germania, i livelli pre-crisi, con i 320 milioni di tonnellate movimentate nel 2008, sono distanti. ■



## Buon bilancio 2012 per il Gruppo Gefco

Il gruppo Gefco, leader nel settore della logistica automobilistica e operatore di riferimento nella logistica industriale, ha registrato un fatturato di 3,6 miliardi di euro nel 2012, in leggero calo rispetto al 2011. L'utile operativo corrente è stato di 109 milioni di euro, equivalenti al 3,0% del fatturato. Il Gruppo, con 300 sedi in tutto il mondo e complessivamente con 11.200 dipendenti, ha proseguito la propria espansione internazionale nei mercati target e prevede di intensificare ulteriormente la propria presenza mondiale nel 2013.

Anche in un contesto economico incerto, il Gruppo Gefco è riuscito a mantenere un livello di redditività soddisfacente, soprattutto in virtù di un maggiore grado di ottimizzazione dei propri progetti. Ha compiuto notevoli progressi sul fronte della strategia di crescita internazionale, imperniando lo sviluppo sulle sue cinque attività principali: overland; overseas; stoccaggio e gestione imballi riutilizzabili; logistica veicoli finiti; dogana e rappresentanza fiscale. Quindi, la crescita aziendale è stata sostenuta dalla strategia di diversificare le attività. Infatti, grazie al know-how acquisito nel settore automobilistico, il Gruppo è entrato nel top ranking mondiale degli operatori logistici operanti in diversi settori. Questo know-how unico è offerto a società manifatturiere attive in settori estremamente diversi, tra cui quello aeronautico, dei beni strumentali e della distribuzione specializzata.

Gefco, forte della principale rete europea di trasporto nel settore privato, rimane fortemente radicata nei paesi altamente industrializzati più importanti dell'Europa occidentale, continuando al contempo a rafforzare di anno in anno la propria espansione in regioni a elevato potenziale di crescita. Ad esempio, grazie alla propria presenza in Asia centrale, Europa centrale e orientale e Medio Oriente è riuscita a sfruttare le dinamicità di queste regioni, nelle quali la crescita complessiva del Gruppo ha raggiunto il 17% nel 2012. Presente in Russia ormai da dieci anni, con sette sedi e oltre 300 dipendenti, nel 2012, ha registrato una

crescita di quasi l'11%. Tenendo conto dei risultati della joint venture Algai, GEFCO ha messo a segno nello stesso anno una crescita del 22% nel paese. A guidare questo sviluppo sono stati prevalentemente i settori automobilistico e in-



dustriale, ma anche le attività commerciali con l'Europa centrale e orientale e l'Asia orientale. Inoltre, nell'ottica di posizionarsi al centro dei flussi tra Medio Oriente, Africa e Asia,

Gefco ha recentemente costituito una filiale a Dubai e ha aperto un'altra filiale in Sudafrica. In estremo oriente, il fatturato di Gefco è aumentato del 20% nel 2012. Opera in Cina attraverso quattro entità: le filiali Gefco Cina e Gefco Hong Kong sono specializzate in soluzioni door-to-door per il chartering marittimo e aereo e il global sourcing automobilistico; la joint venture Dongfeng Gefco assicura operazioni logistiche efficienti presso il nuovo magazzino ricambi di Dongfeng Peugeot-Citroën Automotive situato a Pechino; la joint venture Shenzhen Minsheng Gefco Logistics gestisce la logisti- >

ca import/export nella sede situata a Shenzhen. Infine, Gefco continua a lavorare in Sudamerica e in particolare in Brasile dove l'industria automobilistica sta crescendo a ritmi elevati.

## La campagna "SicuraMente" per una logistica più sicura

È partita la campagna di comunicazione "SicuraMente" promossa dalle aziende Jungheinrich, Linde, OM Still e Toyota,

leader nel mercato nazionale dei carrelli elevatori, per sensibilizzare le aziende sull'importanza di lavorare in sicurezza negli ambienti dove operano attrezzature per la movimentazione delle merci. In azienda è molto importante adottare comportamenti sicuri nell'uso delle macchine industriali, in particolare dei carrelli elevatori,

rispettando sia le buone pratiche sia le prescrizioni di legge. Ignorare norme e buone condotte può mettere a repentaglio la vita degli utilizzatori finali e costringere gli amministratori e i responsabili della sicurezza ad assumersi gravi responsabilità, anche penali.

La campagna lanciata dalle quattro aziende leader della logistica offre a tutti i responsabili della sicurezza e ai manager della supply chain informazioni chiare e complete, utili a verificare che il personale e i macchinari in uso presso l'azienda stiano lavorando in sicurezza nel rispetto delle normative vigenti e delle migliori pratiche. In estrema sintesi, le regole più generali da rispettare sono: effettuare la manutenzione periodica indicata per legge; rivolgersi a tec-

nici specializzati; abilitare i carrellisti con corsi di formazione specifici indicati per legge; preferire ricambi originali.



## Gls Italy: Pin identificativo per le spedizioni

Gls Italy ha introdotto il nuovo IdentPin-Service, consentendo così un controllo semplice e rapido di autorizzazione in fase di consegna: il destinatario, infatti, può ricevere la spedizione soltanto se in possesso del codice corretto. In questo modo un pacco dal contenuto delicato arriva nelle mani giuste in tutta sicurezza: con tale nuovo servizio il corriere espresso Gls effettua la consegna esclusivamente a persone che possano dimostrare di essere autorizzate mediante un codice Pin trasmesso loro dal mittente.

"L'IdentPin-Service è per molte merci un servizio aggiuntivo intelligente: in particolare per il commercio elettronico in crescita e per le consegne a privati", spiega Klaus Schädle, amministratore delegato di Gls Italy. "Abbiamo investito nello sviluppo pensando alle esigenze dei nostri clienti". Una volta testato a 360 gradi - e con successo - il nuovo sistema a codice è stato messo subito a disposizione di tutti i clienti.

Ecco come funziona: alla conclusione dell'ordine, il mittente stabilisce un Pin alfanumerico composto da quattro a dodici caratteri. Successivamente fa pervenire questo Pin in autonomia al destinatario, solitamente per via elettronica. Il codice viene immesso, insieme agli altri dati del pacco, nel sistema di ricerca spedizioni Gls e quindi trasmesso automaticamente in forma criptata al palmare dell'addetto alle consegne.

Solo la persona a conoscenza del Pin corretto può prendere



UNA MANCANZA NEI CONTROLLI È STATA FATALE

SERVIZIO DI VALUTAZIONE PRONANCIATA. ANCHE NON ESSERE SENSIBILI

La mancata manutenzione dei carrelli elevatori può essere fatale. È importante adottare comportamenti sicuri nell'uso delle macchine industriali, in particolare dei carrelli elevatori, rispettando sia le buone pratiche sia le prescrizioni di legge. Ignorare norme e buone condotte può mettere a repentaglio la vita degli utilizzatori finali e costringere gli amministratori e i responsabili della sicurezza ad assumersi gravi responsabilità, anche penali.

La campagna lanciata dalle quattro aziende leader della logistica offre a tutti i responsabili della sicurezza e ai manager della supply chain informazioni chiare e complete, utili a verificare che il personale e i macchinari in uso presso l'azienda stiano lavorando in sicurezza nel rispetto delle normative vigenti e delle migliori pratiche. In estrema sintesi, le regole più generali da rispettare sono: effettuare la manutenzione periodica indicata per legge; rivolgersi a tecnici specializzati; abilitare i carrellisti con corsi di formazione specifici indicati per legge; preferire ricambi originali.

Le aziende partner della campagna sono: Jungheinrich, Linde, OM Still e Toyota.

Per maggiori informazioni visitate il sito [www.sicura.mente.it](http://www.sicura.mente.it)

in consegna la spedizione all'indirizzo del destinatario. Sol tanto se viene indicato il codice identificativo corretto, l'ad detto alle consegne è autorizzato a consegnare la spedizione. Se si immette per tre volte un Pin errato, la procedura viene interrotta automaticamente. "L'IdentPin-Service si basa su una soluzione IT ad alta affidabilità, che offre ai nostri clienti una nuova opzione di sicurezza per le spedizioni", sintetizza Klaus Schädle.

## Auchan rinnova la collaborazione con Chep

Auchan, una delle principali realtà della grande distribuzione, ha rinnovato il contratto con Chep Italia, filiale italiana del leader mondiale nelle soluzioni di pooling di pallet e di contenitori. In base a tale accordo, Auchan riutilizzerà i pallet Chep



ricevuti dai fornitori per la gestione della propria attività di picking da tutti i centri

di distribuzione presenti sul territorio nazionale. La collaborazione tra Auchan e Chep ha visto progressivamente aumentare nel corso degli anni il numero dei pallet utilizzati consentendo al distributore ottimizzazioni logistiche e notevoli risparmi che sono stati fondamentali per migliorare l'efficienza della supply chain. "La gestione delle attività di picking è un aspetto di fondamentale importanza per tutti i distributori e rischia di essere molto dispendiosa se non accuratamente gestita", ha affermato Paola Floris, Country General Manager di Chep Italia, che ha aggiunto: "Siamo certi che gli ottimi risultati reciprocamente ottenuti nella collaborazione con Auchan possano essere la



base di una sempre più ampia ed efficace partnership tra le due aziende". Armando Pugliese, direttore approvvigionamenti e logistica di Auchan, ha confermato che "in questi anni i vantaggi nell'uso del sistema di pooling offerto da Chep sono stati davvero significativi. Questa soluzione ci ha consentito infatti risparmi sui costi, una maggiore soddisfazione dei clienti e una diminuzione dell'impatto ambientale".

## Una best practice nel retail di Norbert Dentressangle

Il workshop annuale del Board of advisors fashion di Rfid Lab, tenutosi presso il centro Sant'Elisabetta dell'Università di Parma, ha visto la partecipazione di Norbert Dentressangle con un intervento del direttore IT Ercole Banchieri, relativo alle ultime innovazioni in fatto di controllo dei processi nel settore retail. La best practice oggetto dell'intervento, valsa all'azienda il premio Logistico dell'Anno 2012, ha illustrato i risultati positivi derivanti dallo sviluppo presso il deposito di Settala di un sistema di tracciabilità con tecnologia Rfid per il controllo e la spedizione delle unità di trasporto. Un sistema che ha permesso un miglioramento complessivo del servizio grazie alla riduzione delle differenze inventariali e dei costi amministrativi.

La prima sperimentazione è partita a giugno 2012 per entrare a regime all'inizio di agosto dello stesso anno con un dimezzamento delle incongruenze, attestatesi su valori di molto inferiori allo 0,5%. Questo risultato è stato possibile grazie alla predisposizione di due varchi Rfid dove ogni UT subisce un controllo di conformità del camion per verificare che sia destinata a uno dei PDV assegnati a quello specifico camion e un controllo di sequenza che permette di constatare l'eventuale esistenza di altre UT destinate al PDV in fase di carico fisico. In caso di errore interviene il capo settore spedizioni per risolvere le anomalie riscontrate, altrimenti si procede con la chiusura del carico. Il ricorso a questa tecnologia di identificazione automatica ha consentito un miglioramento del servizio al cliente, permettendo di gestire in maniera precisa le merci destinate ad ogni punto vendita, velocizzare le operazioni e ridurre i tempi dedicati all'inventariato. Il workshop organizzato da Rfid Lab è stata un'occasione per Norbert Dentressangle per condividere risultati e modalità operative con i principali attori della filiera della moda, del tessile e dell'abbigliamento particolarmente interessati alle potenzialità di questa nuova tecnologia. ■



# Stop al commercio illegale dei pallet di legno

a cura di **Conlegno**

**S**coperta di una nuova maxi frode sul commercio illegale di pallet in legno, partita da una serie di controlli effettuati dal nucleo di polizia tributaria della guardia di finanza di Forlì in aziende consociate della Romagna, poi risultate estranee ai fatti.

Conlegno si schiera dalla parte della legalità e scende in campo a sostegno delle imprese che operano nel pieno rispetto delle normative, non solo per scongiurare gravi pericoli dal punto di vista fitosanitario e della sicurezza delle merci, ma anche per fermare una pratica che a tante aziende è costata somme ingentissime. Oltre 70 militari della guardia di finanza di Forlì impegnati su tutto il territorio nazionale per l'esecuzione di 21 perquisizioni: è questo il



momentaneo epilogo di un'articolata e complessa indagine sul commercio illegale di pallet in legno, guidata dalla Procura di Forlì, che ha portato alla denuncia di venti persone per emissione e utilizzo di fatture per operazioni inesistenti. L'ammontare complessivo delle fatture false è stato quantificato in oltre 61 milioni di euro, mentre l'imposta sull'Iva evasa ammonta a oltre 12 milioni. Il sistema di frode consentiva agli imprenditori denunciati non solo di risparmiare sull'Iva, ma anche di vendere i pallet in legno a un prezzo inferiore a quello di mercato, ponendo così in essere una concorrenza sleale nei confronti dei soggetti che operano lecitamente. Le indagini della Procura sono partite in seguito a interrogazioni parlamentari, dalle quali si è appreso che al-

cune aziende della grande distribuzione assistono da tempo al dilagare di fenomeni illeciti legati all'acquisto e alla rivendita di pallet in legno, fenomeni in relazione ai quali diversi consorzi e associazioni di categoria hanno manifestato un'esigenza di tutela.

Soddisfazione per l'azione della guardia di finanza arriva da Conlegno, il Consorzio che gestisce su tutto il territo-

rio nazionale i marchi di qualità EPAL e FITOK e ha il compito di tutelarli contro qualsiasi tentativo di contraffazione e abuso denunciando le imprese che fanno concorrenza sleale tramite la movimentazione di pallet irregolari. "L'attività di tutela legale effettuata da Conlegno in collaborazione con

alcune importanti società di ispezione - ha dichiarato Fausto Iaccheri, presidente di Conlegno - è indirizzata non solo contro tutte le forme di utilizzo illegale dei marchi gestiti dal Consorzio, ma soprattutto va a sostegno delle attività dei nostri associati che operano nel pieno rispetto delle norme".

Caratterizzata da oltre 3.500 controlli sulla qualità all'anno, l'attività di tutela legale portata avanti da Conlegno ha consentito nell'ultimo periodo, spesso in collaborazione con Assoimballaggi-FederlegnoArredo, la realizzazione di importanti azioni congiunte con la guardia di finanza contro varie forme di abuso e contraffazione commesse da operatori che cercano di trarre illegalmente profitti dall'immissione nel mercato di pallet irregolari.

*Il consorzio Conlegno ha tra le sue mission quella della salvaguardia ambientale e della tutela del patrimonio forestale e della biodiversità*

“Fra le venti persone denunciate - precisa Ettore Durbiano, presidente di Assoimballaggi e primo presidente di Conlegno - non compare alcun iscritto al nostro sodalizio. Dispiace, pertanto, che a seguito di quanto riportato dalla stampa in merito all’operazione delle fiamme gialle, una nostra storica associata, dotata di tutte le certificazioni e licenze nazionali e internazionali più avanzate, sia stata ingiustamente accostata a pratiche illecite e tentativi di frode. L’azienda, infatti, è completamente estranea alla maxi-frode e non è assolutamente indagata. Tale circostanza testimonia una volta di più l’importanza delle associazioni di categoria non solo per assicurare che i propri soci realizzino e commercializzino prodotti sicuri e di qualità, in linea coi più alti standard internazionali, ma anche per garantire la correttezza



za amministrativa e fiscale del loro modus operandi, il tutto a garanzia del cliente finale. Non è dunque un caso che gli operatori della guardia di finanza, nel condurre le loro indagini, si rivolgano in prima battuta proprio ai nostri associati, che sono



aziende sane e con i conti in ordine, quindi in grado di esibire tutta la documentazione necessaria”.

“Nonostante i continui controlli sulle aziende - afferma Sebastiano Cerullo, segretario generale di Conlegno - persiste purtroppo un circuito parallelo di furti e danneggiamenti che genera sacche di inefficienza in una rete di libero mercato. Occorre un maggiore controllo sugli operatori logistici e su tutta la filiera perché il problema non è del pallet, ma della sua gestione”. A tal proposito, grandi energie sono costantemente impiegate da Conlegno anche contro l’abusivismo diffuso nell’ambito del mercato del “compro/vendo bancali”, il fenomeno per cui numerosi operatori del settore espongono insegne più o meno provvisorie con la dicitura “Ritiro bancali” o “Compro e vendo bancali”, anonime e senza alcuna denominazione sociale. Questi soggetti di fatto gestiscono grossi quantitativi di pallet usati ignorando le disposizioni in materia ambientale, di sicurezza sul lavoro e di prevenzione degli incendi, commercializzandoli senza emettere fatture o ricevute: “La tolleranza dell’abusivismo - conclude Fausto Iaccheri - incoraggia e permette la sopravvivenza di soggetti che operano nell’illegalità, con tutte le ripercussioni ambientali, economiche e sociali che ne conseguono”. ■



# Io e la mia banca

di Franco De Renzo

*Il nostro curatore della rubrica Fisco, ci ha inviato, per conoscenza, l'intervento che ha svolto, in qualità di semplice azionista, nell'assemblea di UBI Banca del 20 aprile. Abbiamo deciso di pubblicarlo, come una "finestra", uno "spaccato" sui rapporti tra gli azionisti e gli istituti di credito.*

**F**orse sono nel posto sbagliato perché non sono un dipendente, non sono un ex dipendente, non sono un sindacalista, e non faccio parte di alcuna confraternita locale, ma sono socio dal 1972 e non ho mai venduto azioni di UBI, perché vi ho riposto la massima fiducia. Pensavo di dichiarare le azioni possedute, come dovrebbero fare tutti, ed evitare che qualcuno con qualche azione, ci venga a parlare delle leggi sui massimi sistemi (senza nulla togliere a chi difende il proprio, piccolo o minimo, investimento e ben sapendo che il voto è capitaro, indipendentemente dal numero delle azioni possedute). Ho partecipato a molte assemblee di UBI e non ho mai preso la parola perché ho ritenuto che le cose andassero sufficientemente bene. Oggi, vorrei fare qualche osservazione.

Corriere Economia di lunedì 8 aprile ha esaminato i bilanci delle prime 11 banche italiane. Mi sono basato su quei dati per trarre qualche maggiore informazione. L'analisi di una banca importante come la nostra, da sola, non vuol dire molto, confrontandola, invece, con gli altri dati, mostra cose più interessanti. Siamo contenti di essere diventati la quarta banca italiana o, addirittura la terza, come ha scritto il Sole del 9 aprile. Ma questa classifica non sembra aver apportato quei benefici che i soci avrebbero volentieri desiderato. Potremmo essere moderatamente soddisfatti dell'utile di 97 milioni per il 2012. Il risultato del periodo è stato per UBI del 2,78% sul totale dei ricavi, per la Pop. di Sondrio del 3,43%, per Unicredit del 3,45%, per Intesa dell'8,98% e per Credem addirittura del 12,28%. La sola differenza di 6 punti dei costi operativi ha rappresentato per UBI una maggiore spesa di ben 210 milioni. Costi non meglio identificati e per i quali sono necessarie le dovute precisazioni.



Il risultato, però, è stato causato anche da una gestione non sempre accurata delle partecipate che, come è stato detto anche in parlamento, sono riuscite a vendere a prezzi irrisori beni che avrebbero dovuto essere collocati a valori più congrui. Così come negli anni passati sono state registrate perdite su partecipazioni (soprattutto per Intesa) per oltre 700 milioni. I nostri amministratori ci dicono che, considerati solo gli immobili della banca, il valore in borsa dovrebbe essere di almeno 8 euro. Tutti noi ci metteremmo la firma, oggi, su un valore del genere. Purtroppo, però, il valore non è dato dalle perizie e dalle mega valutazioni, ma dalla libera contrattazione che si raggiunge in un libero mercato. Che poi un professionista esterno e indipendente alla banca, e lo dico con tutto il rispetto possibile, possa valutare la Popolare di Vicenza il doppio di UBI, francamente, mi fa sorridere. Però vedo che la mia banca

ha dovuto rinunciare a crediti per 14,4 miliardi (6.300 nel 2011 e 8.100 nel 2012) in due anni, e noi ce la prendiamo con il governo di turno per una manovrina da 20 miliardi, che grava su 60 milioni di cittadini, mentre i 14,4 miliardi di crediti deteriorati sono rimasti sulle spalle di ciascuna delle azioni (sono 1,1 miliardi) per un valore di circa 13 euro. Gli ingranaggi non sembrano girare

sempre nel verso giusto. L'ultima aggregazione ha lasciato intatte le varie "branch" con le direzioni generali, foriere di costi aggiuntivi non certo per 210 milioni, ma molto marcati certamente. Termino, ma devo porre quattro domande:

1. Quando riduciamo i costi e si opera solo con un'unica denominazione sociale?
2. A quanto ammontano, ancora oggi, i crediti di cui si hanno scarsi motivi per ritenerli esigibili?
3. Come è finita la storia della vendita sottocosto, della partecipata, dei beni prima in uso al sig. Lele Mora?
4. Quanto ha perso la banca nella compravendita di azioni proprie per sostenere il titolo?

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



TOTAL  
COMMITMENT.  
AGILE  
SOLUTIONS.

**FM** LOGISTIC

The art of winning solutions

CONTRACT  
LOGISTIC

MAGAZZINO E  
MOVIMENTAZIONE

CO-PACKING & CO-  
MANUFACTURING

TRASPORTO E  
DISTRIBUZIONE  
NAZIONALE ED  
INTERNAZIONALE

La Nostra Missione:

- Ottimizzare la catena logistica globale dei nostri clienti creando vantaggio dalla nostra posizione d'intermediario tra produttori e distributori.
- Creare soluzioni vincenti ed essere sempre pronti ad adattarci alle esigenze dei nostri clienti.
- Essere i partner di riferimento in termini di performance, affidabilità, innovazione e rapporto qualità-prezzo.

14.000 collaboratori lavorano ogni giorno in tutto il mondo per realizzare questa missione.



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

# La Corte Costituzionale dovrà esprimersi sui costi minimi

di Marco Lenti\*

**D**opo che il Tar ha rimesso alla Corte di Giustizia della Comunità europea la questione della compatibilità dell'art. 83 bis L. 133/2008, e s.m.i., al diritto comunitario, anche la Corte Costituzionale è stata chiamata a pronunciarsi sui costi minimi dell'autotrasporto. Con l'ordinanza del 12 febbraio 2013, il tribunale di Lucca ha sollevato dinanzi alla Corte Costituzionale la questione di legittimità del citato art. 83 bis, commi n. 1, 2, 6, 7, 8 (ovvero quelli che regolano i costi minimi dovuti in ragione di contratti in forma non scritta) per contrasto agli artt. 3 e 41 della Costituzione.

Come sappiamo, l'art. 41 della Costituzione stabilisce, al 1° comma, che l'iniziativa economica privata è libera, e, al 2°, che essa non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana. Ebbene, secondo il tribunale di Lucca, l'impianto legislativo dei costi minimi si pone in contrasto con

l'art. 41 sotto due profili:

- il primo è che l'attività economica di autotrasportatore per conto terzi, se esercitata nel rispetto delle norme del codice della strada e della sicurezza sul lavoro, non è un'attività che si pone in contrasto con la libertà e la dignità umana, e dunque non si giustificerebbe l'introduzione di un sistema tariffario che limita l'esercizio dell'attività economica e riduce la concorrenza, senza che vi sia la necessità, in relazione all'attività di autotrasporto, di tutelare beni superiori, quali, appunto la libertà e la dignità umana;
- il secondo è il non corretto bilanciamento dei contrapposti interessi (la libertà di iniziativa economica da un lato e, dall'altro, la sicurezza delle persone dai rischi connessi alla circolazione dei mezzi di autotrasporto per conto di terzi). Secondo il tribunale, a fronte della sicura limitazione posta alla libertà di iniziativa economica e alla concorrenza non corrisponderebbe il vantaggio della maggiore sicurezza sulle strade e/o sul lavoro del personale impiegato, giacché non sarebbe certo, e nemmeno probabile, che il sistema tariffario dell'autotrasporto garantisca tali obiettivi.

Rispetto all'art. 3 della Costituzione, che sancisce il principio di uguaglianza, il sistema tariffario introdotto dall'art. 83 bis provocherebbe una discriminazione a rovescio tra gli autotrasportatori nazionali, tenuti ad applicare tale regime per l'esecuzione dei trasporti nazionali, e gli autotrasportatori comunitari, ai quali è consentito, nei limiti di quanto stabilito dal Reg. 1072/2009/UE, di esercitare trasporti nazionali in regime di cabotaggio, senza sottostare al predetto regime tariffario. Questa disparità di trattamento, secondo il tribunale, porrebbe gli autotrasportatori nazionali in una posizione di svantaggio rispetto a quelli comunitari, giacché, vincolati dai minimi, non potrebbero resistere alla concorrenza dei loro colleghi stranieri. A questo punto la parola spetta alla Corte Costituzionale, la quale dovrà pronunciarsi sui rilievi mossi dal tribunale di Lucca.

\* **Studio legale Mordiglia**

20145 Milano - Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 - [mail@mordiglia.it](mailto:mail@mordiglia.it) [www.mordiglia.it](http://www.mordiglia.it)



“SOCIETAS DELINQUERE POTEST”

# Il decreto legislativo 231/2001

a cura di **Rina Services**

Il decreto legislativo 231/2001 rappresenta un documento di grande rilievo poiché ha permesso di introdurre nell'ordinamento italiano un nuovo principio “societas delinquere potest”. In Europa si è legiferato con approcci differenti a seconda delle nazioni. In Francia, ad esempio, il legislatore si è mosso in maniera innovativa, non solo introducendo la responsabilità di tipo penale per gli Enti, ma estendendola anche a tutti i soggetti ad esclusione solo dello Stato ed adottando sanzioni particolarmente severe. In Italia invece il legislatore, al momento della scelta, si è trovato a dover decidere se fosse realmente necessario superare il principio di irresponsabilità penale delle persone giuridiche, così come il concetto di colpevolezza di cui all'articolo 27 della Costituzione (“La responsabilità penale è personale”).

Dall'esame del decreto 231 risulta chiaro come il legislatore abbia intrapreso una “soluzione intermedia” per far fronte alle “richieste” comunitarie, giungendo sostanzialmente agli stessi obiettivi riconducibili all'applicazione delle sanzioni penali. Ne consegue che un “fatto-reato” dà vita sia a una responsabilità amministrativa in capo all'Ente che a una responsabilità penale in capo alla persona fisica autrice del reato. Elemento peculiare del decreto è la previsione di un “modello organizzativo” diventato un vero e proprio “sistema di gestione”, anzi per le sue implicazioni dirette o richiamate all'interno del TUS 81/08 e il più recente D.Lgs 212/2011 costituisce di fatto il “sistema radice” che coordina e armonizza gli altri sistemi di gestione finalizzati alla efficace gestione di alcuni dei reati presupposto richiamati dal decreto (a titolo esemplificativo e non esaustivo citiamo la norma OHSAS 18001: 2007 per i reati afferenti a salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, oppure la ISO 14001: 2004 per i reati ambientali). Il “modello organizzativo” non consiste e non può realizzarsi in un insieme di protocolli o procedure avulso dalla normale operatività aziendale, ma deve obbligatoriamente, per poter essere considerato efficace ed effettivo, essere profondamente integrato nei tools gestionali dell'Ente. Per permettere l'applicazione della condizione esimente prevista dalla norma è fondamentale che lo strumento gestionale adottato sia customizzato sulla singola realtà aziendale. A tal fine quindi il primo passo per l'adozione di un “modello” deve essere attenta, approfondita e diffusa analisi dei processi aziendali e dei conseguenti relativi rischi. Tale analisi dei rischi deve trarre le proprie origini da una disamina delle diverse attività dell'azienda e delle moda-

lità con cui tali attività sono organizzate, gestite e controllate. Essa è solitamente focalizzata su brevi interviste con le principali funzioni aziendali finalizzate alla individuazione anche di quegli aspetti di rischio non immediatamente evidenti. Il primo parametro da prendere in considerazione è che una condotta scorretta potenzialmente realizzabile si traduca in reato o semplicemente in una situazione di deviazione delle policy aziendali che potrebbe degenerare in un reato, ma non è detto che ciò avvenga o avvenga nell'immediato. Da mero “notaio” delle policy aziendali in materia di Governance e Responsabilità Amministrativa, l'Organismo di Vigilanza previsto dal D.Lgs 231/2001, ha assunto nel tempo connotati sempre più importanti, è di fatto divenuto il controller delle funzioni di internal auditing oltre che importante strumento operativo di pianificazione aziendale. I profili giurisprudenziali in capo all'Organismo di Vigilanza sono infatti incentrati sulla verifica dei requisiti di autonomia, indipendenza, professionalità e soprattutto continuità di azione. La giurisprudenza penale ha evidenziato l'essenzialità dei requisiti sopra richiamati per l'idoneità del Modello Organizzativo. RINA, storico ente di certificazione nato a Genova nel 1861, offre alla propria clientela servizi sui temi del D.Lgs 231/2001 sin dalle sue prime fasi operative. Uno staff multidisciplinare e competente dislocato su tutto il territorio nazionale è in grado di offrire soluzioni e supporti personalizzati per le Società che intendano approcciare in modo sistemico i dettami del D.Lgs 231/2001.

Tra i servizi erogati citiamo:

- Attività di rilevazione del rischio e costruzione del Modello organizzativo;
- Supporto all'OdV nello svolgimento degli audit;
- Review documentali ed assessment di conformità legislativa del Modello Organizzativo;
- Preassessment e gap analysis concernenti reati presupposto afferenti “Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro” e reati ambientali.

*Per qualsiasi ulteriore informazione o chiarimento, siamo a vs completa disposizione.*

**Rina Services SpA - [www.rina.org](http://www.rina.org)**

**Castellana Alessia - mobile 3346611155**

**[alessia.castellana@rina.org](mailto:alessia.castellana@rina.org)**

**Stefano Grigioni - mobile 3357270816**

**[stefano.grigioni@rina.org](mailto:stefano.grigioni@rina.org)**



# La norma sanzionatoria più ricorrente in dogana

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

L'articolo 303 del DPR n. 43/1973 del Testo Unico Legge Doganale (sostituito dall'art. 11, comma 4 del decreto legge 2 marzo 2012, n. 16, come modificato dalla legge di conversione 26 aprile 2012, n. 44) è la norma sanzionatoria più ricorrente nelle attività doganali, infatti viene applicata nei casi di differenze tra quanto dichiarato e quanto riconosciuto in relazione agli elementi della quantità, qualità (classificazione doganale) e valore delle merci nelle dichiarazioni doganali di importazione, del deposito doganale e transito. Il dispositivo sanzionatorio recita: qualora le dichiarazioni relative alla qualità, alla quantità e al valore delle merci destinate alla importazione definitiva, al deposito o alla spedizione ad altra dogana con bolletta di cauzione, non corrispondano all'accertamento, il dichiarante è punito con la sanzione amministrativa da euro 103 a euro 516, a meno che l'inesatta indicazione del valore non abbia comportato la rideterminazione dei diritti di confine nel qual caso si applicano le sanzioni indicate al seguente comma 3.

La disposizione non si applica:

- a) quando nei casi previsti dall'articolo 4, comma 2, lettera e - del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374 - pur essendo errata la denominazione della tariffa, è stata indicata con precisione la denominazione commerciale della merce, in modo da rendere possibile l'applicazione dei diritti;
- b) quando le merci dichiarate e quelle riconosciute in sede di accertamento sono considerate nella tariffa in differenti sottovoci di una medesima voce, e l'ammontare dei diritti di confine, che sarebbero dovuti secondo la dichiarazione, è uguale a quello dei diritti liquidati o lo supera di meno di un terzo;
- a) quando le differenze in più o in meno nella quantità o nel valore non superano il cinque per cento per ciascuna qualità delle merci dichiarate.

Se i diritti di confine complessivamente dovuti secondo l'accertamento sono maggiori di quelli calcolati in base alla dichiarazione e la differenza supera il cinque per cento, la sanzione amministrativa, qualora il fatto non costituisca più grave reato, è applicata come segue:

- a) per i diritti fino a 500 euro si applica la sanzione amministrativa da 103 a 500 euro;
- b) per i diritti da 500,1 a 1.000 euro, si applica la sanzione amministrativa da 1.000 a 5.000 euro;
- c) per i diritti da 1.000,1 a 2.000 euro, si applica la sanzione amministrativa da 5.000 a 15.000 euro;
- d) per i diritti da 2.000,1 a 3.999,99 euro, si applica la sanzione amministrativa da 15.000 a 30.000 euro;
- e) oltre 4.000, si applica la sanzione amministrativa da 30.000 euro a dieci volte l'importo dei diritti.

La norma è stata pesantemente inasprita, è stato eliminato il "principio della buona fede".

È auspicabile e di fondamentale importanza che tutte le associazioni di categoria interessate, non appena la situazione politica lo permetterà nella speranza che ciò avvenga in tempi rapidissimi data la grave situazione in cui si trova il paese, abbiano la possibilità di incontro prodromico con gli organi di governo al fine che nell'applicazione della norma si tenga conto di due principi essenziali:

- a) l'applicabilità dell'art.10 del decreto legislativo n. 472/97 (figura dell'autore mediato-cause di non punibilità) per i rappresentanti doganali che nell'esercizio della propria attività agiscono sulla base di istruzioni precise, impartite dal proprio cliente ovvero l'importatore;
  - b) per i "rappresentanti in dogana", escludere dalla sanzione l'errore materiale che si configura con errori di calcolo, di conversione della valuta quando, nei casi della specie, tutti gli elementi oggettivi in primis la fattura commerciale, sono stati presentati-dichiarati alla Dogana a corredo della dichiarazione doganale; in questi casi risulta chiara l'involontarietà dell'evento errore.
- b) Occorre rispetto per i "rappresentanti in dogana" soprattutto dalla politica che ha il compito di dare indirizzi ai comportamenti applicativi delle norme all'agenzia delle dogane e ai monopoli. Il rappresentante in dogana è una "garanzia" a costo zero per lo Stato è il tramite tra la pubblica amministrazione e il commercio e quindi un valore da salvaguardare e non da vessare. ■



# EDIA EM

## Il piacere della guida

quando  
l'affidabilità  
è tutto...



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

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

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

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

*Ogni carrello elevatore è costruito per continuare a lavorare .....*

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

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

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



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



**DEGROCAR**  
insieme possiamo

Numero Verde 800 264 603

Oppure visita [www.mitsubishicarrelli.com](http://www.mitsubishicarrelli.com)

Qualità | Affidabilità | Value For Money

 **MITSUBISHI  
FORKLIFT TRUCKS**

# La logistica nella sanità

di **Maurizio Da Bove**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La funzione logistica ha il compito di assicurare la disponibilità delle risorse necessarie al funzionamento dei processi aziendali garantendo la gestione dei flussi fisici e informativi nei tempi, nei luoghi e nelle modalità adeguate. Nelle aziende di produzione è ormai da tempo riconosciuta l'importanza strategica della funzione logistica. È infatti noto che un sistema logistico ben progettato e ben gestito può dare un vantaggio competitivo (maggiore qualità ed efficienza produttiva corrispondente a costi e tempi di produzione minori) rispetto ai concorrenti.

Quanto meno a livello teorico, la logistica dovrebbe avere un ruolo importante anche nei processi in sanità. Infatti, avere tutto ciò che serve ai processi clinici al momento giusto e nel luogo opportuno rappresenta una premessa indispensabile per riuscire a garantire adeguati livelli di sicurezza e qualità. Inoltre, un'efficace gestione degli input garantisce un'ottimizzazione dei tempi, una riduzione dei costi e, conseguentemente, un miglioramento dell'efficienza complessiva della azienda sanitaria. Nonostante queste considerazioni, sino a oggi la funzione logistica nelle aziende sanitarie ha avuto un ruolo spesso troppo marginale.

Oggi giorno però le aziende sanitarie non possono prescindere da investire risorse nella definizione del modello logistico più funzionale e coerente con gli obiettivi strategici aziendali, sia nel breve termine sia nel lungo termine. Un buon assetto logi-

stico, oltre a consentire un risparmio di costi e una razionalizzazione delle risorse, rappresenta condizione necessaria per un corretto funzionamento dei processi di cura, assistenza e ricerca. Data la forte interdipendenza esistente tra le varie aree di una struttura sanitaria il processo di definizione del modello logistico deve svilupparsi secondo una visione sistemica e prendere in considerazione l'impatto organizzativo su una serie di servizi sanitari e di supporto. A partire da un tale quadro di fabbisogni, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, in collaborazione con il Consorzio Multicon, realizzerà nel mese di giugno prossimo a La Spezia presso la propria sede un seminario espressamente dedicato alla logistica sanitaria ospedaliera. Il seminario avrà l'importante scopo di approfondire le esigenze logistiche delle aziende ospedaliere; approfondire problematiche quali l'identificazione e la tracciabilità del farmaco; affrontare aspetti di automazione e di robotica quali strumenti di supporto alla logistica; analizzare le soluzioni software in materia; fornire elementi relativi ai bandi di gara ed ai capitolati tecnici; presentare i principali operatori del comparto. Il tutto verrà sostenuto dall'analisi di case history.

“Riteniamo fondamentale un affondo di questo tipo”, sottolinea Genziana Giacomelli, direttore della Scuola. “Da un lato sarà l'occasione per approfondire alcuni aspetti legati alla logistica in sanità, soprattutto per ciò che riguarda le soluzioni organizzative e tecnologiche - per il miglioramento continuo dei processi logistici. D'altro lato, il seminario potrà costituire un momento privilegiato di condivisione, confronto e progettazione dei partecipanti. Il particolare punto di vista e l'ambito professionale da cui ognuno proviene potrà infatti contribuire all'individuazione dei temi di maggiore interesse da sviluppare nell'ambito di successivi percorsi di approfondimento. Il seminario sarà infatti anche occasione per la presentazione di un master che abbiamo pensato di ideare, specificamente rivolto a manager della logistica del farmaco, che potrà essere strutturato capitalizzando tutte le istanze ed esperienze precedentemente condivise”.





# Yale® per tutte

## le esigenze di magazzino.



### Fai di più!

Dai transpallet elettrici, ai VNA per corsie molto strette, ai carrelli elettrici o a motore: Yale® offre la soluzione per tutte le esigenze di magazzino.

La vasta gamma Yale® è realizzata con le tecnologie più avanzate per assicurare grande comfort, resa elevata e massima durata nel tempo.

Per scoprire come le persone, i prodotti e la produttività Yale® possono aiutarvi a crescere ancora di più, visitate il sito [www.yale.com](http://www.yale.com) o chiamate al **+39 02 953991**.

**Yale®**   
People. Products. Productivity.™

# IKEA: forte presenza nell'economia italiana

L'azienda svedese, che in Italia ha venti negozi, nei quali nel 2012 sono passati 45,9 milioni di visitatori, è anche una grande fonte di lavoro per le nostre imprese, specie nel settore mobili.

di **Valerio Di Velo**



**ANDREA COLZANI**

**L**a presenza dell'IKEA in Italia è certamente importante, molto significativa sotto tanti punti di vista, e ha radici che risalgono agli anni '70, quando l'azienda aprì un ufficio acquisti a Trezzano sul Naviglio, in provincia di Milano, con l'obiettivo di sondare il nostro territorio al fine di trovare produttori adeguati agli standard stabiliti dalla casa madre svedese. In termini commerciali, il primo negozio aprì nel 1989 a Cinesello Balsamo, sempre nell'area milanese. Da allora è stato un crescendo, un continuo espandersi: nell'estate del 2012 con l'inaugurazione del negozio di San Giovanni Teatino, Chieti, i centri vendita IKEA in Italia sono diventati 20 e coprono tutto il territo-

rio nazionale, da Torino e Brescia a Padova e Rimini, da Genova e Firenze a Roma, Napoli e Salerno, da Chieti a Bari e Catania. In autunno dello stesso anno è stato aperto il 21° negozio: quello virtuale di e-commerce. Una così forte presenza è confermata dai numeri che riguardano l'azienda nel nostro paese: un fatturato di 1.598 milioni di euro nell'anno fiscale 2012 (che va dal 1° settembre al 31 agosto dell'anno seguente); 45,9 milioni di visitatori; cinque milioni di soci "IKEA Family"; come abbiamo detto, venti negozi; 6.605 addetti impiegati complessivamente dalle quattro aziende in cui si articola l'IKEA in Italia (quattro società che si occupano rispettivamente di Retail, Property, Trading, Distribution).

Un altro aspetto importante è il valore economico e sociale delle attività dell'IKEA in Italia: sono oltre 2.500 le imprese italiane che, dal fornitore più piccolo al più grande, hanno venduto all'IKEA alimenti, prodotti, servizi di trasporto, materiali da costruzione, servizi generali, consulenze. L'Italia, complessivamente, pesa il 24% per quanto riguarda gli acquisti del Gruppo IKEA e si pone al terzo posto dopo Cina e Polonia. Da sottolineare che il Gruppo è il più grande acquirente di arredamenti della nostra penisola: sono 53 gli impianti

produttivi che gli forniscono mobili, complementi d'arredo e componentistica, con una ricaduta occupazionale di 2.500 posti di lavoro e un giro d'affari che nell'anno fiscale 2012 ha superato il miliardo di euro. L'80% di tutto ciò è rappresentato dai mobili: le cucine, in questo ambito, fanno la parte del leone, seguite dagli elettrodomestici e dalle camere da letto. Da segnalare che l'IKEA ha spostato recentemente in Italia alcune produzioni precedentemente allocate in Asia. In totale, la percentuale di acquisti di prodotti italiani, presenti in tutti i 298 store del Gruppo nel mondo, sta crescendo: è passata nel 2012, sul totale mondiale, dall'8,15% all'8,24%.

Da quanto abbiamo detto, come dalla grandezza dei numeri e dal fatto che il Gruppo è presente con i suoi centri vendita in tutta l'area del paese, emerge una realtà: l'organizzazione logistica, come quella dei trasporti, gioca nel "mondo IKEA" un ruolo decisivo. Ne parliamo con Andrea Colzani, amministratore delegato di IKEA Italia Distribution e, quindi, responsabile della logistica. Lo incontriamo a Piacenza nel DC2, il secondo magazzino centrale dell'azienda, che sorge a poca distanza dal primo, e lo incontriamo nel giorno che viene inaugurato sopra la sua copertura l'impianto fotovoltaico privato italiano più gran-

de, a dimostrazione dell'attenzione che l'IKEA pone alle problematiche dell'ambiente e della sostenibilità. Il magazzino è immenso, quasi a sottolineare quanto abbiamo finora detto parlando dell'importanza dell'IKEA nel nostro paese.

#### **DOTTOR COLZANI, LE DIMENSIONI DEL MAGAZZINO IN CUI CI TROVIAMO SONO DAVVERO IMPRESSIONANTI, GESTIRLO DEV'ESSERE UN BELL'IMPEGNO ...**

■ Non è solo un problema di dimensioni, anzi, forse questo è il punto meno rilevante. L'aspetto più impegnativo è quello dell'organizzazione dei flussi. Noi in primo luogo riforniamo tutti i venti negozi italiani, ma non solo. Infatti, l'Italia, nello "scacchiere geografico" IKEA è collocata nell'area Sud Europa insieme a Francia, Spagna, Portogallo. In questo scacchiere, noi ci occupiamo dell'area mediterranea sud, ossia dei negozi che abbiamo in Grecia, Cipro, Turchia, Kuwait, Arabia Saudita, Israele e, tra breve, probabilmente, anche in Egitto, dati i test che l'IKEA sta facendo al Cairo. Inoltre, riforniamo anche i due negozi che abbiamo in Svizzera, a Lugano e ad Aubonne. Ciò comporta che abbiamo un'enorme quantità di merci in uscita e altrettante in entrata. Basti pensare ai mobili che vengono realizzati, in gran parte nel Veneto e in Friuli Venezia Giulia e che vengono venduti in tutto il mondo.

#### **QUI A PIACENZA AVETE DUE MAGAZZINI, COME SONO ORGANIZZATI?**

■ In linea di massima il Distribution Center 1, che è il nostro magazzino storico, aperto nel 1999, che ha una superficie di 120 mila metri quadri, una capacità di stoccaggio di 131 mila metri cubi, 143 mila posti pallet e 102 gates, è molto strutturato sul transito, quindi mira a far proseguire i prodotti che provengono dai fornitori verso le loro destinazioni, mentre il DC2, più grande, dato che ha 309 mila posti pallet e

una capacità di stoccaggio di 246 mila metri cubi, lavora più sui container che giungono dai nostri porti, ad esempio Genova, provenienti dal Far East, e quindi è più impegnato sullo stoccaggio. Inoltre, all'interno del magazzino 2 abbiamo il Customer Distribution Center-CDC, con una capacità di stoccaggio di 28 mila metri cubi, che è il centro specializzato nella preparazione degli ordini per il cliente finale.

#### **MI PERDONI, TORNO SULLA PROBLEMATICHE "GRANDEZZA". QUANTO STA DICENDO MI CI RICONDUCE AUTOMATICAMENTE. LEI PARLAVA DI "FLUSSI", COME RIUSCITE A ORGANIZZARLI, A METTERE INSIEME EVASIONE DEGLI ORDINI E TRASPORTI?**

■ Con una divisione di compiti e funzioni e con l'ausilio di mezzi informatici. I trasporti, ad esempio, sono tutti gestiti da uno specifico ufficio che ha sede a Carugate. Lavoriamo molto anche sulla programmazione e sulle previsioni di vendita, per questo spesso chiediamo merci in anticipo, anche perché i picchi di vendita in generale si registrano durante il week end: tra sabato e domenica si vende il 40/50% del venduto in una settimana.

#### **L'IKEA È IMPEGNATA SULLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE. GUARDATE ALL'INTERMODALE, AL COMBINATO STRADA-ROTAIA?**

■ Sì e lo facciamo: circa il 10% dei nostri trasporti si svolgono così. Nel DC1 è presente anche il collegamento ferroviario. Per alzare questa percentuale come vorremmo ci sono però grosse difficoltà, che tutti gli addetti ai lavori conoscono. A Piacenza, a proposito del polo logistico, stiamo lavorando per vedere di rendere possibili soluzioni intermodali. A livello di IKEA abbiamo su questo tema un gruppo di lavoro e di confronto del quale fanno parte anche fornitori e che investe paesi come la Francia e la Spagna. In Italia, sulla base dei dati in nostro possesso,

restiamo sempre più indietro a causa delle debolezze che abbiamo come "sistema paese".

#### **DEBOLEZZE CHE PAGATE ANCHE A LIVELLO DOGANALE?**

■ Non c'è dubbio. Da tempo abbiamo sollevato tale problema alla Dogana centrale di Roma, che ha ben presente la situazione e con la quale abbiamo instaurato un fitto dialogo e un confronto per migliorare. Le tempistiche di sdoganamento nei porti italiani ci pongono in grande difficoltà rispetto ad altri scali europei. I tempi in Italia si allungano sia per lo scarso utilizzo di procedure informatiche sia per la dispersione nei controlli che vengono fatti da uffici diversi senza una mirata azione di coordinamento. Credo che l'adozione dello sportello unico di cui si parla da dieci anni sia assolutamente urgente. I controlli devono essere fatti, sono una garanzia anche per noi, ma devono essere organizzati con tempi contenuti, paragonabili a quelli europei. ■



*Nelle foto, scorci dell'interno e dell'esterno del DC1 di Piacenza dell'IKEA*



# Tetto “fotovoltaico” da 80 chilometri

A Piacenza, l’IKEA ha inaugurato un impianto con più di 66 mila pannelli che produrrà oltre 7 milioni di kWh. L’impegno sulla sostenibilità e sui risultati ottenuti presentato in un Report.

di **Achille Ventura**

**L**’IKEA Italia ha presentato il “Report di sostenibilità ambientale, sociale e delle risorse umane 2012”. Una pubblicazione che sottolinea con forza l’impegno dell’azienda su diversi piani della “sostenibilità”. Scrive Elena Alemanno, vice amministratore delegato di IKEA Italia, nella lettera ai clienti che apre il Report: “Da quando sono entrata in azienda, nel 1990, come responsabile lampade, ho visto il tema della sostenibilità permeare sempre più a fondo il modo di lavorare della nostra organizzazione. Nel corso dell’anno fiscale 2012 abbiamo ottenuto risultati significativi in termini di risparmio energetico, produzione di energia da fonti rinnovabili, raccolta differenziata dei rifiuti e sensibilizzazione dei nostri clienti a una vita domestica più sostenibile”. A Piacenza, il giorno della presentazione del Report è stato anche il giorno dell’inaugurazione dell’impianto fotovoltaico sul tetto del DC2, il secondo magazzino centrale dell’azienda, un grande “polmone” nel rifornimento di tutti i negozi IKEA aperti in Italia. L’impianto, che ha richiesto un investimento di 14 milioni di euro, una delle più grandi installazioni fotovoltaiche su tetto nel no-

stro paese, andrà a coprire totalmente il fabbisogno energetico dei due depositi logistici IKEA piacentini, e forse andrà anche oltre. È formato da 66.528 pannelli che saranno in grado di produrre 7 milioni e 405 mila kWh l’anno, evitando l’emissione in atmosfera di 4 mila tonnellate di anidride carbonica. I pannelli in silicio amorfo, che, se messi in fila,



potrebbero arrivare a quasi 80 chilometri di lunghezza, sono uno degli strumenti con cui l’azienda mira a raggiungere l’indipendenza energetica e di risorse, “uno dei tre obiettivi – come ha detto l’amministratore delegato di IKEA Italia Retail Lars Petersson – della nostra strategia ‘People&Planet Positive’, che mira ad arrivare, nel 2020, non solo a minimizzare al massimo o ad azzerare il nostro impatto negativo, ma anche a dare un contributo concreto e valido al-

la società e all’ambiente”. Già 17 dei 20 negozi italiani hanno installato sul proprio tetto impianti fotovoltaici. Nel corso dell’anno fiscale 2012 (che va dal 31 agosto al 1° settembre dell’anno successivo), questi impianti hanno sviluppato una produzione di quasi 4,5 milioni di kWh (pari al consumo energetico di 1.500 famiglie).

L’Alemanno aggiunge nella sua lettera ai clienti: “Abbiamo perseverato nel riconoscere il valore dell’Italia, sia come base produttiva per il nostro assortimento venduto nel mondo sia come mercato, continuando a investire e ad acquistare, con un bilancio economicamente positivo per il nostro paese”. In questa “perseveranza”, come ha rilevato nella presentazione del Report Valerio di Bussolo, responsabile delle relazioni esterne, c’è anche un riconoscimento al valore del paese inteso come territorio: “Territorio che va difeso e salvaguardato, operando appunto sempre più a fondo e in tutti i campi nell’ambito della sostenibilità”. Diamo qualche altro dato sui frutti di questo impegno: negli ultimi cinque anni l’investimento diretto per installare impianti sia per la produzione di energia da fonti rinnovabili sia per interventi di qualificazione energetica su edifici esistenti o di nuova

costruzione è stato di circa 44 milioni di euro. La raccolta differenziata dei rifiuti è cresciuta del 20% dal 2007 e nell'ultimo anno sono stati recuperati circa 21 mila metri cubi di merce, evitando che fossero destinati allo smaltimento.

Particolare attenzione è rivolta anche alle tematiche dei trasporti e della logistica. Oltre all'impegno di aumentare i trasporti intermodali attraverso un maggiore uso della ferrovia per "togliere" camion dalla strada (vedere a tale proposito le pagine precedenti, con l'intervista ad Andrea Colzani, n.d.r.) e, quindi, ridimensionare il ricorso all'autotrasporto, che oggi copre il 90,1% della movimentazione della merce IKEA, si cercano di ottenere altri risultati significativi sul tema della sostenibilità. Un primo obiettivo è di aumentare il coefficiente medio di riempimento degli automezzi (attualmente del 57,7% per i camion e 67,7% per i container). Un obiettivo molto complicato per la grande diversità e tipologia delle merci trasportate, in primo luogo sotto l'aspetto delle dimensioni. Intanto, a monte, sin dalla sua progettazione il prodotto viene studiato per ridurre il più possibile l'imbal-

laggio e facilitarne il trasporto: è il famoso concetto del "pacco piatto". A partire dal 2011, è stato inoltre avviato un significativo piano di cambiamento nei supporti utilizzati per la movimentazione e il trasporto dei prodotti ai depositi e ai negozi. Tutti i fornitori stanno sostituendo i pallet in legno con pallet in cartone (proveniente in buona parte dal riciclo) e con angolari in plastica. Si tratta di un'iniziativa che ha già permesso di ottenere sia un'ottimizzazione degli spazi sia un'ottimizzazione dei trasporti, evitando il flusso di ritorno dei pallet di legno vuoti, con una conseguente riduzione delle emissioni nocive nell'atmosfera. Inoltre, per quanto riguarda gli autotrasportatori, tutti quelli che lavorano per l'IKEA devono sottoscrivere un codice di comportamento con alcuni precisi vincoli, ad esempio: uso di mezzi che hanno meno di dieci anni; controllo

e riduzione dei consumi di pneumatici e carburante; limitazione dell'accensione del motore con il veicolo fermo; attuazione di un sistema di gestione ambientale. ■



Sede IKEA di Piacenza, il tavolo dei relatori nella presentazione del Report sulla sostenibilità, da sinistra, Valerio di Bussolo, Lars Petersson, Andrea Colzani

## IL COTONE

La fibra naturale più diffusa e utilizzata al mondo è il cotone. La sua coltivazione richiede però ingenti quantitativi d'acqua, di fertilizzanti e di pesticidi, con conseguenti ricadute negative sull'ambiente. L'IKEA usa ogni anno circa lo 0,8% della produzione mondiale di cotone, ossia 205 mila tonnellate per 15 milioni di metri di tessuto. Per rendere la produzione migliore per chi lo coltiva, per l'ambiente e per il futuro del settore, l'IKEA, nel 2005, è diventata socio fondatore di "Better Cotton Initiative", un'organizzazione che raccoglie grandi aziende internazionali, gruppi di produttori, organizzazioni per lo sviluppo e ambientaliste. In India e Pakistan, l'IKEA, in collaborazione con il WWF, in particolare, porta avanti il progetto "Farmer Field School": attraverso corsi di formazione, gli agricoltori apprendono le migliori tecniche per rendere le piantagioni più redditizie e più sostenibili usando meno acqua e meno prodotti chimici.



Inaugurazione a Piacenza dell'impianto fotovoltaico IKEA, da sinistra, Lars Petersson, amministratore delegato IKEA Italia Retail, Paolo Dosi, sindaco di Piacenza, il colonnello Cappellano dell'arma dei carabinieri, Andrea Colzani, amministratore delegato IKEA Italia Distribution

# Dalla sfida alla necessità ...

Il 15 maggio convegno a Piacenza sulla  
logistica sostenibile. Ne parla il  
professor Antonio Liverani.

di **Paolo Giordano**





**A** Piacenza, mercoledì 15 maggio, in un convegno organizzato dalla società Innocenti Depositi, dall'Università Cattolica del Sacro Cuore e dal Dises, Dipartimento di scienze economiche e sociali, si discuterà questo tema: "Logistica sostenibile: da una sfida alla necessità". Un titolo che indica un "cammino" o, come si usa dire, "un work in progress" e anche un "traguardo". Infatti, indica che, con molte probabilità, il "problema" della salvaguardia ambientale, e del ruolo che la logistica deve positivamente giocare per affrontarlo, diverrà, appunto, una "necessità". Ne parliamo con il professor Antonio Liverani, che svolgerà una relazione al convegno e che è stato, nell'ambito dell'Università Cattolica, insieme al professor Francesco Timpano della Facoltà di Economia, oggi assessore ai Trasporti del comune di Piacenza, uno dei promotori del Laboratorio di Logistica Sostenibile, nato nell'estate dell'anno scorso.

#### **PROFESSOR LIVERANI, QUALE CONSIDERAZIONE VI HA SPINTO A COSTITUIRE IL LABORATORIO?**

■ La logistica, intesa come l'insieme delle azioni che consente di rendere disponibile un bene o un servizio dove si utilizzerà, sta divenendo tanto importante da condizionare la produzione del bene o del servizio stesso. Inoltre, ci si sta rendendo sempre più conto che le attività logistiche, oltre a essere costose, e quindi condizionanti il prezzo del bene o del servizio, intervengono nello sfruttamento dell'ambiente, sia per il consumo di risorse sia per la produzione di inquinanti di

ogni genere. In molti paesi, questi due aspetti - costi economici e costi ambientali della logistica - hanno spinto enti pubblici e aziende a concentrare i loro sforzi per ottenere contemporaneamente il contenimento dei costi, il rispetto delle risorse naturali e, non ultima, l'evoluzione culturale derivante dalla sensibilizzazione della popolazione su questi temi. Da tutto ciò è nata l'anno scorso l'idea di un "laboratorio" di logistica sostenibile. Un laboratorio, inoltre, collocato in un territorio, come quello piacentino, che ha nella logistica uno dei suoi interessi vitali.

#### **OBIETTIVO AMBIZIOSO SE SI CONSIDERA, RESTANDO IN TEMA DI "CULTURA", CHE IN ITALIA FA FATICA AD AFFERMARSI NON L'ARGOMENTO "LOGISTICA SOSTENIBILE", MA SEMPLICEMENTE QUELLO DELLA LOGISTICA, SUL QUALE SIAMO ARRETRATI RISPETTO AD ALTRI PAESI ...**

■ Questo è indubbio. Anche a livello universitario sulla logistica siamo molto indietro: il tema è affidato a qualche "missionario", mentre a Parigi, ad esempio, c'è un corso di laurea da oltre quindici anni. Sto per andare alla Facoltà di Giurisprudenza di Messina per fare un master sulla logistica sanitaria. Cosa che potrebbe sembrare incredibile, ma si spiega nell'ottica che tutto è affidato alle buone intenzioni di qualcuno. Anche per fare iniziative come i master occorre trovare soluzioni fantasiose perché il tema non è previsto, esce dagli schemi.

#### **IL LABORATORIO È STATO CREATO CON LA SOCIETÀ LOGISTICA INNOCENTI DEPOSITI,**

#### **DA DOVE È NATA LA COLLABORAZIONE?**

■ Si tratta di una società nata mezzo secolo fa, leader oggi in alcuni settori, come quello della carta da stampa, che lavora con multinazionali, ad esempio l'Unilever, della quale gestisce i prodotti finiti, escluso il fresco, e che da tempo è impegnata sulla logistica sostenibile.

#### **IN PARTICOLARE, SU COSA AVETE CENTRATO IL PROSSIMO CONVEGNO DI PIACENZA?**

■ Tutto il nostro lavoro, anche a livello di laboratorio, parte da una considerazione: si parla tanto di logistica e di sostenibilità, paiono diventati argomenti di punta per una politica di comunicazione, ma se ne "parla" come concetti astratti, come valori astratti. Ciò significa poco o nulla sul piano pratico e reale. Quello che cerchiamo di fare è di dare un corrispettivo quantitativo ad aspetti della sostenibilità, costruiamo modelli quantitativi. Se diciamo che il "treno consuma meno energia", facciamo un'affermazione generica di scarsa portata, se invece diamo un valore quantitativo a tale affermazione su un dato percorso e in date situazioni costruiamo un modello utile, poniamo in luce vantaggi concreti. L'obiettivo del convegno, inoltre, è di coalizzare più forze, più protagonisti, più aziende su questi temi: per avere un impatto sul mondo della logistica bisogna acquisire sempre maggiore respiro, allargare sempre più lo scenario. Per questo nel convegno, oltre alla presenza della Innocenti Depositi, avremo quelle della Unilever, del Gruppo Bolton, dell'Auchan e della rappresentanza del territorio. ■



**EIRE**

EXPO ITALIA REAL ESTATE  
INFRASTRUTTURE  
E SVILUPPO DEL  
TERRITORIO

CONOSCI, INCONTRA, PROMUOVI  
THE REAL ESTATE COMMUNITY

4 - 6 GIUGNO 2013  
**fieramilanocity**

[www.eire.mi.it](http://www.eire.mi.it)

Sponsor:



In collaborazione con:

GRUPPO **24**ORE

Media Partners:



## **A.A.A.** Cercasi Soluzione

Nel nostro paese il cargo ferroviario negli ultimi anni si è virtualmente dimezzato essenzialmente a causa del disinteresse dimostrato per il settore da parte di Trenitalia, i porti non trovano una dimensione che esca da quella regionale, anche per la mancanza della ferrovia, l'autotrasporto continua a dibattersi tra le sue dimensioni insufficienti e i costi che salgono. Come abbiamo spesso sostenuto su Euromerci, manca una politica che finalmente si cimenti nella “costruzione” di un “sistema logistico nazionale”, che metta insieme soluzioni per la ferrovia, per la gomma, per l'intermodalità, che dia una logica, sul piano dell'efficienza, alla mobilità delle merci. Quanto ciò sia urgente è dimostrato anche da quanto riportiamo nelle pagine seguenti.



# Ferrovia e strada: perché norme diverse?

“Nel nostro paese, il trasporto cargo su ferrovia, oltre a essere penalizzato in tutti i sensi, è anche ignorato a livello di scelte, di strategie politiche”, dice Mauro Pessano, ad di Captrain Italia.

di **Carlotta Valeri**



MAURO PESSANO

**M**auro Pessano, da due anni amministratore delegato di Captrain Italia, ha una notevole esperienza nel settore del cargo ferroviario, avendo lavorato in precedenza nella Contship, dove si è occupato della società Hannibal, che nacque con l'intento di sviluppare il trasporto intermodale sull'asse tra Gioia Tauro e il nord d'Italia e l'Europa, e a lungo come direttore della Crossrail. Ricordiamo che Captrain è l'azienda internazionale di trasporto europeo delle ferrovie francesi SNCF Geodis, specializzata nel trasporto ferroviario merci porta a porta e nella logistica. Forte di una lunga esperienza sui mercati europei, oggi opera su tutti

i principali assi continentali, toccando, ad esempio, nell'est Europa, la Polonia, la Russia, la Romania, la Repubblica Ceca. Pessano ci dice subito di essere, se possiamo usare questo termine, un “appassionato” del trasporto intermodale, al quale ha dedicato nella sua vita molte energie. Oggi però lavora in un'azienda che si dedica prevalentemente al trasporto ferroviario tradizionale, settore nel quale concentra buona parte dei suoi 30 milioni di fatturato annui.

## QUALI SONO I SETTORI MERCEOLOGICI NEI QUALI CONCENTRATE IL VOSTRO LAVORO?

■ Ovviamente sono quelli definiti a “vocazione ferroviaria” e riguardano principalmente il trasporto delle materie prime. Quindi, siamo fortemente presenti nei mercati dei cereali, della chimica, dell'acciaio e anche delle merci pallettizzate in vagoni chiusi. Lavoriamo pure nel settore del legno, della carta e delle auto, mercato quest'ultimo che ci sta dando soddisfazione, specialmente nel campo dei furgoncini, nonostante la crisi. Facciamo anche l'autostrada viaggiante sul Brennero. Una particolarità del nostro traffico è che siamo molto sbilanciati sull'importazione, e quindi

sull'internazionale. Il tradizionale domestico non arriva neanche al 3%.

## MI DÀ UN GIUDIZIO SULLA SITUAZIONE CHE CARATTERIZZA IL TRASPORTO CARGO VIA FERROVIA NEL NOSTRO PAESE?

■ Mi sta facendo una bella domanda: potrei risponderle che basta guardare i dati del settore per capire quello che è avvenuto e sta tuttora avvenendo in Italia. Il mercato del cargo su rotaia è crollato, passando negli ultimi anni da una quota del 13/14% sul totale al 7/8%.

## VEDIAMO DI SCENDERE IN QUALCHE PARTICOLARE. QUAL È LA MAGGIORE DIFFICOLTÀ CHE SI INCONTRA SVOLGENDO IL VOSTRO MESTIERE?

■ Ve ne sono diverse, tutte importanti che nel loro insieme rendono l'esercizio del nostro lavoro complicato. Ne cito alcune, senza metterle in ordine d'importanza. La ferrovia ha un problema di controlli e di regolamenti molto più rigidi a qualsiasi livello, anche se si parla di merci pericolose, rispetto alla strada. È giusto fare i controlli, è giusto far rispettare le norme, ma questo dovrebbe valere per tutte le modalità. Gli audit sulla sicurezza dovrebbero riguardare anche l'autotrasporto. Se si usa un “metodo” rigido per la rotaia e un altro più morbido,

quando si usa, per la gomma il risultato è una concorrenza sleale. Gli svizzeri, ad esempio, hanno affrontato questo problema come quello dei costi esterni che pesano sulla collettività, per quanto riguarda le strade in termini di congestione, di inquinamento atmosferico e acustico, di sicurezza, spostando una grande parte del traffico dalla strada alla ferrovia.

#### COME USCIRE DA QUESTA SITUAZIONE?

■ Credo sia importante che divenga al più presto operativa l'Authority dei Trasporti, varata ormai da tempo. È necessaria per stabilire norme e regolamenti comuni tra le modalità, in primo luogo tra il trasporto merci via ferro e quello via gomma. Ciò al fine di porre termine, come dicevo in precedenza, a fenomeni di concorrenza sleale.

#### ALTRE DIFFICOLTÀ?

■ Quelle infrastrutturali. Si dibatte sempre in Italia intorno alle "grandi opere", che hanno tempi di realizzazione, quando vengono realizzate, quasi eterni. Invece occorrerebbero interventi, spesso piccoli in termini finanziari ma di rilevante impatto sui traffici, sui "colli di bottiglia" che ostacolano la circolazione dei treni. Occorrerebbe adeguare la rete ferroviaria, specialmente sulle principali direttrici di traffico e nei collegamenti tra porti e inland terminal, per quanto ri-

guarda i profili delle gallerie. Ad esempio, noi abbiamo per molto del nostro traffico il primo sbocco in Piemonte, dove ci troviamo a fare i conti con una quantità di linee di categoria C, non adeguate agli standard europei. Posso aggiungere le criticità che si riscontrano per ottenere le tracce così come le difficoltà organizzative riguardo alle manovre negli scali, in via di totale dismissione da parte di Rfi. Abbiamo su tale argomento da tempo tavoli di confronto. Il rischio è che in molti scali non si possa più andare perché non ci sarà più la possibilità di fare le manovre. Non ha senso chiedere alle imprese ferroviarie di lasciare locomotive ferme in uno scalo per utilizzarle esclusivamente quando servisse una manovra. I costi salirebbero alle stelle. Come dicevo stiamo discutendo anche all'interno di Fercargo. A Modena abbiamo trovato una soluzione affidandoci tutti insieme a un operatore terzo. L'abbiamo potuto fare perché il traffico è importante e copre i costi. In situazioni diverse è molto difficile.

#### LEI PENSA CHE, COMUNQUE, IL TRASPORTO FERROVIARIO NEL NOSTRO PAESE POSSA RIAVERE UN RUOLO NELLA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI?

■ Il crollo del mercato è dipeso da una mancanza di attenzione da parte della politica verso le problematiche generali e particolari del sistema logistico nazio-

nale. Ciò ha facilitato la "disaffezione" verso il settore da parte dell'ex monopolista, che ha trovato molto più remunerativo l'impegno sui passeggeri e sull'alta velocità. Questo atteggiamento ha "ucciso" il mercato anche perché i "nuovi entranti", le nuove imprese ferroviarie che si sono avventurate nel settore nel nostro paese non hanno avuto il tempo di organizzarsi e non hanno potuto sostituirsi subito a Trenitalia sia per la lunghezza delle pratiche burocratiche per ottenere il certificato di sicurezza sia per i tempi di attesa per ricevere le locomotive sia per l'esigenza di preparare i macchinisti. Così i traffici si sono fortemente indeboliti. Riconquistarli è impresa molto ardua in quanto va ad incidere su tutta l'organizzazione logistica delle aziende possibili clienti. Una volta abbandonata la ferrovia, scegliendo la strada, ripercorrere lo stesso cammino a ritroso è terribilmente complicato. Comunque, oggi la situazione sta cambiando perché le società ferroviarie private e quelle europee che lavorano con filiali in Italia, come la nostra, sono molto più strutturate. Però, se non si perdono più clienti, occorre conquistarne di nuovi e con le difficoltà di cui abbiamo prima parlato è impresa altrettanto difficile. È un tema che la politica dovrebbe affrontare a breve termine. ■



# È tempo di ferrovia

“Il trasporto merci su rotaia è nel nostro paese circa la metà di quello di altri Stati europei nostri concorrenti. Una situazione insostenibile”, dice Giacomo Di Patrizi, presidente di FerCargo.

di **Francesca Toscano**



GIACOMO DI PATRIZI

**A**gevolare e sviluppare il trasporto ferroviario delle merci nel nostro paese e coinvolgere in funzione di tale obiettivo tutto il sistema logistico nazionale e le forze politiche. Questa in sintesi la via tracciata da Giacomo Di Patrizi, presidente e socio fondatore di FerCargo, per riequilibrare un settore che in questi anni è stato di fatto abbandonato dalle strategie politiche ed economiche dell'Italia. Un'indicazione “semplice e facilmente attuabile” per FerCargo che il nostro paese non può più permettersi di ignorare visto il particolare periodo di crisi economica, le direttive comunitarie e gli investimenti che gli altri Stati dell'Unione europea, e non solo, basti pensare alla Russia e alla Cina, stanno effettuando sulla ferrovia e in particolare sul cargo.

Fondata nel febbraio 2009, FerCargo,

associazione di dodici imprese ferroviarie, tra private italiane e filiali nazionali di imprese europee, che operano nel settore del trasporto merci, rappresenta il 30% di quanto oggi trasportato per via ferroviaria sul nostro territorio nazionale. Le ferrovie che aderiscono a FerCargo lo scorso anno hanno offerto ai loro clienti, per la gran parte imprese italiane, 1.400 treni a settimana, registrando oltre 13 milioni di treno-chilometri.

**PRESIDENTE DI PATRIZI, PARLANDO DELLE TENDENZE DEL TRAFFICO FERROVIARIO DI MERCI, QUAL È LA SITUAZIONE IN ITALIA, POSTA ANCHE A CONFRONTO CON I DATI REGISTRATI NEGLI ALTRI PAESI DELL'UNIONE EUROPEA?**

■ Purtroppo la situazione italiana continua a essere deficitaria, come storicamente è sempre stata, sia in termini nazionali sia se paragonata ad altri paesi europei. Dal 2008 si è acuito quel gap che ci separa dagli altri Stati e in questi quattro anni abbiamo perso un terzo dei volumi del traffico di merci su rotaia. Insieme alla crisi, questo elemento non ha potuto che peggiorare una situazione già di per sé critica: paghiamo condizioni storiche che in questi anni ci hanno penalizzato e a cui si sono aggiunte le problematiche connesse al particolare periodo di congiuntura economica. In questo senso i dati da noi registrati parlano chiaro: in Italia il traffico di merci ferroviario si aggira attorno al 6% del volume complessivo, mentre in

paesi come la Germania o la Francia è pari al 14-16%. Senza contare, poi, altre realtà come quella svizzera o austriaca dove parliamo del 50 %.

**OLTRE ALLA CRISI, CHE SICURAMENTE HA AVUTO IL SUO RILIEVO MA CHE NON HA INVESTITO SOLO L'ITALIA, IN QUESTI ANNI COSA HA PORTATO A QUEL PEGGIORAMENTO DI CUI CI HA PARLATO?**

■ In sintesi sono tre gli elementi che hanno portato a questa situazione. In primo luogo va detto che, mentre negli altri paesi europei si è incentivato il trasporto di merci su ferro, da noi si è andati in una direzione completamente opposta. Ad eccezione del ferrobonus del 2010, per altro davvero poco incidente vista la situazione, in questi anni non solo non si è investito sul trasporto ferroviario, ma lo si è addirittura ostacolato favorendo quello su strada. In tutta Europa poi si cerca di incentivare l'intermodalità del sistema, mentre da noi avviene esattamente il contrario. Questa è stata una decisione “politica” e non economica che ha avuto pesanti ripercussioni sul settore. In secondo luogo, non possiamo in questo discorso trascurare le conseguenze della crisi economica che, insieme all'aspetto precedentemente indicato, ha peggiorato la situazione. Per avere vantaggi economici il traffico ferroviario, infatti, ha bisogno di volumi di merci sostanziosi, che però sono mancati in questo periodo. Infine, il terzo aspetto è stretta-



Un'altra carta che la ferrovia gioca in Europa è il collegamento diretto con i porti



mente connesso alle valutazioni fatte da Trenitalia Cargo che ha deciso di ridurre il perimetro d'azione. Ci hanno detto che non c'era business e questo ridimensionamento ha influito inevitabilmente anche sui nostri traffici.

#### COME SONO I VOSTRI RAPPORTI CON RETE FERROVIARIA ITALIANA, LA SOCIETÀ DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO CHE GESTISCE L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA?

■ Come è noto ci sono stati contenziosi molto duri, alcuni ancora in corso, tuttavia la condizione negli ultimi tempi pare stia migliorando e che qualcosa stia cambiando. Dopo la decisione dello scorso anno di Rfi sulle manovre di scambio abbiamo iniziato un dialogo fatto di incontri e tavoli tecnici per gestire la situazione. Da quello sinora emerso la questione sta prendendo una piega positiva e negli ultimi sette-otto mesi c'è un rapporto più sereno e di maggiore collaborazione che fa ben sperare per un confronto soddisfacente.

#### COME FERCARGO COSA VORRESTE CHIEDERE AL NUOVO GOVERNO CHE, CON GRANDI



*In Germania e nell'Europa dell'est si punta molto sul treno merci, vedendolo, in prospettiva a medio termine, anche in alternativa alla nave sui collegamenti con il Far East*

zione di questo. Fin ora, come ho già detto, ci si è mossi nella direzione opposta, ma si può invertire questa tendenza: non è difficile ed è solo una questione di volontà.

#### COME VEDE IL MERCATO IN PROSPETTIVA: SI APRONO POSSIBILITÀ MAGGIORI PER LA FERROVIA, DATE LE DIFFICOLTÀ DELL'AUTOTRASPORTO E LE ESIGENZE SEMPRE PIÙ FORTI DI SALVAGUARDIA AMBIENTALE?

■ Assolutamente sì. Tutti gli studi e gli indirizzi che vengono dati si muovono proprio in questa direzione. Il trasporto ferroviario è uno degli elementi più incentivati dalla Comunità europea anche nell'ambito dello spostamento delle merci. I motivi sono sia economici che ambientali. È un percorso di non ritorno a cui dobbiamo prestare grande attenzione: non solo noi abbiamo quello svantaggio storico di cui abbiamo parlato e le problematiche connesse alla crisi economica, ma in questi anni le direttive che ci chiedevano di investire sul ferro sono state pressoché ignorate. Ora dobbiamo allinearci e metterci in pari con questo sistema, anche perché il modello che è stato favorito, il trasporto su strada, non è il futuro. ■

#### DIFFICOLTÀ, STA NASCENDO? QUALI SONO LE VOSTRE URGENZE?

■ Le nostre priorità così come le nostre richieste sono sempre le stesse: tornare a un equilibrio modale che manca da troppo tempo e investire nel trasporto su ferro, come si fa in tutto il resto d'Europa. Dalla Comunità europea non solo arrivano finanziamenti a sostegno del nostro settore ma anche precise linee politiche e di sviluppo che però vengono ignorate. Al nuovo governo chiediamo di sostenere il nostro settore nella stessa misura in cui si incentiva l'autotrasporto, ma soprattutto di seguire le direttive europee che indirizzano verso il trasporto ferroviario delle merci. In altre parole: agevolare il sistema e operare in fun-

### GTS RAIL SI RAFFORZA

Il primo trimestre di quest'anno è stato molto positivo per l'impresa ferroviaria barese, a intero capitale privato, GTS Rail, società che aderisce a FerCargo. A gennaio, infatti, con la collaborazione di importanti partner ferroviari e marittimi, ha attivato il servizio da e per la Sicilia. L'obiettivo è stato di offrire servizi intraeuropei sotto un'unica e affidabile regia. A febbraio è stato deciso il potenziamento del servizio tra Parigi e Milano che, dal 4 marzo, è passato da cinque a sei circolazioni settimanali. Dal 19 marzo è stato anche rafforzato il servizio sull'asse tirrenico, con l'inserimento della quarta circolazione sulla tratta Piacenza-Roma e viceversa. La società, che opera nel settore dell'intermodalità da oltre trent'anni, copre un largo mercato, che comprende, oltre il nostro paese, l'Olanda, il Belgio, la Francia, la Gran Bretagna, l'Irlanda, la Grecia.

## Il ministero dell'Ambiente "favoleggia" sul combinato

In una recente tavola rotonda organizzata dal Corriere della Sera sul tema del trasferimento modale nel trasporto merci è stato presentato il documento del ministero dell'Ambiente intitolato "Il trasporto delle merci in Italia". Alla riunione hanno partecipato in veste ufficiale il ministro Corrado Clini, il presidente del porto di Trieste Marina Monassi, l'amministratore delegato di Alpe Adria Antonio Gurrieri, il direttore di Trenitalia Cargo Mario Castaldo nonché il direttore generale della società francese Modalhor. Un parterre, quindi, di tutto rispetto. Inoltre, a conclusione della tavola rotonda è stato siglato un patto fra il ministro Clini e Mario Castaldo per creare sinergie vantaggiose economico/ambientali fra le offerte via gomma e via ferro.

L'intento che ha caratterizzato la manifestazione è del tutto condivisibile. Però, leggendo il documento si rimane a dir poco "perplexi" sul suo contenuto. In primo luogo per le innumerevoli (e notevoli) inesattezze e sulle conclusioni che sembrano essere distanti dalle possibilità, reali, di uno sviluppo tecnico/economico del trasporto combinato strada-rotaia in Italia, specie per quanto attiene il traffico nazionale. Sul documento in questione, di cui avevamo già parlato nel numero scorso di Euromerci, abbiamo rivolto alcune domande all'ingegner Eugenio Muzio, per 29 anni a capo della Cemat e per sei presidente dell'Uirr, e quindi grande esperto di intermodalità strada-rotaia.

**INGEGNERE, CI SONO AFFERMAZIONI NEL DOCUMENTO CHE LASCIANO, COME DICEVAMO, A DIR POCO "PERPLESSI". QUAL È LA SUA OPINIONE?**

■ Confermo tutte le perplessità. Sono presenti errori concettuali e "svarioni" tecnici. Posso fare qualche esempio. È indicata una distanza media del trasporto come va-

lore di riferimento, al fine di giustificare la conversione da strada a combinato. Questo parametro non ha senso. Si deve parlare invece di distanza minima al di là della quale il prezzo per ferrovia diviene concorrenziale. Ancora: si confonde il terminal intermodale con l'interporto. Un terminal intermodale non è un interporto: basta considerare l'impianto Hupac di Busto Arsizio, il più importante d'Italia. L'interporto è una piattaforma logistica polifunzionale con

annesso terminal intermodale. Inoltre, la competitività del combinato, rispetto alla strada, in un ciclo porta a porta, dipende non solo dalla tratta ferroviaria ma anche dalle trazioni terminali stradali. La remunerazione della tratta ferroviaria si deve confrontare

con le tariffe praticate dalla strada su un analogo percorso. Purtroppo in Italia queste sono notevolmente inferiori alla media europea per il traffico nazionale e, di conseguenza, possono obbligare a tariffe non remunerative per il vettore ferroviario.

**COME AVEVAMO RILEVATO NEL NUMERO SCORSO, C'È ANCHE UN ERRORE "STORICO" SUL RUOLO RICOPERTO DALLE FERROVIE DELLO STATO NELLO SVILUPPO DEL SETTORE ...**

■ È così. Infatti, le FS non furono affatto "trascinate", come dice il documento, nell'attuazione del trasporto combinato strada-rotaia in Italia ma ne furono i grandi promotori a partire dagli anni 70. A memoria, basti ricordare la figura del dottor Mauro Ferretti.

**ANCHE IN TERMINI TECNICI CI SONO ERRORI EVIDENTI ...**

■ A pagina 34, tabella 3, i metodi di calcolo per treni di lunghezza 450 e 550 metri non rispecchiano la realtà. Per il trasporto di SR il vagone più idoneo è il Twin Wagon che però difficilmente può essere utilizzato per casse mobili



e container. Il carro Sggrs non è idoneo al trasporto di SR ma solo di container e casse mobili. A pagina 35, tabella 4, si indicano parametri di cargo mix (container e casse mobili/SR) per macro regioni. Questo concetto non ha senso. Infatti container marittimo e trasporto combinato hanno mercati molto eterogenei: il container è da e per i porti, il TCSR è traffico continentale alternativo alla strada. Inoltre i calcoli effettuati non tengono minimamente conto dei limiti della sagoma ferroviaria tra il nord e il centro/sud Italia. SR di altezza 4 metri non sono trasportabili: la linea tirrenica consente al max 3,52 metri e la linea adriatica 3,62 metri. Senza entrare in una disamina tecnica, qui impossibile per questioni di spazio, si può affermare che sono sbagliate, e non di poco, le previsioni di traffico potenzialmente convertibile formulate dal rapporto. Appare pertanto legittimo chiedersi quale competenza abbia caratterizzato chi lo ha scritto e quale sia stato lo scopo, la finalità di tale documento. Un'altra notazione: aver escluso la Sicilia dalle aree con O/D il traffico su rotaia - specie per il TCSR - ha eliminato un bacino di traffico che nel tempo ha sempre dimostrato un forte interesse per questo tipo di trasporto presentandolo come il più importante in traffico nazionale. Ancora oggi, malgrado la politica governativa a favore dello Short Sea Shipping e la rinuncia di Trenitalia al traffico merci in genere, il TCSR con l'isola, seppur ampiamente ridimensionato, rappresenta il mercato più importante per il settore.

**IL MINISTRO CLINI NEL CORSO DEL DIBATTITO HA AFFERMATO CHE A SUO GIUDIZIO SI DOVRÀ RIUSCIRE "A LAVORARE PREVALENTEMENTE SU AUTOSTRADE VIAGGIANTI PER LE LUNGHE DISTANZE E GARANTIRE LA DISTRIBUZIONE CAPILLARE PER LA DOMANDA DELLE IMPRESE CHE, SOPRATTUTTO NEL NORD, SONO DIFFUSE SUL TERRITORIO". UN SUO COMMENTO?**

■ Le considerazioni del ministro Clini lasciano molto perplessi sulle soluzioni indicate. Infatti, la tecnica dell'autostrada viaggiante utilizzata per il trasporto su ferrovia di veicoli stradali completi (motrice+rimorchio o trattore+semirimorchio) comporta costi di gestione fuori mercato, sopportabili solo con massicci interventi a fondo perduto da parte dello Stato. Attualmente a livello europeo questa tecnica è utilizzata quasi esclusivamente da Svizzera e Austria per il transito alpino. La vera soluzione è il traffico non accompagnato con l'uti-

lizzo di semirimorchi, là dove le condizioni di sagoma ferroviaria lo consentano, e di casse mobili. In conclusione, mi permetto di sottolineare che lo studio contiene un numero notevole di errori in termini di dati e di concetti. Se questo testo dovesse essere l'elemento di riferimento per l'impostazione di una vera politica di conversione dalla strada alla rotaia temo seriamente che porterebbe a commettere errori irreparabili e, comunque, non sarebbe recepito dal mercato. Per una reale strategia di conversione, come peraltro già attuata in altri paesi europei - vedi Germania, Svizzera, Austria, Olanda - occorrerà l'impostazione di una seria politica governativa pluriennale e non la sola enunciazione di concetti peraltro distorsivi della realtà. ■

## TANTE INESATTEZZE ...

A pagina 29 del documento, nelle tabelle 1 e 2, dedicate agli impianti intermodali, vi sono non poche inesattezze:

- Novara Boschetto è gestito da Eurogateway e non da Novatrans, Novatrans è attestata a Vercelli;
- Hupac gestisce traffico TCSR e non container;
- Terminali Italia a Certosa gestisce traffico TCSR e non container;
- Terminali Italia a Segrate gestisce traffico TCSR e marginalmente container, mentre Ignazio Messina a Milano Smistamento gestisce solo container e non TCSR;
- La lunghezza dei binari di Mortara è 650 metri e non 500. La società di gestione si chiama Timo e non Pimo;
- Bergamo Montello non è ancora in esercizio, così come Pordenone;
- Terminali Italia a Padova gestisce traffico TCSR e parzialmente container. Padova Container Service gestisce invece traffico container;
- Sibem Bergamo non gestisce alcuna attività intermodale;
- Interporto di Frosinone non esiste ancora e tanto meno il terminal.

Questa lunga elencazione evidenzia il pressapochismo con cui è stata affrontata la materia. Inoltre, nella tabella 1 di pag. 33 vi sono macroscopici errori dimensionali e tecnici:

- il semirimorchio in base al Codice della Strada è lungo 13,610 metri e non 14;
- la cassa mobile CEN tipo 4 è lunga 13,610 metri e non 13,710;
- il container 45' non è indicato, la lunghezza è 13,710 m;
- la cassa mobile CEN 7,82 metri, abitualmente utilizzata in accoppiata, non è indicata;
- i container pieni negli inland terminal normalmente sono impilati in doppia fila e non in terza per ridurre i tiri gru passivi.



# Autotrasporto conto terzi: tanti, irrisolti problemi

Le difficoltà sono di tipo strutturale e organizzativo, legate a una forte sottocapitalizzazione delle imprese, in maggioranza di piccole dimensioni. Forte il divario con gli altri paesi europei.

di **Paolo Sartor**

**U**n'occasione per ristrutturare le imprese di autotrasporto si presentò in Italia a cavallo del duemila quando furono liberalizzate le autorizzazioni conto terzi consentendo in questo modo a tutte le imprese di crescere in piena libertà. Un'occasione persa. Il risultato di questo provvedimento è sotto gli occhi di tutti. Molte imprese hanno incrementato la flotta di automezzi senza che nessuno si domandasse dove avrebbe portato questa eccedenza di offerta di trasporto. Le leggi dell'economia in questo contesto sono ferree: quando vi è eccedenza di offerta di un servizio come appunto quello dell'autotrasporto, l'unico risultato da aspettarsi è il crollo delle tariffe applicate per i servizi.

D'altra parte, affrontare, come è stato fatto, la liberalizzazione del mercato, che nel 2000 totalizzava circa 160 mila imprese iscritte all'albo nazionale conto terzi - la maggior parte delle quali monoveicolari - senza un progetto di crescita e un sistema che incentivasse e premiasse le imprese meglio organizzate, non poteva che portare ai risultati che oggi sono sotto gli occhi di tutti. Secondo alcune sigle sindacali di categoria il rischio vero è che la crisi continui a mordere e la selezione avvenga nella maniera più brutale escludendo

per prime tutte le imprese dotate di scarse capacità finanziarie. Secondo le ultime rilevazioni fornite dall'albo degli autotrasportatori (vedi tabella allegata) il numero delle imprese iscritte - con aggiornamento al 31 dicembre 2012 - sono in totale 147.454, di cui 103.881 posseggono automezzi e circa 43 mila non posseggono alcun automezzo.

L'indagine statistica condotta dall'Albo ha ripartito le imprese di autotrasporto in conto terzi in sei categorie sulla base del numero di automezzi posseduti. I dati confermano che l'autotrasporto italiano è ancora dominato

da operatori di piccole dimensioni. Infatti, le aziende con un parco compreso tra uno e cinque veicoli rappresentano la maggioranza dell'universo con circa 78 mila imprese, quelle nella fascia compresa tra 6-10 veicoli sono 12.248, quelle con una flotta da 11 a 50 automezzi sono 12.017. In Italia, gli autotrasportatori industriali che possiamo definire di grandi dimensioni sono composti da 1.070 imprese con una flotta compresa tra 51-100 veicoli, 356 imprese con una flotta da 101-200 veicoli e solamente 182 le imprese con un numero di veicoli superiore alle 200 unità.



## Lo stato del settore

Agli elementi cronici di debolezza strutturale e organizzativa delle imprese di autotrasporto nazionali, si sommano anche fattori connessi all'elevato grado di instabilità e volatilità di rapporti con la committenza che caratterizzano le imprese meno strutturate le quali operano nella maggior parte dei casi per un committente che è rappresentato dalle grandi organizzazioni del mondo delle spedizioni e della logistica. Al contempo, in questi ultimi anni il settore dell'autotrasporto ha visto acuirsi i problemi di precarietà e incertezza. Il comitato centrale dell'albo, a partire dal 2000, ha operato nel corso degli anni un aggiornamento dei dati sui costi e fiscalità delle aziende di autotrasporto, effettuando un benchmarking con otto paesi europei. Dalle analisi è emerso che le imprese di autotrasporto italiane si confermano sottocapitalizzate e non concorrenziali sia nel contesto generale europeo sia nel mercato domestico. Come emerge dalle varie indagini condotte dall'albo nazionale dei trasportatori per fornire slancio e competitività alla categoria - nella concezione di attività sempre più integrata alla produzione e alle altre funzioni logistiche - è necessario dar più importanza al ruolo della logistica pubblica e alla logistica privata, nelle sue possibili diverse manifestazioni: di filiera; di prodotto; di canale distributivo; di settore; di sistema.

L'analisi dei costi delle imprese di autotrasporto, con dati relativi all'anno 2011, evidenzia un forte divario tra costo chilometrico in Italia e quello registrato negli altri paesi europei mettendo i vettori nazio-

nali a forte rischio di marginalizzazione. L'analisi dei costi di produzione ha confrontato i costi di produzione nazionali con quelli di Germania, Francia, Spagna, Austria, Slovenia, Polonia, Ungheria, Romania. Il confronto ha previsto una percorrenza media annua degli automezzi di 100 mila chilometri, con differenti velocità medie stimate, in ragione delle diverse condizioni infrastrutturali dei diversi paesi, dei tempi medi di carico e

pi omogenei di distanza percorsa e tempi accessori (due ore), la velocità commerciale di riferimento risulta pari a 53 km/h in Francia e Germania, 48 km/h in Italia e 50 km/h nel resto d'Europa. Si rileva che questi valori sono inferiori a quelli considerati nelle precedenti rilevazioni condotte dal comitato centrale. Per l'Italia è stato stimato un costo chilometrico di 1,579 euro, di gran lunga il più elevato nell'ambito dei paesi oggetto dell'analisi comparativa.

Questo costo è superiore dell'11-12% rispetto al valore stimato per Germania e Francia (paesi più significativi nel raffronto ai fini della competitività delle nostre offerte in ambito europeo), superiore del 9% all'Austria e del 29% della Slovenia, che rappresentano alternative più immediate alle nostre offerte soprattutto verso i paesi dell'est; superiore del 42% rispetto ai valori desunti per Ungheria e Polonia, che sono i paesi di quella parte dell'Europa di maggiore dimensione produttiva; e, infine, è superiore di circa



l'78% rispetto alla Romania, paese con il costo minore tra quelli considerati.

## Imprese iscritte all'Albo degli Autotrasportatori

Dati aggiornati al 31 dicembre 2012

Numero imprese	147.454
Senza veicoli	43.573
Con veicoli	103.881
Imprese con da 1 a 5 veicoli	78.008
Imprese con da 6 a 10 veicoli	12.248
Imprese con da 11 a 50 veicoli	12.017
Imprese con da 51 a 100 veicoli	1.070
Imprese con da 101 a 200 veicoli	356
Imprese con più di 200 veicoli	182

Fonte: Albo Autotrasporto

*Da anni si è posto il problema della mancata cancellazione dall'albo delle imprese, e sono ben 43 mila, che non posseggono automezzi. Qual è la loro funzione? Qual è il senso della loro presenza nel settore? Probabilmente sono solo una forte stortura del mercato, in quanto si presume che facciano esclusivamente intermediazione, oltre che rappresentare un punto interrogativo di fronte al problema grave delle infiltrazioni della criminalità organizzata nel trasporto delle merci.*

scarico e della presenza di reti autostradali. Prendendo in considerazione tem-

pi omogenei di distanza percorsa e tempi accessori (due ore), la velocità commerciale di riferimento risulta pari a 53 km/h in Francia e Germania, 48 km/h in Italia e 50 km/h nel resto d'Europa. Si rileva che questi valori sono inferiori a quelli considerati nelle precedenti rilevazioni condotte dal comitato centrale. Per l'Italia è stato stimato un costo chilometrico di 1,579 euro, di gran lunga il più elevato nell'ambito dei paesi oggetto dell'analisi comparativa.

Questo costo è superiore dell'11-12% rispetto al valore stimato per Germania e Francia (paesi più significativi nel raffronto ai fini della competitività delle nostre offerte in ambito europeo), superiore del 9% all'Austria e del 29% della Slovenia, che rappresentano alternative più immediate alle nostre offerte soprattutto verso i paesi dell'est; superiore del 42% rispetto ai valori desunti per Ungheria e Polonia, che sono i paesi di quella parte dell'Europa di maggiore dimensione produttiva; e, infine, è superiore di circa

# È sempre un problema di trasporto ferroviario

**N**ell'ultimo numero di Euromerci (marzo 2012, n. 3, "Porto di Genova: il problema ferroviario", pag. 30, n.d.r.) abbiamo pubblicato una sintesi della parte iniziale di un documento presentato dall'ingegner Eugenio Muzio al gruppo di lavoro, formato dal Propeller Club di Milano e dall'Autorità portuale di Genova, impegnato ad approfondire le "interrelazioni" tra la Lombardia e il porto della Lanterna. In particolare, abbiamo pubblicato la parte che riguardava le prospettive e le criticità delle connessioni logistiche tra l'area lombarda e il suo principale porto di riferimento, avendo come traguardo temporale il 2020/2025. Torniamo sull'argomento, stralciando dal documento alcune particolari, interessanti notazioni.

## Trenitalia

Muzio sottolinea che "Il problema della trazione in linea per il futuro va esaminato con riguardo a un ampliamento della sfera territoriale di influenza di Genova che non deve limitarsi al mercato nazionale, ma dovrà superare le Alpi con ovvio coinvolgimento di vettori nazionali ed esteri". A proposito di vettori ferroviari - nota il documento - va segnalato il rinato interesse di Trenitalia per l'intermodalità anche se, per ora, pare limitato al porto di Trieste come dimostrano: la relazione di traffico attivata da Capodistria su Padova e quella più recente su Milano; la sempre recentissima relazione attivata tramite la controllata TX Logistics tra Trieste e Bettembourg per i semirimorchi del traffico marittimo con la Turchia, su iniziativa della EMT (gruppo Francesco Parisi) gestore del molo VI in attuazione di un progetto finanziato dall'Unione europea; l'inizio del collegamento con il porto di Rostock (per ora a frequenza limitata) tramite il gateway di Monaco, con previsione a breve di aumentare la frequenza dei treni con collegamento diretto. Il comportamento di Trenitalia su Trieste è differente da quello verso i problemi ferroviari di altri porti italiani ed è, forse, la risposta ai servizi che Rail Cargo Austria ha recentemente realizzato nel porto giuliano con trazione effettuata dalla controllata Rail Cargo Italia per la tratta italiana. Non a caso, infatti, pochi giorni dopo la comunicazione dell'avvio del treno su Bettembourg, l'Autorità portuale di Trieste e Alpe Adria hanno emesso un nutrito comunicato stampa congiunto sull'ampiezza ed efficienza dei servizi ferroviari offerti dal porto di Trieste. È strano che

non sia indicato il collegamento dal molo VI in gestione a Francesco Parisi con Worms per il trasporto di semirimorchi. Probabilmente perché né Trenitalia né Alpe Adria sono coinvolte in quanto l'iniziativa è ancora una volta del Gruppo Francesco Parisi con Kombiverkehr e RTC. Il documento si chiede: è possibile costruire un analogo sistema di collegamenti per il porto di Genova? E perché non si fa, aggiungiamo noi di Euromerci?

## Concorrenza

Un altro aspetto che tocca il documento è quello della "concorrenza": in più occasioni, sottolinea, si parla della concorrenza che i porti del North Range - pur con la penalizzazione della maggior percorrenza navale e del tempo relativo - sviluppano sui traffici con origine/destinazione l'Italia (con entità che a seconda delle fonti variano tra 600 mila e 1,2 milioni di Teu/anno tra i due sensi) sottraendo quindi ingenti volumi di traffico in particolare ai porti dell'arco ligure. Viene da domandarsi se le cause di questo "dirottamento" di traffico siano solo le disfunzioni del porto di Genova (tempi di transito dei container) o anche altre come, ad esempio: l'impossibilità di utilizzo massivo ed efficiente della rotaia per l'inoltro terrestre dei container (infrastrutture e vettori ferroviari) o motivi propri del carrier (carico in eastbound, gestione vuoti, ecc.) che rendono più vantaggioso non scalare porti italiani e utilizzare la rotaia per trasferire a ritroso i container nella Pianura Padana. Il tema del traffico da Genova verso l'Europa, che è il tema dell'allargamento dell'area territoriale di riferimento dello scalo, si gioca ovviamente tutto a livello ferroviario e deve tener conto delle grandi opere infrastrutturali che gli svizzeri stanno portando avanti sul Gottardo e sul Monte Ceneri. Il convegno italo-svizzero, tenutosi a Genova nell'ottobre 2012, ha riassunto e messo in evidenza con encomiabile franchezza - nota il documento redatto da Muzio - gli elementi che, al di qua della frontiera svizzera, condizionano la piena utilità della nuova linea del Gottardo con il rischio di sminuire fortemente l'obiettivo del costoso piano infrastrutturale ferroviario elvetico per lo split modale dell'attraversamento merci del paese. A questo piano si sovrappone il corridoio 24 - il corridoio Rotterdam/Genova - che, quindi, ne seguirebbe irrimediabilmente le sorti. A fronte delle arretratezze italiane, già a livello progettuale, il



governo svizzero si offre di prefinanziare le opere ferroviarie in territorio italiano che a suo avviso sono necessarie e lo propone oggi in modo che tutto possa essere pronto per il 2020 quando - con la costruzione della nuova tratta Lugano/Chiasso e la messa in sagoma dell'intera linea da Basilea a Chiasso - la Nuova trasversale ferroviaria alpina-Nafta sarà completata ed entrerà in esercizio a circa 30 anni dalla sua approvazione popolare. Il direttore dell'Ufficio Federale Trasporti svizzero ha precisato che il prestito agevolato per 160 milioni di euro è strettamente legato al potenziamento e all'adeguamento "agli standard di capacità della nuova galleria di base del Gottardo" delle linee di Luino e di Chiasso e dei terminal limitrofi di Gallarate e Busto. Da notare che l'interessamento svizzero ai fini dell'attraversamento si limita alle infrastrutture dalla frontiera sino all'hinterland milanese mentre lascia all'Italia l'impegno per le opere a sud da Milano al mare per il completamento del Corridoio 24.

Infine sono importanti e interessanti, e non certo nuove, le precisazioni dei due operatori ferroviari intermodali che operano sull'asse di traffico:

- Bernhard Kunz, direttore di Hupac, ha ricordato che la sua società ha provato per sei anni a effettuare tre coppie di treni alla settimana tra la Svizzera e Genova, ma ha dovuto rinunciare, mentre oggi effettua ben otto coppie di treni al giorno tra Rotterdam e la Svizzera: le carenze di standard di esercizio (lunghezza, peso e capacità dei convogli) hanno reso non conveniente la prosecuzione del servizio su Genova;
- Marco Gosso, amministratore delegato di Cemat, ha ricordato che a lavori ultimati l'attraversamento ferroviario delle Alpi sarà in "pianura" consentendo l'esercizio di convogli con peso di 2.000 ton e lunghezza 700 m al traino di un solo locomotore, mentre oggi l'attraversamento dell'Appennino richiede due locomotori per convogli del peso di 1.000 ton con lunghezza 350 m "perché il porto non è in grado di accoglierne di più lunghi se non con costosissime operazioni di scomposizione dei treni".



## Traffico Ro-Ro

Altro tema d'attualità toccato è quello del traffico Ro-Ro del porto genovese. Premette il documento che i paesi della costa mediterranea dell'Africa stanno sempre più affermandosi come "subfornitori" dell'industria europea e, quindi, stanno attivando traffico Ro-Ro in crescita dall'Europa (semilavorati) e per l'Europa (prodotti finiti). Di conseguenza, la crescita del traffico dei traghetti con i paesi del Nord Africa complicherà sempre più la gestione delle banchine dei porti europei per la possibile mescolanza di traffici tra linee nazionali e linee internazionali e in quest'ultimo caso con i differenti livelli di controllo per passeggeri e merci tra collegamenti con paesi comunitari (aderenti o no

all'accordo "Schengen") e non comunitari; congestionerà sempre più il traffico stradale dei semirimorchi utilizzati nel traffico tra paesi africani e l'Europa nelle tratte stradali di accesso ai porti della costa mediterranea europea. Per il porto di Genova la soluzione a tali problemi potrebbe essere la (ventilata) costruzione di un porto

specifico (quello che il presidente Luigi Merlo ha definito "Porto d'Africa") per questo traffico (ampliamento di Voltri?) e a ridosso di questo la costruzione di un terminal intermodale strada-rotaia in modo che i semirimorchi trasportati dai traghetti utilizzino la rotaia per il traffico transalpino. Questa soluzione molto razionale dal punto di vista della catena di trasporto intermodale richiede la disponibilità di una linea ferroviaria con sagoma P70/80 (P400/410) per consentire il trasporto ferroviario di semirimorchi con altezza stradale di 4 m. Attualmente la sagoma delle linee su Genova è per i semirimorchi solo P22 consentendo un'altezza stradale limitata a 3,52 m. La soluzione è, quindi, connessa a una rivisitazione della rete ferroviaria dal porto alla frontiera alpina.

\*\*\*

A conclusione di questi "appunti" tratti dal documento dell'ingegner Muzio si può concludere che il problema della razionalizzazione, dello sviluppo, della modernizzazione, chiamiamolo in ogni modo possibile, del nostro sistema logistico nazionale, da qualunque lato lo si esamini, ruota inesorabilmente sul trasporto ferroviario. ■

# Mantova: la chance del trasporto fluviale

Con l'idrovia Mantova-porti dell'Adriatico si è aperta una forte possibilità di sviluppo per tale modalità, in Italia trascurata. L'importante ruolo che può svolgere il polo logistico di Valdaro.



LUCIANO BORRA

L'Unione europea (e in particolare alcuni Stati membri, come l'Olanda, la Francia, la Germania) guarda con molta attenzione al trasporto fluviale. Gli olandesi, con molti investimenti, stanno da tempo incrementando, oltre alla tradizionale movimentazione attraverso le acque interne delle materie prime, anche il trasporto di container, in piena concorrenza con le altre modalità. Da noi, nonostante esista una storia e una cultura secolare, anche legislativa, sul tema (nel 1911, furono presentate in parlamento proposte relative alla navigazione del Po e di conseguenza furono varati un vero e proprio progetto e un provvedimento legislativo) il problema, che interessa principal-

mente il Po, il Mincio da Mantova alla confluenza con il Po, l'idrovia Mantova-Venezia, il collegamento (al centro di secolari controversie) via canale tra Cremona e Milano, non è diventato di vero interesse nazionale e non è mai andato oltre, tipico fenomeno della politica italiana, alla fase del "dibattito", a volte sotto forma di "scontro", a volte del tutto "sotto tono". In altre parole, due questioni centrali non hanno mai fatto reali progressi: la navigabilità del Po e il completamento del canale (oggi fermo a Pizzighettone, tredici chilometri dopo Cremona) che avrebbe dovuto raggiungere Milano. Come ha scritto Giuseppe Azzoni in "Canale navigale e porto di Cremona. Triste storia del '900": "Soprattutto è sempre apparsa decisiva e clamorosa l'eterna mancanza di una visione e di una volontà complessiva che portassero ad una valutazione e ad una scelta coerenti". "Scelta": un termine che la politica italiana a tutti i livelli evita accuratamente, da sempre, di mettere in pratica.

Comunque un notevole passo avanti è stato compiuto dieci anni fa con l'inaugurazione della nuova idrovia (risultato della sistemazione degli "storici" canali Fissero-Tartaro-Canalbianco) che collega i laghi di Mantova ai porti dell'Adriatico, in prima istanza Chioggia e Venezia. La realizzazione del canale artificiale ha reso "stabili" i collegamenti,

superando la stagionalità e le problematiche del Po e ha dato una chance importante alla logistica e al trasporto intermodale in un'area come quella padana, un polmone fondamentale dell'economia del paese. Ne parliamo con Luciano Borra, presidente della Valdaro spa, una società pubblica mantovana (con soci il comune e l'amministrazione provinciale) costituita con l'obiettivo di favorire lo sviluppo dell'industria e della logistica acquarotaia-strada, grazie alla realizzazione del "porto intermodale". Per questa mission, la società ha acquisito e ha urbanizzato oltre due milioni di metri quadri: l'area, oltre a strade e infrastrutture, è dotata di un raccordo ferroviario, realizzato con fondi regionali, e di un chilometro e mezzo di banchina, con un piazzale di 313 mila metri quadri. La restante area dovrebbe essere destinata allo sviluppo industriale (ma i fondi regionali destinati al progetto non sono stati ancora stanziati).

## PRESIDENTE BORRA, QUAL È IL VOSTRO PRINCIPALE OBIETTIVO?

Intendiamo proporci a livello europeo come un importante e avanzato polo logistico intermodale. In questo contesto, l'area di Valdaro può essere considerata il nodo nevralgico più importante della rete idroviaria padano-veneta, come testimonia anche il

suo inserimento all'interno delle vie navigabili dello schema direttorio della rete transeuropea di Trasporto Orizzonte 2010, definito dalla Comunità europea. Il trasporto idroviario, enormemente svilup-

pato nel resto d'Europa, è ormai riconosciuto come una delle leve su cui agire per raggiungere un rapporto più equilibrato fra le diverse modalità di trasporto.

#### **COM'È MATURATA L'IDEA DI FAR DIVENIRE L'AREA DI VALDARO UN POLO CENTRALE PER LO SVILUPPO PRODUTTIVO DI MANTOVA?**

■ L'idea di fare di Valdarò un importante polo dello sviluppo della città e della diversificazione produttiva risale agli inizi degli anni 80 con la costituzione del consorzio per lo sviluppo industriale del mantovano. Nel corso degli anni tale intuizione si è dimostrata non solo corretta ma anche vin-



collegati con poli logistici importanti, che vanno dal porto di Venezia a quello di Ravenna, agli interporti di Padova, Bologna, Verona, ossia il "cuore" della movimentazione nazionale delle merci, anche in termini di import-export. Attualmente movimentiamo merci che

riguardano i settori dell'acciaio, della chimica, del petrolio, in collegamento con l'Autorità portuale di Venezia, che guarda all'alternativa del trasporto fluviale con grande interesse. Il nostro obiettivo è di allargarci a particolari filiere produttive che ricoprono grande spazio nel made in Italy e che hanno riscontro in tanti distretti produttivi che orbitano nel nostro territorio. Penso, ad esempio, al tessile, al legno, alla ceramica.

cento. Le alterne vicende del vecchio apparato produttivo di Mantova e le sue attuali difficoltà ambientali legate al petrolchimico e alla raffinazione del petrolio, fanno sì che il territorio di Valdarò sia al centro di nuove prospettive di sviluppo. Vogliamo garantire al territorio provinciale nuove opportunità occupazionali a fronte di possibili perdite di posti di lavoro e insieme promuovere attività a modesto impatto ambientale. Desideriamo inoltre sfruttare al massimo i punti di forza di Mantova che, situata nel cuore del nord Italia, risulta collegata con le

#### **QUALI SONO LE VOSTRE "CARTE VINCENTI"?**

■ La disponibilità di aree destinate a insediamenti produttivi, accessibili a costi competitivi. Inoltre, considerata l'attuale configurazione dell'area, esiste l'opportunità per gli investitori privati di partecipare in prima persona allo sviluppo del territorio. La presenza della ferrovia del Brennero e del porto fluviale sull'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco garantiscono numerosi vantaggi a chi si insedia a Valdarò: riduzione dei consumi energetici, certezza nella tempistica dei trasporti, maggiore sicurezza nella protezione delle merci, contenimento dell'impatto ambientale e ampliamento delle opportunità e delle capacità di movimentazione dei beni.

principali direttrici di traffico, di ogni modalità, che la mettono in contatto con i mercati dell'Unione europea.

#### **QUALI SONO LE PRINCIPALI MERCEOLOGIE CHE SONO ALLA VOSTRA ATTENZIONE?**

■ Come ricordavo, possiamo affermare che la nostra area di riferimento pesa sul Pil nazionale per oltre il 30% e siamo anche perfettamente





AUTORITÀ PORTUALE PORTI DI ROMA E LAZIO

# Un polo logistico per il territorio

“Abbiamo creato una piattaforma regionale di porti in sintonia con il mercato”, afferma il presidente Pasqualino Monti.

di Giovanna Visco



PASQUALINO MONTI

**A**metà della costa tirrenica, all'ombra della Capitale, il porto di Civitavecchia, che, dal 2002, primo in Italia, sotto un'unica giurisdizione accorpa tre porti in uno con Fiumicino e Gaeta, è sede dell'Autorità portuale dei Porti di Roma e del Lazio, un network logistico portuale di banchine pubbliche in continua trasformazione step by step al passo di quella dei traffici, costituendo un modello portuale unico nel Mediterraneo. Porto principale del Lazio, Civitavecchia, per le sue caratteristiche geografiche ha una spiccata vo-

cazione verso l'industria crocieristica, nel 2012 primo porto del Mediterraneo, e i traffici Ro-Ro con la Sardegna e delle Autostrade del Mare; per contiguità territoriale con la centrale Enel di Torre Valdaliga, ha un forte movimentazione di carbone, circa 5 milioni di tonnellate nel 2012, al secondo posto nell'Unione europea. Affiancano questi primati un discreto traffico di rinfuse solide, materie per l'edilizia, fertilizzanti e minerali ferrosi destinati alle acciaierie di Terni, e un traffico container, gestito da RCT SpA, che nel 2012 ha registrato un'interessante crescita

di contenitori pieni sia in entrata che in uscita, su 51 mila teu (più 34%) 40 mila teu pieni. Per tale traffico sono previste nuove banchine su misura dell'utilizzatore con fondale tra i 18 ed i 22 metri, in un'ottica "non di concorrenza al mercato nazionale, ma di servizio al nostro mercato di consumo, seguendo anche in questo segmento lo scopo di creare condizioni di risparmio alla logistica e di nuove convenienze alle merci a vantaggio dei destinatari finali", spiega il presidente dell'Autorità portuale Pasqualino Monti, prossimo presidente di Assoporti. Regista molto proattivo, recuperando quanto era stato già avviato dal 1996 al 2006 da Gianni Moscherini, segretario generale quando era presidente Francesco Nerli e poi egli stesso presidente del porto, ha ripreso con decisione il Piano Regolatore portuale arricchendolo di nuove varianti, in un'ottica attuativa che anticipa a livello nazionale il ruolo di coordinamento territoriale dei porti.

Il concetto guida è il Piano strategico dell'hub portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della logistica, un unico sistema regionale di collegamento razionale tra i territori retrostanti e i traffici portuali merci e passeggeri, realizzato a partire da una consistente riorganizzazione degli spazi e delle loro destinazioni d'uso nel porto, la creazione di nuove banchine e piazzali e il potenziamento dei collegamenti stradali, autostradali e ferroviari. In altre parole, una vera e propria "piastra intermodale al servizio del mercato di consumo alle nostre spalle" sintetizza Pasqualino Monti, che aggiunge: "Avere l'occhio attento al mercato è il nostro concetto chiave. Per questo siamo riusciti a creare una piattaforma regionale di porti non in micro concorrenza tra loro perché gestiti in modo complementare da un unico soggetto. Un esempio unico in



Italia". Parole che trovano riscontro nei fatti con la recente firma del Protocollo d'intesa per il completamento del Piano strategico dell'Autorità portuale, preceduto dal lavoro di un ampio tavolo tecnico presso la presidenza del consiglio dei ministri, sottoscritto, oltre che da Pasqualino Monti e il sottosegretario di Stato del governo Monti Antonio Catricalà, da altri 20 soggetti (ministeri, Regione, enti locali, orga-

nismi pubblici, Rfi, Snam, Anas e Fincantieri). Il protocollo, che non vede tra i suoi sottoscrittori istituti bancari ma solo decisori amministrativi strategici impegnandoli a favorire obiettivi e opere dell'accordo, anche attraverso applicazioni procedurali celeri, riguarda il secondo lotto delle opere strategiche che oltre a proseguire l'opera di razionalizzazione del porto di Civitavecchia (che sul lato nord può contare su >



circa 5 milioni di metri quadri da destinare alla logistica commerciale) prevede interventi di trasformazione del porto di Fiumicino. Per quest'ultimo sono stati sbloccati già 180 milioni di euro per la realizzazione di una banchina entro il 2014 che cambierà volto economico al porto, affiancando alle attività petrolifere e di pesca il traffico Ro-Ro e crocieristico.

La formula finanziaria del piano economico presentato dall'Autorità portuale, del valore complessivo di 905 milioni di euro, prevede che 535 milio-

ni saranno erogati per il 60% dal Cipe e per il 40% dall'Autorità portuale e gli altri 370 giungeranno dal capitale privato. Quindi, tale formula, che sbrigate le procedure di rito sarà esaminato dal Cipe per la valutazione e l'approvazione, prevede il concorso dei privati attraverso investimenti di strutturazione degli spazi concordati con l'Autorità portuale, che con decisione sta coordinando la creazione delle condizioni di contesto necessarie. Spiega Andrea Agostinelli, amministratore di Sili e Magazzini Generali di Civitavec-

chia: "Come previsto dal Piano regolatore portuale, il terminal sul quale operiamo è stato dislocato in una nuova area e si sta per concludere l'iter autorizzativo del suo accatastamento di circa 3 ettari con 300 metri lineari di banchina con 16 metri di profondità". A breve Sili avvierà i lavori di costruzione di 7 magazzini e di una batteria di 12 silos per lo stoccaggio di prodotti cementizi. Complessivamente, il terminal a regime avrà una capacità di movimentazione di circa 2 milioni di tonnellate annue di rinfuse solide.

CRESCE SOLO CIVITAVECCHIA

## Prospettive **incerte**

**M**entre l'Autorità portuale svolge la sua funzione programmatica guardando avanti in un ruolo di "accompagnamento delle imprese che operano nei nostri porti", come sottolinea Monti, reinvestendo nel cofinanziamento delle opere previste tutti gli utili del prodotto interno del porto (che nel 2012 ha registrato una crescita del 20% con un utile di esercizio di 15 milioni di euro), la crisi morde anche le attività degli operatori portuali laziali, che tuttavia resistono guardando soprattutto alle prospettive infrastrutturali messe in campo piuttosto che a quelle di ripresa economica. Una conferma vie-

ne da Intergrupp, gruppo logistico che con piattaforme distribuite in tutto il Sud Italia è operatore portuale con le sue controllate Interport Srl ed





Interterminal Srl nei porti di Gaeta e di Civitavecchia, in cui è partner da quattro anni di Tirrenia/CIN per lo sbarco/imbarco dei rotabili ed azionista, insieme ad altre imprese portuali, della nuova GTC Srl, che ha rilevato dalla Autorità portuale la gestione di gru e mezzi meccanici di terra operanti nel porto di Civitavecchia.



“Stiamo risentendo del calo import/export generale, ma nuove opportunità infrastrutturali nate dalla visione integrata dei porti della nostra Autorità portuale, ci aprono nuovi orizzonti, come a Gaeta, dove sta per inaugurarsi un collegamento RoPax con Augusta e Termini Imerese”, commenta il presidente di Intergroup Nicola Di Sarno. “Quando si investe in logistica e in infrastrutture sottostando a una logica corretta e in termini occupazionali corretti, la riduzione dei volumi può essere gestita”.

Anche a Gaeta, infatti, porto commerciale per l'hinterland, a cui sono stati destinati recentemente dal decreto di ripartizione del fondo per le infrastrutture portuali, in tranche dal 2013 al 2021, 33 milioni di euro, l'Autorità portuale sta procedendo a una ristrutturazione importante di ulteriore approfondimento dei fondali (dagli attuali meno 10 a meno 12/14 metri) e di realizzazione di nuove banchine specializzate per traffici

Ro-Ro e petroliferi, destinando il pontile petrolio nel centro della città al traffico crocieristico di medie dimensioni.

Guardando i dati 2012, in linea con il trend nazionale, due porti laziali non



sono sfuggiti alla recessione registrando un anno di segno meno, Fiumicino, per il calo produttivo della Raffineria di Roma, meno 32% (4 milioni di tonnellate movimentate) e Gaeta meno 9% (circa 2,5 milioni di merci movimentate), mentre Civitavecchia, soprattutto per i traffici di coils, carbone e autostrade del mare, movimentando quasi 20 milioni di merci ha determinato un incremento per il network del 20%. “Questo dato complessivo ci ha consentito di riaprire a Bruxelles la procedura di inse-

ramento del nostro network nelle reti Core” spiega Monti.

Tuttavia, le prospettive future per tutti restano ancora incerte, ma le imprese in un contesto di sostegno infrastrutturale e di velocizzazione delle

procedure dei controlli sulle merci - il porto di Civitavecchia, come quello di Ravenna, sta sperimentando lo Sportello unico doganale - sono ancora disposte a resistere. “Incoraggiata da una Autorità portuale molto fattiva, la nostra azienda

sta investendo diverse decine di milioni di euro nel nuovo terminal, ma abbiamo davanti una grossa incertezza per i prossimi dieci anni di mercato. Noi ci preoccupiamo del latte ma la mucca è moribonda, questo è il paradosso italiano che rischia di realizzarsi nei suoi aspetti più drammatici se il governo non interviene a risolvere il sistema produttivo nazionale”, commenta in conclusione l'amministratore di Sili e Magazzini Generali di Civitavecchia, Andrea Agostinelli. ■

# 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



# Ceva: tempi difficili

Nel 2012, il Gruppo logistico ha aumentato il fatturato del 4,8%, ma ha perso molto terreno in termini di margini operativi lordi. Studiato un piano di ricapitalizzazione e di aumento di liquidità.

di Sergio Apolloni

**C**eva, un operatore logistico tra i principali al mondo, ha comunicato i risultati annuali al 31 dicembre 2012. In sintesi, questi i dati più significativi: il fatturato è cresciuto rispetto all'anno precedente del 4,8%, passando da 6,89 milioni di euro a 7,24 milioni (un record per Ceva), mentre il margine operativo lordo (Ebitda) è calato del 21,8%, scendendo da 321 a 251 milioni di euro. Quest'ultima forte flessione è stata determinata dall'impatto che la crisi economica ha avuto su entrambi i principali settori di attività del Gruppo, la *contract logistics* e il *freight management*. In particolare l'Ebitda di quest'ultimo è diminuito del 17,7% sul 2011, a causa, parzialmente, di un maggior trasporto via mare (*Oceanfreight*), caratterizzato da una forte

concorrenza, in presenza di una marcata riduzione del trasporto aereo (*Airfreight*). Per quanto riguarda la *contract logistics*, l'Ebitda è diminuito nel corso dell'anno passato del 24,4% per effetto della crisi che ha ridotto i volumi nei mercati chiave, in particolare nel sud Europa. Tornando ai numeri, al 31 dicembre 2012, il margine di liquidità (cassa e linee di credito non utilizzate) era pari a 296 milioni di euro, cifra ridotasi al 31 marzo 2013 approssimativamente a 200 milioni di euro.

Così ha commentato l'amministratore delegato Marvin O. Schlanger: "Sono tempi difficili per tutti nel settore della logistica a livello globale e noi non siamo esenti da queste pressioni. Il calo dell'Ebitda non è certo un buon segnale. Abbiamo perciò messo in atto azioni

che possano ristabilire livelli soddisfacenti di redditività". Infatti, il Gruppo Ceva ha annunciato di aver raggiunto un accordo con i maggiori investitori in *Obbligazioni Second Lien* e nel *Debito Senior Non Garantito* su un piano di ricapitalizzazione, che ridurrà vistosamente il debito complessivo e il costo per interessi, oltre a incrementare la liquidità e rafforzare la struttura patrimoniale. Alla chiusura dell'operazione, Ceva ridurrà il debito netto consolidato di oltre 1,2 miliardi di euro, il costo annuo per interessi di oltre 135 milioni di euro (con una riduzione di circa il 50%) e riceverà un'iniezione di liquidità di almeno 205 milioni di euro per investimenti nel suo business. L'operazione è stata approvata da obbligazionisti che rappresentano approssimativamente l'83% del *Debito Senior Non Garantito* e il 69% delle *Obbligazioni Second Lien*. Schlanger ha aggiunto: "Abbiamo lavorato con i nostri consulenti finanziari nei mesi scorsi per sviluppare un piano finanziario a lungo termine, approfondendo le varie opzioni per migliorare il nostro bilancio al fine di aumentare la flessibilità finanziaria dell'azienda a sostegno della crescita futura. Siamo lieti che la grande maggioranza dei nostri investitori si sia impegnata a sostegno di questi obiettivi. Ceva procederà rapidamente con l'operazione e continuerà a fornire ai clienti soluzioni efficaci e valide lungo tutta la supply chain e livelli di servizio eccellenti, come gli stessi clienti >







ti si aspettano". Ceva è presente e opera con una filiale anche in Italia. Una filiale importante nello scenario della multinazionale. Infatti, come ha sottolineato l'amministratore delegato di Ceva Logistics Italia Giuseppe Chiellino, in una recente conferenza stampa, "la filiale italiana pesa più o meno un 10% sull'attività globale del Gruppo e quindi ricopre un ruolo importante. A livello nazionale, siamo leader in alcuni specifici settori, come l'automotive, quello della tecnologia, dell'industria e del publishing. In quest'ultimo, possiamo affermare che, esclusi i quotidiani, distribuiamo dalla nostra 'Città del Libro' di Stradella, tutto ciò che si può comprare in edicola. Oggi stiamo investendo per affermarci ulteriormente in altri settori di punta, come, ad esempio, il farmaceutico, per il quale, sempre a Stradella, abbiamo realizzato la 'Città del pharma' e il fashion". Una delle leve sulla quale sta puntando Ceva per migliorare i servizi al cliente e abbassare i costi è di lavorare su piattaforme multicliente per specifici prodotti. "È un'esperienza che abbiamo portato avanti da tempo nell'automotive - sottolinea Chiellino - con notevoli successi e la stiamo allargando ad altre merceologie, ad esempio l'editoria e il farmaco, anche se in Italia c'è da parte di alcune aziende e di alcuni settori molta diffidenza ad accettare tale metodologia. Ad esempio, nel fashion persiste la richiesta di avere siti logistici monomarca. Pensiamo però

sia a livello di magazzino sia a livello del trasporto".

Ceva Logistics, come dicevamo in precedenza a proposito dei risultati registrati nel 2012, si sta misurando con la crisi e si sta "organizzando" per rilanciare i servizi e per ampliare la sua clientela. Non si sottrae a tale obiettivo e a tale compito la filiale italiana. Chiellino anticipa alcuni "passi" di questa strategia di espansione: "Intanto dobbiamo guardare anche oltre ai confini nazionali. Nella Città del pharma, serviamo venti aziende italiane e cinque multinazionali, si possono trasferire i prodotti anche all'estero, in paesi limitrofi, così come stiamo lavorando sul fronte logistico per aiutare le piccole-medie aziende nazionali a esportare: abbiamo elaborato già due progetti nel settore del mobile e in quello dei macchinari, settori che sono vitali per l'industria del made

in Italy". Altro tema "sul quale c'è molto da fare" è il trasporto.

"Per quanto riguarda i magazzini - nota Chiellino - siamo al top, grazie ai nostri avanzati sistemi di gestione e alle nostre tecnologie. Invece, sul fronte della distribuzione possiamo guadagnare margini, razionalizzando il network e iniziando a riprendere in considerazione anche l'uso dell'intermodalità su lunghe distanze". ■

## ACCORDO CON L'IVECO

Ceva Logistics ha rinnovato, in Turchia, la partnership per altri tre anni con Iveco, uno dei protagonisti mondiali del settore dei veicoli commerciali. Con il rinnovo del contratto, continuerà a distribuire per Iveco pezzi di ricambio e a fornire servizi di warehousing e di distribuzione in tutto il paese. Dal suo magazzino di Şekerpınarı, rifornisce i clienti Iveco e le stazioni di servizio autorizzate con un'ampia gamma di prodotti, dai componenti più piccoli ai blocchi motore completi, per un totale di 27 mila item diversi. Maurizio Manera, General Manager Iveco, ha commentato: "La nostra collaborazione con Ceva è molto importante nell'ottica di continuare a fornire ai nostri clienti finali elevati livelli di servizio. Saremo così in grado di rafforzare la nostra posizione competitiva nel settore dei pezzi di ricambio". Fuat Adoran, Managing Director Turchia e Balcani di Ceva, ha affermato: "Essere leader di mercato in Turchia, con un'ampia rete di distribuzione in tutto il paese e una grande esperienza a tutti i livelli della supply chain, rende Ceva un partner strategico per Iveco nell'approvvigionamento dei suoi clienti e delle stazioni di servizio, grazie a un servizio accurato. La collaborazione tra le due aziende risale al 2007: una partnership di successo che abbiamo consolidato nel corso degli ultimi sei anni tramite miglioramenti significativi lungo tutta la supply chain del nostro cliente. Attraverso l'approccio all'Eccellenza Operativa, infatti, abbiamo aumentato la rapidità delle consegne, con grande soddisfazione dei clienti finali di Iveco".

# Linde: nuova filiale e nuovi prodotti

Presentata nella nuova filiale di Castel Maggiore, Bologna, al mercato la nuova generazione di carrelli retrattili R14/R20.

di Sergio Lepri



ANDREA LUSVARDI

Linde Material Handling Italia, società controllata dalla tedesca Linde MH, uno dei maggiori produttori mondiali di carrelli elevatori frontali e gamma da magazzino, ha inaugurato ufficialmente a metà aprile la filiale di Castel Maggiore, a due passi da Bologna. La filiale (operativa già da settembre 2012), che si è andata ad aggiungere a quella aperta due anni fa a Milano, è al servizio di un'importante area produttiva-industriale che riguarda le province del capoluogo emiliano, di Ravenna, Forlì, Cesena, Pesaro Urbino, Rimini, Repubblica di San Marino. La nuova sede si estende su una superficie di 1.800 metri quadrati di cui circa 500 dedicati a uffici e a una sala training polivalente. L'officina è stata allestita secondo gli standard che Linde ritiene

adeguati e necessari per garantire un servizio "premium" in linea con le caratteristiche tecniche del prodotto. Particolare attenzione è stata dedicata alla sostenibilità ambientale dell'immobile in termini sia di energia utilizzata sia di controllo delle eventuali emissioni nocive che potrebbero derivare dalla particolare attività dell'officina. A pochi mesi dall'apertura, la filiale occupa oltre dodici addetti nei settori del servizio post vendita, vendita e back office.

"La nuova filiale rappresenta una tappa ulteriore della nostra strategia di sviluppo e della volontà che Linde ha di investire nel nostro paese, nonostante le difficoltà economico-industriali. La consapevolezza dell'unicità dei nostri prodotti, corredati di servizi confezionati per le specifiche e diverse esigenze di ciascun cliente, rappresenta la molla al nostro determinato piano di investimenti che vedrà Linde Italia incrementare progressivamente la propria quota sul mercato nazionale in linea con le performance già raggiunte dal Gruppo sulle altre piazze europee", ha dichiarato a Castel Maggiore, durante l'inaugurazione, Andrea Lusvardi, direttore Business&Development di Linde Italia.

L'inaugurazione della nuova filiale bo-

lognese è stata anche l'occasione per presentare sul mercato la nuova generazione di carrelli retrattili R14/R20 con una portata da 1,4 a 2 tonnellate. Grazie al design compatto e innovativo, i nuovi carrelli retrattili permettono una movimentazione ancora più produttiva delle merci all'interno dei magazzini, mentre le nuove soluzioni tecniche rendono il veicolo più confortevole, potente, sicuro e di semplice manutenzione. L'ampia scelta di montanti, batterie, telai ed equipaggiamenti speciali permette, inoltre, di offrire soluzioni su misura derivate direttamente dalla produzione di serie. Durante la presentazione è stato sottolineato che "quando si parla di tecnologia di magazzino, i retrattili rappre-



sentano la classe premium; questi veicoli sono, infatti, utilizzati sia per il trasporto delle merci sia per lo stoccaggio in altezza. I carrelli sono in grado di raggiungere un sollevamento di 13 metri, >



così da poter utilizzare ulteriori posti-pallet. Dietro questi vantaggi c'è l'innovativo concept del montante, realizzato



con profili più resistenti e rinforzati che consentono una riduzione delle oscilla-



zioni abbinate a una portata residua incrementata fino al 20%. L'efficace assemblaggio dei profili del montante, delle guide catene e dei cilindri di sollevamento

## LINDE CRESCE

Nel 2012, il fatturato di Linde Material Handling (marchio che fa parte del Gruppo Kion, multinazionale tedesca, con altri brand come Fenwich, Still, Baoli, Voltas) è cresciuto rispetto al 2011 del 9,8%, arrivando a 3.132 milioni di euro (contro i 2.854 milioni dell'anno precedente). La cifra raggiunta equivale al 66,3% del fatturato consolidato del Gruppo Kion (nel 2011 si era attestata al 65,3%). Il segmento dei "carrelli nuovi" ha visto una crescita particolarmente significativa, aumentando del 16% di anno in anno e superando con tale andamento i dati del budget. Tutte le "famiglie" di prodotto hanno contribuito a tale crescita, con in testa i carrelli elettrici. In questa classe il numero dei carrelli ordinati è aumentato del 2,3%, definendo un nuovo trend sul mercato globale. Il fatturato nel segmento "service" è aumentato in seguito agli interventi effettuati su singole richieste di manutenzione come pure in relazione ai contratti "full service". Il business del noleggio ha ottenuto un risultato migliore rispetto al 2011, soprattutto nel noleggio a breve termine. La vendita di carrelli d'occasione ha generato un fatturato minore in confronto all'anno precedente, anche se i dati del 2011 avevano avuto un'accelerazione grazie a una significativa transazione occasionale.

In termini "geografici", si è registrata nel 2012 una forte crescita delle vendite in Asia e in America dei carrelli termici, nonostante la generale debolezza del mercato, mentre la gamma da magazzino ha segnato una lieve perdita dello 0,5%, migliore comunque rispetto alle tendenze generali del mercato. Un notevole incremento dei ricavi si è avuto in Germania e nel Regno Unito, così come in Russia e nei paesi dell'Europa orientale, anche a seguito di una più serrata attività di promozione. In Cina, i marchi del Gruppo Kion Linde e Baoli sono andati in controtendenza rispetto al trend negativo del mercato, segnando un incremento del fatturato. Infatti, in Asia i ricavi sono aumentati rispetto ai già alti livelli dell'anno precedente. In particolare, l'Ebit, il risultato ante oneri finanziari, è stato nel 2012 più che raddoppiato, passando dai 258 milioni di euro del 2011 ai 523 milioni del 2012. Il fattore determinante di tale aumento è stata la vendita della quota di maggioranza della divisione "Hydraulics", che ha totalizzato 247 milioni di euro nel segmento Linde Material Handling. L'Ebit rettificato è cresciuto di 51 milioni di euro, arrivando a 330 milioni di euro. Oltre alla crescita dei profitti, il motivo di questo incremento è da ricondurre all'insieme di misure pianificate per il taglio dei costi e per accelerare l'efficienza.

permette di ottenere una visibilità ottimale attraverso il montante". Linde, inoltre, ha concentrato la propria attenzione nella realizzazione di questi carrelli sul miglioramento dell'ergonomia. Le migliorie introdotte riducono lo stress per il conducente e contribuiscono a salvaguardare la sua salute. Gli operatori possono regolare la console di comando, il volante, il display, i joystick e il bracciolo, in modo da adattare perfettamente il posto di guida alle proprie esigenze. Le vibrazioni causate da superfici irregolari, dossi o pavimentazioni danneggiate vengono ridotte al minimo grazie a un sedile ammortizzato ad aria, che permette anche la regolazione in altezza. In relazione al peso dell'operatore, è anche disponibile il posizionamento automatico ottimale della corsa del sedile. ■



# La Number 1 rilancia

L'azienda di Parma, acquistata recentemente dal Gruppo Fisi, è diventata la chiave di volta di quest'ultimo per la scalata in Italia alla leadership nel settore del food e del grocery.

di **Isabella Porretta**



**RENZO SARTORI**

Il Gruppo Fisi è nato recentemente dall'unione di due realtà logistiche padovane, la Sincro, dedicata alla gestione dei magazzini, e la Multiservizi, impegnata nel settore dei trasporti. La fusione, realizzata nel 2011, è stata portata avanti nell'ambito di una strategia che ha accumulato due imprenditori, Gianpaolo Calanchi e Renzo Sartori, entrambi con alle spalle importanti esperienze manageriali nel settore logistico sia privato sia pubblico. Una strategia fondata sulla convinzione che, come ci dice Sartori, "il settore logistico nazionale, in primo luogo quello rivolto alla grande distribuzione organizzata, sia oggi assai debole perché troppo frammentato in tante, numerose, ma piccole aziende. Se queste dovessero crescere molto probabilmente avrebbero davanti importanti spazi di sviluppo". I comportamenti e le decisioni dei due manager padovani si

sono ispirate a tale convinzione, che è divenuta la "loro linea guida". Non si sono poi limitate a unire Sincro e Multiservizi, ma hanno fatto un importante passo avanti. Infatti, nell'ottobre 2012, il Gruppo Fisi ha rilevato la Number 1, la società logistica di Parma, tra i leader nel settore del retail, in precedenza di proprietà al 100% della Barilla. "Eravamo fornitori della Number 1, Calanchi vi ha anche lavorato, organizzando il mondo dei trasporti che gravitava intorno all'azienda. È stata una scelta di grande rilievo, date le dimensioni della Number 1. Ma come dicevamo prima, oggi bisogna crescere, aumentare le dimensioni specialmente per lavorare nel settore della grande distribuzione e del retail. Il nostro obiettivo è quello di diventare leader nel settore del food e del grocery".

**INGEGNER SARTORI, CON LA CRISI CHE STIAMO VIVENDO IN QUESTO PAESE, AVETE DIMOSTRATO GRANDE CORAGGIO...**

■ Guardi, il discorso sulla crisi, generalmente, si dipana solo in una proiezione negativa, snocciola semplicemente dati in peggioramento. Secondo me, invece, ha aspetti assai più complessi. Credo fermamente che, intanto, la crisi apra opportunità, spinga le imprese, anche quelle del nostro settore, a impegnarsi sul know

how, sull'innovazione, per avere le carte in regola per risalire la china, per essere più competitive sul mercato, per avere più chances. Questo ragionamento è stato alla base della nostra acquisizione di Number 1. Un'acquisizione che ci ha fatto crescere sotto il profilo delle nostre competenze. Tornando alla crisi, posso aggiungere che, in una situazione come l'attuale, sia le aziende produttrici di beni di largo consumo sia la grande distribuzione hanno la necessità di concentrarsi sul loro core business, nei settori di propria competenza dove devono trovare margini e abbassamento di costi. Per la logistica devono trovare specialisti che facciano il lavoro con grande specializzazione, usando processi e tecnologie che aumentino l'efficienza della supply chain. Anche in questo senso la crisi è un'opportunità. La crisi, inoltre, deve farci rivalutare valori che abbiamo nel nostro paese perso ...





#### A QUALI SI RIFERISCE?

■ Penso che siamo giunti a questo punto non solo per la congiuntura economica negativa, ma anche perché abbiamo smarrito molti dei valori che sono stati storicamente a fondamento del nostro sviluppo civile. Il sorgere di tanti populismi, moralismi, di scontri frontali senza esclusione di colpi, ha finito con il livellare tutto verso il basso. Il livello culturale del paese ha pagato uno scotto pesante. Gli stessi imprenditori, pur avendo radici popolari e un grosso spessore morale, hanno lentamente perso amore sia per il paese sia per il lavoro. Per uscire dalla crisi, che ripeto è un'occasione per farci tutti riflettere, dobbiamo rovesciare questo andamento, con l'impegno e l'applicazione e non solo con delle "formule". Credo che, prima di ogni altra cosa, occorra "rinsavire".

#### TORNANDO ALLA LOGISTICA, COME È ANDATA FINO A OGGI LA VOSTRA ESPERIENZA ALLA GUIDA DELLA NUMBER 1?

■ Abbiamo ottenuto risultati interessanti e, fatto rilevante, non abbiamo perso neanche un cliente di quelli che erano in precedenza nel portafoglio dell'azienda. Abbiamo appena chiuso il bilancio 2012, con un fatturato di 279 milioni di euro e un utile netto di 3,2 milioni (più 1,16% sul 2011). Per noi, come accennavo prima, è stato un passo importante, ma che ci ha permesso di acquisire capacità ingegneristiche e know how. Aspetti fondamentali perché occorre essere sempre più preparati e sempre più in grado di proporre ai clienti soluzioni efficienti. Ripeto che secondo me le imprese produttrici del settore retail e quelle della grande distribuzione chiederanno sem-

pre più frequentemente agli specialisti della logistica di divenire partner. Noi, anche con la crescita della nostre dimensioni, ci prepariamo a essere adeguati a questo ruolo. Stiamo, quindi, proseguendo nello sviluppo di progetti come la "sincronizzazione", ossia di inviare ai CeDi mezzi riempiti con prodotti di marche diverse, una procedura un tempo impensabile, ma che oggi sta sempre più prendendo piede perché riduce i viaggi dei mezzi, che viaggiano a pieno carico, e fornisce vantaggi anche per i centri distributivi. Sta andando avanti anche un altro progetto, "gancio/sgancio", che prevede che le motrici lascino il semirimorchio sotto baia di carico e vadano via con un altro mezzo caricato in precedenza, per essere sempre in movimento e ridurre i tempi morti d'attesa.

#### LE FACCIAMO UN'ULTIMA DOMANDA CHE RIGUARDA L'AUTOTRASPORTO. COME VEDE IL SETTORE?

■ Lo vedo in maniera molto problematica. Anche in questo caso si potrebbe fare il discorso delle dimensioni aziendali: la tanto decantata affermazione "piccolo è bello", non regge più, ha fatto il suo tempo. Così come hanno fatto il loro tempo i "padroncini" che sono stati coloro alla base delle fortune dei committenti. Oggi, l'autotrasporto si deve confrontare con la crescita del costo del carburante, con quella dei pedaggi autostradali e delle assicurazioni, con le conosciute difficoltà di accedere al credito bancario o alla stipula di mutui, con la sempre più diffusa prassi di ricevere i pagamenti delle fatture in ritardo. Una serie di situazioni negative che mettono al tap-

peto e in condizioni di non reggere le aziende più piccole, ossia la stragrande maggioranza di quelle che fanno trasporto merci in Italia. Tali difficoltà, oltretutto, stanno colpendo anche le aziende più strutturate e storiche del settore. È evidente che occorre intervenire sull'autotrasporto con urgenza, perché è fondamentale nel nostro sistema logistico, ma non con l'unico obiettivo di evitare il "fermo", come è stato fatto negli ultimi anni, bensì con quello di recuperare efficienza. ■

## ACCORDO CON LA STAR

La Number 1 ha siglato un contratto di due anni, con opzione di rinnovo per il terzo, con la Star, storica azienda alimentare che oggi fa parte dello spagnolo Pasa Group. Quindi, dopo tre anni, la Star torna tra i clienti dell'azienda logistica di Parma. Il contratto prevede lo stoccaggio delle merci presso il magazzino Star di Agrate nel nord e presso l'hub Number 1 di Caserta sud per il Meridione, una movimentazione di oltre 11 milioni di colli, per un totale di 29.886 consegne. La commessa ha un valore di cinque milioni di euro l'anno. "Siamo orgogliosi di aver riconquistato la fiducia di un ex-cliente come Star in un rinnovato rapporto che testimonia la determinazione con cui la nuova proprietà si sta muovendo sul mercato, con investimenti, con l'acquisizione di nuovi clienti e con nuovi progetti", ha detto l'ad di Number 1 Gianpaolo Calanchi.

# MY USATO

**GARANTITO**

## 5 BUONE RAGIONI PER SCEGLIERE MY USATO SICURO



Ci sono molte e buone ragioni per scegliere **My Usato® CLS**: opportunità, convenienza, garanzia, ampia gamma e un eccezionale offerta a tasso zero.

- 1 **OPPORTUNITÀ** di trovare il carrello elevatore a tasso zero e ed
- 2 La **CONVENIENZA** di un prezzo basso e di un
- 3 Una **GARANZIA** di 3 anni o 30000 ore
- 4 Una **GAMMA** di modelli, di carichi e di categorie
- 5 **OFFERTA** a tasso zero, con possibilità di

I carrelli **My Usato® CLS** sono allestiti in 4 diverse categorie: **EASY, QUALITY, PREMIUM** e **PREMIUM Plus**.  
 La categoria in base a determinate caratteristiche quali: livello di attrezzatura, tipo di forche, tipo di pneumatici, tipo di motore, etc.  
 non facciamo sconti!

**Tutti i carrelli in vendita con le disponibilità aggiornate sono visibili sul sito [www.cls.it](http://www.cls.it)**

CLS - CGT Logistica Sistemi S.p.A.

Sede Legale e Direzione Generale Strada Provinciale, 121 - 20061 Carugate MI - Tel. 02 925051 - Fax 02 9250111





## UNA MANCANZA NEI CONTROLLI È STATA FATALE

SERVIZIO DI MANUTENZIONE PROGRAMMATA. MEGLIO NON CORRERE RISCHI.

La sicurezza è un requisito da tenere sempre sott'occhio nel lavoro. SicuraMente è un progetto voluto da aziende leader nel settore per promuovere il corretto utilizzo dei carrelli elevatori e la manutenzione delle macchine nei

tempi e nei modi previsti dalla legge. Perché la mancanza di controlli può portare conseguenze che lasciano il segno. Pensaci. Per conoscere meglio i pericoli e le responsabilità: [sicuramente.org](http://sicuramente.org)

Un progetto voluto e promosso da:

**JUNGHEINRICH**  
Machines. Ideas. Solutions.

Logistica leader  
**Linde**

**OM STILL**

**TOYOTA**  
MATERIAL HANDLING

Tutte le indagini del progetto

[sicuramente.org](http://sicuramente.org)

