

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



La nostra vision: essere partner di crescita dei nostri clienti

INTERMODALITA': IL MINISTERO APRE I "TAVOLI"

EDITORIALE

Schengen in pericolo:
la logistica "paga"

PORTUALITA'

Trieste scommette
sulla ferrovia

ATTUALITA'

L' "isola" Sardegna
programma lo sviluppo



Amore per la semplicità

La logistica da un diverso punto di vista

Il modo migliore per gestire le supply chain più lunghe e complesse è un approccio integrato, capace di dare visibilità a tutte le attività operative.

Come esperti di supply chain, in CEVA ci impegniamo a rendere la vita dei nostri Clienti il più semplice possibile: proponiamo un interlocutore unico, che integra tutto ciò che facciamo, così ti è più facile coordinare la logistica. Farai esperienza di una comunicazione rapida, in diretto contatto con i responsabili, e di un servizio altamente reattivo. Questo approccio integrato ci rende unici e rende la tua vita molto più semplice.

Non è arrivato il momento di vedere la supply chain da un diverso punto di vista? Noi crediamo di sì.

Altre informazioni su come trasformare la tua supply chain all'indirizzo
www.cevalogistics.com



Making business flow

"FIBRILLAZIONE" SCHENGEN ...

Trasporti e logistica pagano un alto prezzo

DAI PRIMI DI GENNAIO LA SITUAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE IN EUROPA È PRECIPITATA. SEI PAESI HANNO REINTRODOTTO I CONTROLLI ALLE FRONTIERE INTERNE DELL'UNIONE, FRA CUI IL BLOCCO NORDICO FORMATO DA DANIMARCA, SVEZIA E NORVEGIA. ANCORA PEGGIO SONO ANDATE LE COSE DA QUANDO IL CANCELLIERE AUSTRIACO WERNER FAYMANN IN UN'INTERVISTA AL GIORNALE OESTERREICH HA DICHIARATO CHE IL GOVERNO STAVA PRENDENDO IN ESAME LA DECISIONE DI "ANNULLARE TEMPORANEAMENTE" LE REGOLE DI SCHENGEN SULLA LIBERA CIRCOLAZIONE IN EUROPA E CHE "IL CONTROLLO DELLE PERSONE CHE VENGONO NEL NOSTRO PAESE SAREBBE STATO RAFFORZATO". A QUESTE PAROLE HA FATTO SEGUITO LA MINACCIA DI "MURI" AL BRENNERO. QUALORA L'UNIONE NON TROVASSE UNA SOLUZIONE PER PORRE SOTTO CONTROLLO I FLUSSI MIGRATORI DI COLORO CHE FUGGONO DALLE GUERRE SI POTREBBE DELINEARE UNA VERA E PROPRIA "SOSPENSIONE" DELLA LIBERA CIRCOLAZIONE DEI CITTADINI ALL'INTERNO DEL TERRITORIO COMUNITARIO. NON SOLO UNA DRAMMATICA, ENNESIMA SCONFITTA POLITICA, MA ANCHE UN GRAVE COLPO ALL'ECONOMIA GIÀ IN DIFFICOLTÀ. SECONDO LA VALUTAZIONE DI FRANCE STRATÉGIE, UN ORGANISMO DI RIFLESSIONE E DI ANALISI SOCIO-ECONOMICA, INSEDIATO DAL PRIMO MINISTRO FRANCESE NELL'APRILE DEL 2013, UNO STOP DELL'AREA DI LIBERA CIRCOLAZIONE POTREBBE COSTARE ALL'EUROPA NEI PROSSIMI DIECI ANNI UNA CIFRA SUPERIORE AI 100 MILIARDI DI EURO. SOLO LA FRANCIA PERDEREBBE UNO O DUE MILIARDI DI EURO A BREVE TERMINE E 10 MILIARDI NEL CORSO DI UN DECENNIO. STESSA SORTE TOCCHEREBBE AL NOSTRO PAESE. IN PARTICOLARE, GLI ESPERTI DI FRANCE STRATÉGIE HANNO SOTTOLINEATO CHE "A LUNGO TERMINE, UN GENERALIZZATO CONTROLLO AI CONFINI SAREBBE EQUIVALENTE ALL'INTRODUZIONE DI UNA TASSA DEL 3% SUI COMMERCII NELL'AREA SCHENGEN, FATTO CHE PORTEREBBE A UNO STRUTTURALE DECLINO DEL COMMERCIO NELL'ORDINE DEL 15/20%". GRAVISSIMA SAREBBE LA SITUAZIONE AL BRENNERO SE NON SI TROVASSERO SOLUZIONI: COME SOTTOLINEA LA CGIA DI MESTRE DA QUESTO VALICO PASSA, TRA AUTOTRASPORTO E FERROVIA, OLTRE IL 40% DELLE NOSTRE ESPORTAZIONI CHE VALICANO LE ALPI, OLTRE IL 30% SU STRADA. CON LA REINTRODUZIONE DEI CONTROLLI SI ALLUNGHEREBBERO NOTEVOLMENTE I TEMPI DI ENTRATA/USCITA DAL VALICO CON UN FORTE DANNO ECONOMICO, SPECIALMENTE IN UN'ORGANIZZAZIONE ECONOMICA E DEL COMMERCIO OGGI SEMPRE PIÙ FONDATA SUL JUST IN TIME. PER L'AUTOTRASPORTO POTREBBE RAPPRESENTARE UN COLPO MOLTO DIFFICILE DA ASSORBIRE. "I RISULTATI NEGATIVI - HA SOTTOLINEATO IL SEGRETARIO DELLA CGIA RENATO MASON - INVESTIREBBERO ANCHE LE IMPRESE MANIFATTURIERE ITALIANE E, IN PARTICOLAR MODO, QUELLE DEL NORD EST CHE LAVORANO CON CONSEGNE GIORNALIERE IN TEMPI CONCORDATI VERSO I PAESI DEL NORD EUROPA. A CAUSA DEI RITARDI DELLE CONSEGNE POTREBBERO RISCHIARE DI PAGARE PENALI SALATISSIME, CON IL PERICOLO DI PERDERE ANCHE LE COMMESSE".

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Cover

**PER GEODIS UN 2015 ANDATO
OLTRE GLI OBIETTIVI**

8

CeMAT 2016 ad Hannover

**IL SALONE LEADER DELL'INTRALOGISTICA
PUNTA LE CARTE SULL'"INTELLIGENZA"**

16

Assogistica Cultura e Formazione

**A MAGGIO, A MILANO,
TRE NUOVI CORSI**

32

Intermodalità

**APERTI QUATTRO TAVOLI DI LAVORO
AL MINISTERO DEI TRASPORTI**

35

Portualità e ferrovia

**TRIESTE SEMPRE PIU'
PROIETTATA SULL'INTERMODALITA'**

39

Treno senza confini

**CINA-EUROPA: TRA MARE E CIELO,
CRESCIE IL TRASPORTO FERROVIARIO**

43

Attualità

**LA SARDEGNA
PROGRAMMA LO SVILUPPO**

45

Attualità

**LOGISTICA SEMPRE PIU' "COMPLESSA",
NUMBER 1 PUNTA SULL'INNOVAZIONE**

47

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

11

DALLE AZIENDE

18



Una risoluzione del parlamento europeo ha riconosciuto alla Sardegna lo stato di "insularità" che dovrà essere recepito dalla commissione. L'isola ne trarrà notevoli vantaggi anche in termini di finanziamenti comunitari (il servizio a pag. 45)



Per fronteggiare e adeguarsi ai drastici cambiamenti che sta vivendo negli ultimi anni la logistica, la Number 1, leader nel settore food&grocery, sta sempre più investendo sull'innovazione di prodotti e processi (il servizio a pag. 47)



Organizza il

CONVEGNO

SUPPLY CHAIN 4.0: SOGNO ...E SON DESTO



9 Giugno 2016 - Ore 9,00-13,00

Hotel Enterprise
Corso Sempione 91, Milano

Per informazioni: Tel. 02 66989866 oppure 334 6852762

Il convegno è pubblico, previa registrazione sul sito www.assologisticaculturaeformazione.com

Economia sempre in altalena

Fatturato e ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

(feb. 2014-feb. 2016, indici destagionalizzati del fatturato e medie mobili)



(feb. 2014-feb. 2016, indici destagionalizzati degli ordinativi e medie mobili)



(feb. 2014-feb. 2016, variazioni % rispetto allo stesso mese dell'anno prec.)



L'economia italiana continua a dare segnali altalenanti a iniziare da quelli che emergono dai dati Istat sulla produzione industriale: al netto del settore delle costruzioni, gli indici mostrano un andamento mensile contraddittorio, segnando in gennaio un marcato aumento (più 1,7% rispetto al livello di fine 2015), seguito da un calo in febbraio (meno 0,6%). Nella media del trimestre dicembre-febbraio l'indice ha registrato un aumento dello 0,3% rispetto al trimestre precedente, quindi si tratta di una situazione praticamente "ferma". L'erraticità degli anda-



menti si riscontra anche nelle misure in valore del fatturato delle imprese industriali, aumentato nei primi due mesi dell'anno rispettivamente dello 0,9% e dello 0,1% su base congiunturale, ossia sul mese precedente. La media degli ultimi tre mesi è risultata comunque negativa, avendo registrato una flessione dell'1%, con in particolare cali significativi nei comparti dell'energia (meno 10,4%) e dei beni strumentali (meno 1%). Indicazioni più favorevoli giungono dagli ordinativi dell'industria, cresciuti in febbraio sul mese precedente dello 0,7%, grazie a una migliore "spinta" della componen-

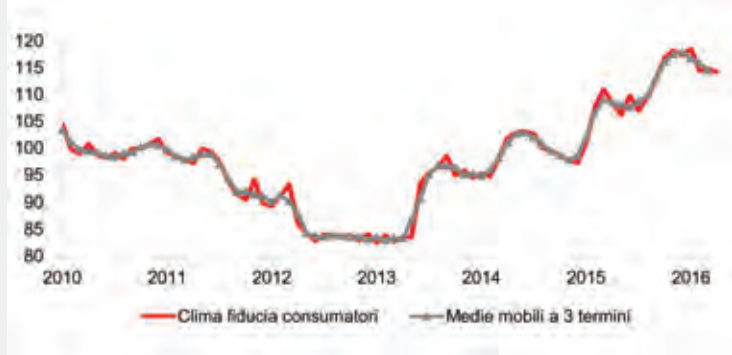


te interna, che ha segnato un aumento dell'1,6%. Questo potrebbe essere un segnale confortante, dato che uno dei primi problemi del paese, segno di una fase deflattiva in corso, è da molto tempo la debolezza della domanda interna. Più in particolare su questo aspetto va sottolineato che a febbraio le vendite al dettaglio hanno registrato un incremento su gennaio dello 0,3% sia in valore sia in volume. I prodotti alimentari sono stati la componente più dinamica, con un incremento dello 0,8% in volume, mentre i beni non alimentari hanno mostrato un ritmo di crescita più moderato (più 0,2%). Nel periodo dicembre-febbraio, comunque, l'indice delle vendite ha registrato una sostanziale stazionarietà, con un incremento soltanto dello 0,1%. Sempre in febbraio, a testimonianza dell'andamento altalenante, si è registrato un recupero delle esportazioni (più 2,5% in valore rispetto al mese precedente su dati destagionalizzati) che è venuto subito dopo la diminuzione registrata in gennaio (l'incremento più sostenuto ha interessato i beni di consumo non durevoli con un aumento del 3,6% e i beni strumentali con un rialzo del 3,2%). Anche le importazioni hanno segnato un lieve aumento (più 0,6%), con una significativa crescita dei beni strumentali (più 2,6%). Tuttavia, a testimonianza dell'incertezza sull'evoluzione dei mercati emergenti,

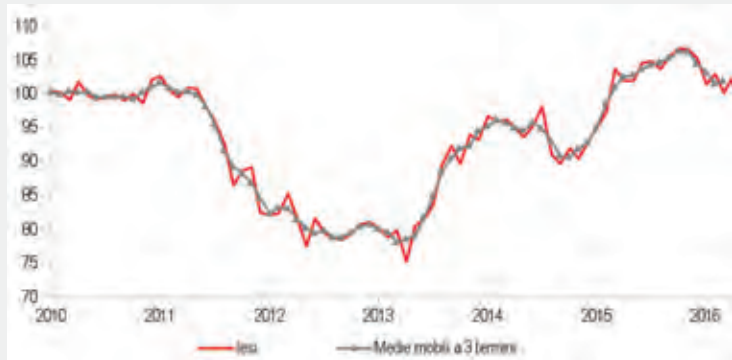
Clima di fiducia

Fonte: ISTAT

(consumatori, gen. '10-apr. '16, indici destagionalizzati, base 2010=100)



(imprese, gen. '10-apr. '16, indici destagionalizzati, base 2010=100)



Valore delle vendite al dettaglio

Fonte: ISTAT

(feb. 2014-feb. 2016, variazioni % sul mese precedente)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(feb. 2014-feb. 2016, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



(feb. 2014-feb. 2016, variazioni % sullo stesso mese dell'anno prec.)



a marzo il commercio estero extra Unione europea ha segnato una battuta d'arresto, particolarmente marcata per le importazioni (meno 2%) rispetto alle esportazioni (meno 0,3%). In questo quadro la ripresa dei prezzi del petrolio ha influenzato l'andamento delle esportazioni e delle importazioni di beni energetici (rispettivamente più 17,6% e più 6,7% le variazioni congiunturali). Tornando sul settore della produzione, c'è da segnalare un rafforzamento delle indicazioni positive per quanto riguarda le costruzioni: l'indicatore Istat di febbraio del settore ha mostrato segnali di ripresa (più 0,3% la variazione rispetto a gennaio e più 0,6% l'anda-



Produzione nelle costruzioni

Fonte: ISTAT

(feb. 2015-feb. 2016, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



mento degli ultimi tre mesi rispetto al trimestre precedente). Ad aprile, anche il clima di fiducia nelle costruzioni è migliorato, mentre il mercato immobiliare ha registrato un consolidamento dei segnali di ripresa delle compravendite. A conferma della situazione "in altalena", sono venuti anche gli ultimi dati Istat sull'occupazione: dopo il calo di febbraio (meno 0,4%, pari a 87 mila unità), a marzo la stima degli occupati è salita dello 0,4% (più 90 mila persone occupate), tornando ai livelli di gennaio. L'aumento riguarda sia i dipendenti sia gli indipendenti. ■

THE WASHINGTON POST

Giro di vite in Cina sulle NGO straniere

In Cina, il Congresso nazionale del popolo ha approvato una legge che pone sotto la diretta "supervisione" degli apparati di sicurezza, in particolare l'Ufficio della pubblica sicurezza, le NGO, ossia le organizzazioni non governative straniere. In precedenza, tale supervisione era stata sempre esercitata dal ministero degli Affari sociali. Il testo approvato, sul quale vi è stato un lungo dibattito in seno al partito comunista e che ha richiesto almeno tre riscritture, ha suscitato allarme tra le organizzazioni civili e umanitarie, i governi occidentali e le lobby industriali, in primo



luogo di quelle statunitensi. L'impegno delle NGO straniere sul territorio cinese è sempre stato rivolto a alcuni temi centrali: aiuti legali contro le discriminazioni, aiuti umanitari

contro la povertà, aiuti per migliorare l'educazione sanitaria. Secondo le nuove disposizioni, saranno sottoposte a un rigido controllo sia le attività sia i budget delle NGO. Inoltre, chi vi lavora potrà essere chiamato per "interviste-spot" sulle proprie mansioni. Infine, potrà essere disposta la chiusura di un'organizzazione qualora la polizia ritenesse la sua attività pericolosa per la sicurezza dello Stato. Probabilmente, come sottolineano gli osservatori occidentali, alla base del nuovo provvedimento c'è la preoccupazione che gli stranieri che svolgono attività civili in Cina alimentino comunque un disegno ostile al modello politico del "Partito-Stato".

Zhang Young, autorevole membro del comitato del ministero degli Affari civili tradizionalmente preposto alla disciplina delle NGO straniere, ha dichiarato: "La nuova legge non deve destare preoccupazioni. Le attività delle oltre 10 mila NGO che operano da oltre 30 anni nel paese sono state sempre accolte con favore perché hanno aiutato sia la nostra apertura verso il mondo esterno sia i nostri progressi sociali. Però, un numero, estremamente limitato, di tali organizzazioni sono impegnate in attività che rappresentano una minaccia per la nostra stabilità sociale. Questa è la ragione della nuova legge". Resta il fatto che le autorità cinesi non sono state in grado di fornire un esempio concreto o di indicare una NGO che svolga attività ritenute "eversive". ■



**Il sito EUROMERCI
è NUOVO e INTERATTIVO**

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

www.euomerici.it

*Uno strumento indispensabile
per chi lavora con le merci*

Per GEODIS un 2015 oltre gli obiettivi

“Siamo tra i primi tre player logistici nazionali e puntiamo a consolidare la nostra leadership”, dice Francesco Cazzaniga presidente e AD della Contract Logistics Line of Business di GEODIS in Italia.

di **Ornella Giola**



FRANCESCO CAZZANIGA

“ Il 2015 è stato un anno di consolidamento dopo un 2014 che aveva già dato buoni risultati. Abbiamo registrato una crescita di qualche punto percentuale, raggiungendo quota 190 milioni di euro di fatturato e un risultato operativo del +3%”. Esordisce così - con la professionalità che lo contraddistingue - Francesco Cazzaniga, Presidente e Amministratore Delegato della Contract Logistics Line of Business di GEODIS in Italia. Si tratta - chiediamo - di risultati in linea con quanto vi eravate prefissati? “Quanto raggiunto - replica Francesco Cazzaniga - è leggermente superiore a quanto inizialmente pianificato”.

POSSIAMO QUINDI AFFERMARE CHE SI STIA VEDEDO LA FINE DEL TUNNEL (DELLA CRISI)?

Il 2015 non si è presentato come un unicum: dopo i primi sei mesi caratterizzati da un certo entusiasmo, nella seconda metà dell'anno c'è stata una ripresa della 'real life'. Terrei a precisare che queste mie affermazioni non vanno lette solo alla luce dell'impatto immediato dell'andamento di mercato sul fatturato, ma provengono da considerazioni sorte dal confronto con i nostri clienti. In ogni caso per la Contract Logistics Line of Business di GEODIS in Italia il 2015 è stato un'ottima annata, dal momento che abbiamo effettuato acquisizioni davvero importanti e che ci hanno fatto crescere straordinariamente in certe Lines of Business. Una situazione che non si è verificata però con la totalità dei nostri clienti, specie per quelli che operano in mercati maturi.

DI CHE ACQUISIZIONI SI PARLA?

A giugno 2015 abbiamo acquisito un'azienda leader del settore eCommerce a livello internazionale, con la conseguente apertura di un sito da 45 mila mq e con quindi un primo trimestre

operativo che è stato un vero boom per questo cliente, subito posizionato al top della nostra clientela.

QUALI TREND STANNO EVIDENZIANDO I PRIMI MESI DEL 2016?

Il 2016 sembrava essere una continuazione della seconda parte del 2015, ma da metà marzo si è verificata una certa ripresa. Complessivamente la situazione per la Contract Logistics Line of Business di GEODIS in Italia è positiva: va bene il fatturato e abbiamo consolidato nuove acquisizioni portandole subito in positivo. Il tutto in un contesto dove cominciamo a raccogliere risultati di un piano strategico partito nel 2010 e col quale puntavamo a collocarci tra i primi tre player logistici nazionali, anche per qualità dei servizi offerti e non solo a livello dimensionale. L'obiettivo è sta-





to centrato: il riconoscimento del nostro ruolo tra i top player del mercato c'è e si evince anche dalle accelerazioni con cui abbiamo realizzato acquisizioni di clienti molto importanti. Nel corso del 2016 ci attendiamo che il processo di crescita in Italia venga consolidato e potenziato.

SE DOVESSIMO CONSIDERARE I PROGETTI 2016 PER L'INTERO GRUPPO?

■ Anche il Gruppo ha progressivamente cambiato pelle e si è organizzato su cinque Lines of Business, ovvero Supply Chain Optimization, Freight Forwarding, Contract Logistics, Distribution & Express e Road Transport. In un mondo che muove sempre più merci l'area del Freight Forwarding ha un ruolo di grande importanza e qui il nostro Gruppo è cresciuto parecchio. Da un paio di anni si stanno però rivedendo le focalizzazioni strategiche, concentrandosi in aree geografiche chiave (USA, Messico, Brasile, Europa centrale e Cina), puntando a garantire un'offerta completa e globale in tutte le cinque Lines of Business, non cercando quindi tanto la crescita fine a se stessa e sposando sempre più il Freight Forwarding con la Contract

Logistics Line of Business. La recente acquisizione negli Usa di OHL (Ozburn-Hessey Logistics) è stata fatta rispettando la logica di questo disegno.

COME SI POSIZIONA GEODIS IN ITALIA ALL'INTERNO DEL GRUPPO?

■ Come Geodis in Italia fatturiamo 480 milioni di euro sugli 8 miliardi generati da tutto il Gruppo; siamo la terza country a livello globale e nello specifico segmento della Contract Logistics da secondi siamo diventati terzi, per via della nostra recente crescita negli Stati Uniti.

VOGLIAMO SINTETIZZARE I PIANI STRATEGICI DI GEODIS IN ITALIA PER IL BREVE-MEDIO PERIODO?

■ Intendiamo consolidare quanto fin qui raggiunto con successo e dimostrare ai clienti di poter garantire la stessa qualità con cui siamo cresciuti assieme a loro. Per il 2016 mi attendo un aumento del fatturato molto importante, dell'ordine del 10-15%.

CHE DIRE DA QUESTO PUNTO DI VISTA PER IL GRUPPO NEL SUO COMPLESSO?

■ Ha un piano simile al nostro: consolidamento del grande passo avanti

avvenuto anche per crescite esterne e che richiede delicati processi di integrazione. Da 6,6 miliardi siamo passati a 8 miliardi di euro di fatturato, con una presenza geografica eterogenea, eterogeneità alla quale occorre prestare la giusta attenzione.

DELLE VOSTRE CINQUE LINES OF BUSINESS QUALI RICEVERANNO LE MAGGIORI ATTENZIONI DA PARTE DEL GRUPPO?

■ Il trasporto internazionale (specie marittimo e aereo) svolge un ruolo importante. Siamo comunque certi che non basti fare del Freight Forwarding, ma che occorra anche un impegno forte per la Contract Logistics, specie nei mercati dove vogliamo continuare a crescere quali Usa, Cina e Germania.

TRA I VOSTRI CLIENTI VE NE SONO ALCUNI CHE OPERANO NELL'ECOMMERCE. COSA HA COMPORTATO PER UN 3PL LAVORARE CON QUESTE REALTÀ E COME VEDE IL FUTURO DI QUESTO SEGMENTO?

■ In effetti lavoriamo con importanti clienti, che registrano livelli di crescita vertiginosi. Il che ha comportato soprattutto maggiori investimenti in IT, >



SUL VERSANTE DELLE RISORSE UMANE COSA STA FACENDO GEODIS PER LA LORO VALORIZZAZIONE?

Lo scorso anno la Contract Logistics Line of Business di GEODIS in Italia ha ottenuto la prestigiosa certificazione “Investors in People” (IiP), attestato, riconosciuto a livello internazionale, conferito solo alle organizzazioni che dimostrano di rispettare precisi standard di qualità nell’ambito delle risorse umane. Tengo a precisare che questo processo non è un fatto formale, ma sostanziale. Siamo al terzo anno e il modo di vivere l’azienda sta velocemente cambiando e - vinta la diffidenza iniziale - la scelta si è rivelata un vero successo. Ne sono convinto, anche perché percepisco grande soddisfazione da parte dei collaboratori. ■

costringendoci ad addentrarci in un ambito tecnologico anche costoso, con tutti gli handicap che ciò può comportare per l’esigenza di essere molto flessibile tipica di un 3PL. Quanto all’eCommerce è e sarà uno dei canali di vendita rispetto al quale però non so dire con certezza co-

me il nostro Paese si posizionerà. Oggi la sua incidenza in Italia è ancora bassa (4% del mercato); molto probabilmente ci allineeremo con un mercato più maturo e più vicino culturalmente al nostro come quello francese, dove l’incidenza dell’eCommerce è 9%.

IMPEGNO COSTANTE SUL VERSANTE DELLA CRS

GEODIS garantisce ogni giorno etica e conformità nei confronti dei suoi stakeholders - dipendenti, clienti, partner e società civile - e segue i principali obiettivi della sua Corporate Social Responsibility attraverso quattro pilastri: essere un datore di lavoro impegnato e attrattivo, essere un partner per la crescita sostenibile dei propri clienti, riunire i partner intorno agli impegni GEODIS e impegnarsi nei confronti dell’ambiente e della comunità. “La CSR - spiega Francesco Cazzaniga - è al centro dello sviluppo dei nostri dipendenti attraverso una politica in materia di risorse umane che consente di creare coinvolgimento e attrattività del Gruppo. La mission fondamentale è quella di contribuire al successo dei nostri clienti ottimizzando la loro catena logistica, nonché di supportare i clienti, aiutandoli a superare gli ostacoli logistici e a raggiungere i loro obiettivi economici, ambientali e sociali attraverso performance sostenibili. Allo stesso modo la nostra vision consiste nell’assistere i nostri clienti favorendo la loro espansione”. GEODIS ha particolarmente a cuore la tematica ambientale e si impegna costantemente nella riduzione delle emissioni di inquinanti e anidride carbonica. Il Gruppo ha firmato nel 2003 il Global Compact delle Nazioni Unite e si è impegnato a rendere la CSR una componente chiave della sua visione aziendale. La politica relativa a etica, compliance e rispetto degli standard rappresenta un impegno supplementare preso dalla società per promuovere la soddisfazione totale degli stakeholders. Iniziative diverse quali l’ottimizzazione delle rotte da percorrere e il rinnovo costante delle flotte di veicoli da trasporto, hanno caratterizzato GEODIS negli ultimi anni. Per quanto riguarda il warehousing, il programma green di GEODIS prevede sistemi di smaltimento e riciclaggio dei rifiuti, impianti per la raccolta e il riutilizzo delle acque piovane, monitoraggio dei consumi di acqua ed energia per misurare le prestazioni dei siti e, in particolare, l’utilizzo di fonti energetiche alternative (energia geotermica) congiuntamente all’installazione di pannelli fotovoltaici nei magazzini. “Svolgiamo diverse attività di solidarietà, attraverso la ‘GEODIS Foundation’ che supporta attivamente cause sociali, umanitarie e ambientali, fornendo aiuti alle popolazioni dei paesi più svantaggiati e ad associazioni no profit a sostegno di persone con disabilità”, conclude Francesco Cazzaniga.

Carlo Mearelli nel board di Best Ideas & Projects



Carlo Mearelli, presidente di Assologistica

Il presidente di Assologistica Carlo Mearelli è entrato nel board del comitato tecnico scientifico dell'associazione BIP, Best Ideas & Projects. Si tratta dell'associazione scientifica, nata l'11 gennaio 2013, che intende assumere il ruolo guida di "integratore tecnologico" e quello di punto d'incontro, di discussione, di progettazione e di diffusione tra u-

niversità, mondo della ricerca, enti, istituzioni, imprese e persone fisiche, interessate allo sviluppo delle conoscenze scientifiche e al trasferimento dei risultati alla società civile in favore del progresso tecnologico, industriale, economico e sociale. "Questa carica non ha un merito puramente personale, ma dimostra quanto la logistica sia un elemento strategico e un alleato necessario per chi come la BIP intende essere centro di incubazione di idee, fornitore di soluzioni e team di management progettuale", ha commentato Mearelli nel ringraziare per il riconoscimento. Tra i partner di BIP figurano, tra gli altri, il dipartimento di Ingegneria dell'innovazione dell'Università la Sapienza di Roma e il Consiglio nazionale delle ricerche.

Autotrasporto: un settore alla ricerca di carichi

In Europa, il settore dei trasporti ha mostrato nel primo trimestre dell'anno segni di debolezza. I dati del barome-



tro dei trasporti TimoCom, importante borsa carichi che dalla Germania copre tutto il continente, specialmente la parte est, ne sono testimonianza. Secondo il barometro, il 2016 è partito sotto il "segno dell'orso", per dirla in termini borsistici, con un sensibile calo dei carichi disponibili. Nei primi tre mesi dell'anno, infatti, il rapporto fra carichi e mezzi disponibili ha registrato un valore di 30:70. All'inizio di gennaio, il barometro registrava una percentuale di carichi del 36%, ossia sei punti percentuali sotto il valore medio dell'anno precedente. Tuttavia, il picco negativo



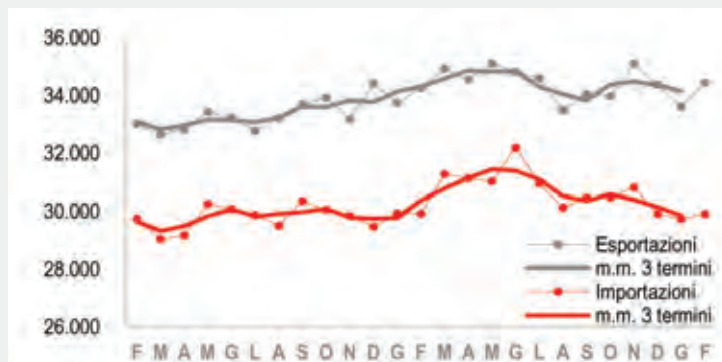
per il settore non era ancora stato raggiunto. In febbraio, il rapporto carichi-mezzi ha infatti lanciato un segnale inequivocabile per il mercato dei trasporti: per il 21% di carichi offerti c'era ben il 79% di mezzi disponibili. Per questo motivo, febbraio 2016 è entrato nella storia degli ultimi cinque anni come il mese più debole in assoluto. "Tutto"

ciò si deve alle difficoltà che sta vivendo il settore europeo dei trasporti e della logistica negli ultimi mesi”, ha spiegato Marcel Frings, Chief Representative di TimoCom. “Il timore di atti terroristici e la crisi dei migranti hanno spinto a chiudere nuovamente i confini anche nell’area Schengen. Il flusso delle merci, che prima scorreva liberamente, ora incontra nuovi colli di bottiglia”. Questa valutazione fortemente negativa trova riscontro anche nell’indicatore sull’andamento della logistica tedesca. Nota a questo proposito l’Associazione federale della logistica: “Crisi finanziaria, crisi greca, Grexit, Brexit e crisi dei rifugiati: il susseguirsi di eventi di portata storica non conosce fine. L’imponderabilità riguardo a un inasprimento dei controlli alle frontiere nell’area Schengen suggerisce prudenza agli operatori logistici, che si attendono nuovi sviluppi e processi di adattamento da pagare a caro prezzo. A ciò si aggiungono incertezze riguardo all’andamento economico a livello mondiale e all’intensità della rivoluzione digitale”. In realtà, a marzo, come da tradizione, si è segnalata una maggiore quantità di merci da trasportare. La primavera, con i suoi primi raggi di sole, ha scosso dal torpore anche il mercato dei trasporti, portando la percentuale di carichi a salire di 12 punti fino a quota 33% (2015: 40%) e dettando il passo per i prossimi mesi. “Anche se all’inizio dell’anno l’indice del clima economico ifo per l’area euro si era colorato a tinte fosche, da questo momento, la congiuntura dovrebbe rivitalizzarsi, grazie al fatto che in questa stagione le persone escono, acquistano e consumano di più. Tradizionalmente, questo si ripercuote in modo positivo sul mercato europeo dei trasporti. Nelle prossime settimane, ci attendiamo una crescita del numero di incarichi di trasporto inseriti nella piattaforma TimoCom”, ha aggiunto Frings. “Già verso fine marzo si è registrato un costante equilibrio fra la percentuale di carichi e mezzi. Ora non resta che osservare se la ripresa avrà seguito anche nel secondo trimestre”, ha concluso Frings.

Flussi commerciali con l'estero

Fonte: ISTAT

(feb. '14-feb. '16, dati destagionalizzati e medie mobili, valori in milioni di euro)



(feb. '15-feb. '16, dati grezzi, variazioni % sullo stesso mese dell'anno prec. valori in milioni di euro)



Export e import in crescita a febbraio

A febbraio 2016 sia le esportazioni, più 2,5%, sia le importazioni, più 0,6%, sono state in aumento rispetto a gennaio. Il surplus commerciale è stato di 3,9 miliardi di euro, con un più 3,5 miliardi in confronto con febbraio 2015. L'aumento congiunturale dell'export ha coinvolto entrambe le principali aree di sbocco, con incrementi del 3,3% verso i mercati extra Ue e dell'1,8% verso quelli europei. I beni di consumo, più 3,4%, i beni strumentali, più 3,2%, e i prodotti intermedi, più 1,7%, sono stati in crescita. Il segnale positivo a livello mensile è tuttavia attenuato dalla contenuta flessione dell'export nell'ul-

timo trimestre rispetto a quello precedente (meno 0,7%), diffusa a tutti i raggruppamenti di prodotti, a eccezione dei beni di consumo non durevoli (più 0,8%). Inoltre, il dato di febbraio scorso, che ha visto un incremento dell'export (più 3,3%) su febbraio 2015, si ridimensiona (e diventa 0,7%) se corretto per i giorni lavorativi (21 giorni a febbraio 2016 contro i 20 di febbraio 2015). Inoltre, è da notare che l'incremento è da ascrivere principalmente all'area dell'Unione europea. In particolare, l'incremento più ampio si è rilevato per Giappone (più 13,6%), paesi Asean (più 12,4%) e Belgio (più 10,2%). Per quanto riguarda i prodotti, rispetto a febbraio 2015, sono in forte aumento le vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (più 21,0%), computer, apparecchi elettronici e ottici (più 10,5%) e articoli in gomma e materie plastiche (più 9,6%). Per quanto riguarda l'import, la crescita (2,4%) su febbraio 2015, è stata determinata esclusivamente dall'area Ue (più 5,5%) ed è stata sostenuta principalmente dagli acquisti di beni strumentali (più 10,7%) e di beni di consumo durevoli (più 10,6%). Noto l'incremento (oltre il 24%) degli acquisti dal Belgio e dalla Repubblica ceca e l'import di autoveicoli (più 30,9%). L'attivo commerciale nei primi due mesi dell'anno è stato pari a 3,9 miliardi, in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (più 3,6 miliardi). Al netto dell'energia il surplus è pari a 7,8 miliardi.

Come morire sui binari della ferrovia

L'agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria-Ansf ha presentato il rapporto 2015, sottolineando, come ha fatto il direttore Amedeo Gargiulo, che "Il 2015 è stato un anno significativo per la sicurezza delle ferrovie. Da un lato, per molte tipologie di incidenti legate all'esercizio ferroviario abbiamo registrato e-



venti in diminuzione, dall'altro c'è stato un incremento dei comportamenti illeciti da parte di passeggeri o persone non direttamente coinvolte nello scenario ferroviario che, però, hanno perso la vita sui binari. Se nel primo caso, non bisogna abbassare la guardia su temi della manutenzione e della formazione del personale, il problema dei pedoni è allarmante. L'Ansf ha da tempo avviato una serie di iniziative volte all'educazione ferroviaria tra i giovani, che sono stati le vittime più numerose, coinvolgendo anche partner qualificati come la polizia ferroviaria e le federazioni della pallacanestro, rugby e pallavolo. A breve lanceremo anche una pubblicità progresso, ma non è sufficiente: occorre il coinvolgimento di tutti gli attori dello scenario ferroviario, dai gestori alle imprese e fino alle istituzioni". L'indebita presenza di pedoni sui binari è stata nel 2015 la maggiore causa di morte sulla ferrovia. Tra le 100 vittime riscontrate negli incidenti gravi (59 morti e 41 feriti gravi), 89 casi sono riconducibili a illeciti attraversamenti da parte dei pedoni (57 morti e 32 feriti), 8 le vittime a seguito di salita o discesa dai treni in movimento (2 morti e 6 feriti). Altri tre feriti gravi sono la conseguenza di incidenti al passaggio a livello e un investimento in manovra. Nel 2015 gli incidenti ferroviari gravi sono stati 114, in lieve aumento rispetto all'anno precedente (109), ma in linea con il valore medio nazionale, segnando un meno 15% rispetto al valore registrato 10 anni fa, nel 2005. ■

Crescono le vendite nel Sud

Gli ultimi due anni hanno registrato un'inversione di tendenza nel mercato immobiliare italiano, con andamento crescente: ad esempio, secondo i dati Istat, il quarto trimestre del 2015 ha visto un aumento delle convenzioni notarili (che sono state oltre 183 mila) per trasferimenti immobiliari del 9,1% in confronto al quarto trimestre dell'anno precedente (che a sua volta era aumentato di quasi il 10% sullo stesso periodo del 2013). C'è da notare che tale aumento ha interessato il settore dell'abitativo, cresciuto del 10%, mentre, sempre

nel quarto trimestre del 2015, i trasferimenti di unità immobiliari a uso economico hanno registrato una flessione del 2,5%. In particolare, il quarto trimestre del 2015 è stato positivo per quanto riguarda l'erogazione di mutui, finanziamenti e altre obbligazioni con la costituzione di ipoteche stipulati con banche o altri soggetti: le pratiche andate a buon fine sono state oltre 100 mila, quasi il 30% in più rispetto allo stesso trimestre del 2014.

Un dato del quarto trimestre dell'anno scorso è particolarmente interessante: a contribuire maggiormente alla ripresa del settore è stato il centro-sud Italia, infatti le convenzioni notarili per mutui e finanziamenti destinati all'acquisto di unità immobiliari sono aumentati del 37,1% al sud, del 35,2% nelle maggiori isole e del 30% al cen-

tro. Anche un rapporto di Scenari Immobiliari, l'istituto indipendente di studi e ricerche che analizza l'economia del territorio in Italia e in Europa, elaborato in occasione dell'evento "Forum del Sud" (organizzato a Lecce e Matera

un indicatore di ritrovata fiducia verso il mercato residenziale attribuibile al miglioramento dello scenario economico, ma, soprattutto, all'effetto combinato del processo di defiscalizzazione, seppure ancora in fase iniziale, e all'incremento dei

mutui erogati, quasi raddoppiati negli ultimi dodici mesi. La ripresa del 2015 si è concentrata soprattutto nelle grandi città, anche al sud, dove è più forte la pressione abitativa con tempi medi di vendita che si sono ridotti di



con la collaborazione del gruppo Cassa depositi e prestiti), ha sottolineato i "segnali di forte ripresa del mercato immobiliare del sud". "I dati mostrano una situazione favorevole per il Mezzogiorno - ha sottolineato Mario Breglia, presidente dell'istituto - dove il 2016 ha confermato il trend positivo dello scorso anno, sia per quanto riguarda le compravendite che la domanda degli investitori, sia privati che istituzionali. La Puglia, secondo la nostra analisi, è stata nel 2015 la prima meta per gli acquirenti privati provenienti dall'estero, superando anche Lazio e Sardegna". In generale, il rapporto di Scenari Immobiliari sottolinea che "il 2015 ha confermato le aspettative di ripresa del mercato immobiliare italiano, con un incremento del 7,2 per cento di compravendite rispetto all'anno precedente. E'

quasi il quaranta per cento negli ultimi dodici mesi".

Per quanto riguarda il futuro, il rapporto prevede al 2018 un notevole incremento dei fatturati immobiliari dei paesi più importanti dell'Eurozona, grazie anche alla probabile allocazione di una parte dei capitali in fuga dall'Asia. Protagonista in Italia, secondo quanto ci si aspetta in base ai dati attuali, sarà sempre il nord, il cui fatturato crescerà fino al picco del 2018 di circa 85 miliardi di euro, generando una variazione positiva del 13,9% rispetto all'anno corrente. Cavalcheranno l'onda della crescita anche le altre aree italiane: "Si prospetta che il sud, in particolare, si allinei con l'andamento del centro, fino a superarlo nel 2018 con una variazione di quasi il dieci per cento rispetto al 2015, di contro a una dell'otto per cento per il centro". ■

vi diamo spazio

270.000 mq ad uso logistico

Offriamo, in acquisto o locazione, fabbricati ad uso logistico, vicino a importanti reti viarie e in zone di grande interesse produttivo.



Annone Veneto (VE)

- prossimità della S.S. 53 «Postumia»;
- a circa km 7 dall'uscita dell'aut.A4 «VE-TS», casello S. Stino di Livenza;
- a circa km 10 dall'uscita dell'autostrada A28 «PN-Portogruaro», casello di Villotta;

Sup. area: mq **42.100** ca.
Sup. Fabbricato:
mq **16.500** ca., frazionabili;
Sup. ampliamento: **5.300** ca.

Altezza utile: var. m **7,50-9,00**
Baie di carico: n **28**
C.E.tip.: F, Ipe 61,30 kWh/m² a.



Medicina (BO)

- area nella quale realizzare un fabbricato ad hoc, con formula «chiavi in mano»
- a km 2 dall'innesto con la S.P. «Traversale di Pianura»
- a km 10 dall'uscita «Castel San Pietro Terme» aut. A14
- a km 15 dall'uscita «Bologna Interporto» aut. A14

Sup. area: mq **74.000** ca.
Sup. realizzabile: mq **23.300**, frazionabili.
Altezza utile: m **7,00** - personalizzabile
C.E.progetto: Ipe 21,37 kWh/m² a.

Lefim

Promotion Real Estate Development

Tel. **0422.299311** • www.lefim.it • info@lefim.it

Abbiamo una sola referenza:
2.500.000 mq di immobili realizzati
per le aziende e i più importanti marchi della G.D.O.



Dal 1930, uomini che lavorano.

Costruzioni Generali Basso cav. Angelo lavora essenzialmente in tre settori di attività:

- è impresa costruttrice per ogni genere di appalto
- agisce come General Contractor per commesse pubbliche e private
- è produttore industriale di sistemi edilizi prefabbricati in cemento armato.

Progettazione e realizzazione
di adeguamenti sismici, sui vostri immobili



SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ
UNI EN ISO 9001:2008
CERTIFICATO N° 13128-T30-C



Alcuni nostri clienti: Benetton Group, Poste Italiane, LIDL, Aspiag Service, Conad, Barilla, Bauli, Coca-Cola Italia, Fercam, Ikea, Texa, Gruppo Permasteelisa, Iris Ceramiche, Gruppo Marcegaglia, Roehling, FedEx.

Basso Cav. Angelo
COSTRUZIONI GENERALI
Industrialized Building Infrastructures

Tel. **0422.999311** • www.costruzionigeneralibasso.it
info@costruzionigeneralibasso.it

Il salone leader dell'intralogistica punta le carte sull'"intelligenza"

La manifestazione si svolgerà dal 31 maggio al 3 giugno e intende delineare come si configureranno la logistica e le supply chain del futuro.

di **Carlotta Valeri**

Wolfgang Pech, senior vice president della Deutsche Messe, aprendo a Milano la conferenza stampa di presentazione del CeMAT 2016 (il salone leader mondiale dell'intralogistica e del supply chain management che si terrà ad Hannover, Germania, dal 31 maggio al 3 giugno) ha così presentato la manifestazione: "CeMAT vuole

quale i prodotti esposti si caleranno. CeMAT 2016 illustrerà le nuove tendenze tecnologiche, che saranno appunto il futuro del settore. Questa è una scelta che la nostra manifestazione ha sempre tenuto in primo piano, non per nulla nell'edizione del 2005 noi al CeMAT parlavamo già di eCommerce. Oggi dobbiamo occuparci del nostro futuro e per questo stiamo introducendo ter-

minimi come intelligenza collettiva, industria 4.0 e naturalmente digitalizzazione e automazione". Le parole di Pech trovano conferma nel tema conduttore di CeMAT 2016, "Smart Supply Chain Solution": i riflettori saranno così puntati sulla catena del valore digitalizzata e in rete.

prossimo CeMAT è l'applicazione di Industria 4.0 nel contesto logistico. In linea con questo trend, in futuro tutti i container e i mezzi di trasporto, e le stesse merci da trasportare, saranno dotati di 'intelligenza'. Sarà così possibile gestire e controllare con molta più accuratezza ogni processo. Velocità, precisione, accessibilità, flessibilità diventeranno fattori competitivi determinanti nello sviluppo dei processi logistici. Alla base di questo sviluppo c'è la digitalizzazione, che darà al settore un importante impulso".

Pech ha aggiunto un aspetto importante, anche per il mercato italiano: "L'importanza dell'intralogistica non è riferita solo alle grandi aziende, ma è un settore che avrà sempre più valore anche per le imprese medio-piccole, se vorranno competere a livello di costi e di efficienza. CeMAT 2016 rappresenterà per queste aziende dalle dimensioni più contenute un momento di riflessione, di studio, di acquisizio-



essere innanzitutto un punto di riferimento europeo per l'intralogistica, e questa intenzione è avvalorata dal fatto che oltre la metà degli espositori che hanno confermato la loro presenza provengono da paesi esteri. Dopo la Germania, infatti, i più importanti paesi espositori saranno Francia, Belgio, Gran Bretagna, Italia, Paesi Bassi, Svezia, Spagna, Turchia, Cina. La prossima edizione di CeMAT si fonderà inoltre su un'idea base, quella di non essere soltanto una fiera che espone prodotti, ma di presentare e illustrare un insieme di temi che rappresenteranno certamente il futuro della logistica e il contesto nel



Il tema è stato ripreso anche da Andreas Gruchow, consigliere di amministrazione della Deutsche Messe, intervenuto in un'altra conferenza stampa di presentazione svoltasi in Germania: "Il trend tematico del





Nelle foto, immagini di passate edizioni di CeMAT

ne di dati e proposte. In fiera infatti, come dicevo, non si espongono solo prodotti, ma soluzioni che interessano complessivamente tutta la catena logistica. Nel programma della manifestazione c'è anche un forum dedicato proprio alle migliori soluzioni 'intelligenti' per le piccole-medie imprese”.

Il fatto che la manifestazione punti molto sull'intralogistica è giustificato dalla crescente importanza del settore. Nella sola Germania i produttori del comparto hanno raggiunto lo scorso anno un volume di produzione



pari a 20,1 miliardi di euro, con un incremento del 3% sul 2014. Inoltre, l'Associazione tedesca che riunisce i produttori del settore prevede per l'anno in corso un'ulteriore crescita del 3%. “Questo eccellente risultato è da attribuirsi da una parte al positivo sviluppo del mercato interno europeo e dall'altra al fatto che c'è stata una

significativa ripresa di singoli settori utenti a livello mondiale che ha permesso di gonfiare il portafoglio ordini dei produttori. Tra questi settori vanno citati l'eCommerce e l'industria automobilistica”, ha sottolineato Sascha Schmel, direttore dell'associazione.

L'importanza dell'intralogistica e l'importanza crescente di soluzioni “intelligenti” hanno posto al centro del prossimo CeMAT l'Information Technology. “Non è più possibile pensare a una logistica non integrata da soluzioni 'intelligenti'. L'IT è il motore dell'innovazione nel mondo della logistica, dove l'internet mobile e l'inclusione di ogni utente finale nella catena del processo creano possibilità

completamente nuove”, ha sottolineato Pech. Alla logistica IT sarà dedicato un ampio spazio del salone e uno degli highlight di quest'area espositiva sarà il Forum Logistics IT e automazione nella cui cornice esperti dell'information technology discuteranno con gli utilizzatori su temi quali cloud nella logistica, soluzioni mobili, interfacce+integrazione, tracking&tracing intelligenti, pianificazioni delle reti, supply chain design, Big Data nella logistica, WMS, elaborazione di immagini nella logistica o virtualizzazione. “Sono sicuro che il CeMAT contribuirà in modo determinante a creare la conoscenza dei trend attuali dell'intralogistica e

dei sistemi automatizzati per il magazzino, illustrandone le potenzialità. L'IT fa da interfaccia tra tutti i settori della logistica. Il software è al di sopra di essi e li mette in rete. Visitare il salone è pertanto un must non solo per gli esperti dell'IT ma anche per i direttori di produzione e i direttori commerciali di tutto il mondo. E' solo qui infatti che possono acquisire una panoramica completa di questo mercato e scoprire quali saranno gli elementi base delle fabbriche e delle catene logistiche del futuro”, ha detto il presidente del direttivo CeMAT Christoph Beumer.



Altri ampi settori del CeMAT saranno Move&Lift e Store&Load. Il primo proporrà innovazioni della tecnologia della movimentazione e del sollevamento: carrelli elevatori, gru e apparecchi di sollevamento, piattaforme aeree, trasportatori continui e tecnologia per la movimentazione portuale. Anche in questo caso, però, non si tratterà più di proporre semplicemente delle macchine, ma soprattutto soluzioni che in futuro consentano di incorporarle nella supply chain automatizzata. Il secondo rivolgerà la sua attenzione ai sistemi automatizzati per il magazzino, presentando sia impianti completi sia impianti di scaffalatura, attrezzature aziendali, pallet, container e sistemi di carico. ■

Parma: visita londinese all'interporto Cepim

La distribuzione urbana delle merci e le politiche di mobilità sostenibile sono al centro di un progetto che vede Cepim-Interporto di Parma tra i protagonisti nella costruzione di soluzioni efficienti non solo a livello locale ma anche europeo. Cepim, infatti, prende parte, a fianco del comune par-



Un momento dell'incontro con la delegazione londinese e il comune di Parma

migiano, al progetto "Freight Tails", all'interno di un panel che vede coinvolte, oltre a Parma, città europee come Bruxelles (Belgio), Maastricht (Paesi Bassi), La Rochelle (Francia), Split (Croazia), Umea (Svezia), Tallin (Estonia), Suceava (Romania) e Gdynia (Polonia), e il Westminster City Council di Londra nel ruolo di coordinatore del progetto. E' in tale contesto che si è svolta la visita dei rappresentanti dell'istituzione londinese all'interporto. Il team, accompagnato da due rappresentanti del comune di Parma, ha incontrato i dirigenti della società e visitato alcune delle strutture e delle infrastrutture logistiche interportuali al servizio delle merci. "Da anni abbiamo messo a punto strategie efficaci - ha sottolineato l'amministratore delegato Luigi Capitani - e elaborato progetti per effettuare in modo efficiente servizi di city-logistics. Abbiamo una lunga esperienza in fatto di trasporto a basso impatto ambientale e un know how che possiamo declinare in modo adeguato a ogni esigenza di trasporto e distribuzione. Lo dimostrano i tanti servizi che abbiamo lanciato e consolidato in questi anni, dedicati al settore food come alle altre tipologie di merce, destinate

all'Italia e all'Europa, ma anche al Far East e agli Stati Uniti. Siamo disponibili a mettere queste conoscenze al servizio del comune e del gruppo di lavoro". L'obiettivo del progetto che coinvolge le dieci città europee è chiaro e urgente: si tratta di trovare - attraverso il confronto, le buone prassi e i progetti perseguiti nell'ultimo decennio - soluzioni efficaci che riducano drasticamente la presenza nelle aree urbane e nei centri cittadini di mezzi pesanti, spesso vuoti o semi-pieni, che congestionano strade e vicoli contribuendo all'emissione di CO2 e di polveri sottili in atmosfera senza una reale efficienza distributiva. Un problema oggi comune a tutti i principali centri urbani europei e internazionali.

OM Carrelli elevatori lancia in Italia il marchio Baoli

Nel mercato della logistica nazionale fa il suo ingresso un nuovo player, si tratta di Baoli, marchio del gruppo Kion, che sarà distribuito in Italia da OM Carrelli elevatori attraverso una rete di dealer appositamente selezionati. Baoli propone una gamma completa di controbilanciati e macchine da magazzino: carrelli elettrici a tre e a quattro ruote da 15 a 50 quintali, termici da 15 a 50 quintali, transpallet e stoccatori. Baoli è un marchio di carrelli elevatori nato in Cina nel 2003 che nel 2009 è stato acquisito dal Gruppo Kion, leader in Europa e secondo al mondo nella produzione di carrelli elevatori e macchine da magazzino. Kion ha completamente riorganizzato la produzione di Baoli, adeguandola ai più moderni standard: componenti, tecnologie, ingegneria di processo e linee produttive sono oggi tutte made in Germany. Il risultato è la sintesi tra l'ingegneria e la tecnologia di un grande gruppo mondiale e il pragmatismo e l'attenzione ai costi tipici dei prodotti realizzati in Asia. Mettere insieme il meglio di due mondi, questa è l'idea di Baoli, non a caso per lanciare il brand è stato scelto il claim "Due mondi, un'idea". Nel mondo il progetto sta già dando i primi importanti frutti, sotto la guida di Kion, Baoli ha infatti registrato a livello globale uno straordinario sviluppo, con gli ordini che nel 2015 sono cresciuti del 22% rispetto all'anno precedente. Baoli è già presente in 5 continenti e 44 paesi, con ben 236 tra distributori e dealer. L'Italia è però il primo mercato dove i prodotti sono distribuiti e garantiti direttamente da una società del gruppo, la OM Carrelli elevatori, i cui massimi dirigenti hanno ideato e curato il progetto di lancio del nuovo marchio. "L'obiettivo è la conquista di quel vasto mercato di clientela interessata



ad acquisire macchine affidabili a un costo abbordabile. Un segmento che cerca qualità, ma senza avere la necessità di carrelli super accessoriati e iper tecnologici. Sintetizzando al massimo, possiamo dire che puntiamo a offrire l'essenziale, ma ben pensato", ha sottolineato Massimo Marchetti, Head of Sales di Baoli.

Prologis Europe: la domanda immobiliare logistica è alta

Prologis, leader mondiale nel settore immobiliare logistico, ha annunciato i risultati conseguiti nel primo trimestre ->



Dal 1975 nella logistica e nei trasporti

STI è partner veronese dei più importanti marchi italiani e internazionali in 150.000 mq di strutture logistiche.

Essere un vostro partner, fare la strada con voi è il nostro impegno.

stre del 2016 relativi al mercato europeo. La società ha chiuso il periodo con un livello di occupazione del 95% e ha siglato contratti di locazione per complessivi 260.500 metri quadrati. A fine trimestre, il portfolio operativo era



di 15,4 milioni di metri quadrati. Considerando anche i progetti di sviluppo e le acquisizioni a valore aggiunto, il portfolio si attestava complessivamente a 16,4 milioni di metri quadrati. “Il sentiment dei clienti si sta uniformando in tutta Europa,” ha dichiarato Ben Bannatyne, presidente di Prologis Europe. “Resta forte nel Regno Unito e nel nord Europa. Il livello di occupazione in tutto il nostro portfolio europeo si conferma il più alto mai registrato”. Nel corso del primo trimestre i mercati più forti in termini di domanda sono stati: Regno Unito, Amburgo, Monaco, Paesi Bassi del sud, Rotterdam e Svezia, nel nord Europa; Lione, Le Havre e Barcellona nell’Europa meridionale; Praga, Budapest e Bratislava per quanto riguarda l’Europa centrale e dell’est. L’offerta di infrastrutture logistiche di Classe A resta bassa in tutti i mercati europei. Nel corso del primo trimestre, Prologis Europe ha avviato quattro progetti di sviluppo nei Paesi Bassi, Regno Unito e Repubblica Ceca. Dei complessivi 59.030 metri quadrati, 71% sono relativi a progetti di sviluppo build-to-suit e 29% a progetti di tipo speculativo. “Stiamo proseguendo lo sviluppo in modo selettivo nei mercati più in difficoltà con solide basi operative, con bassi livelli di spazi sfitti, capitale disponibile e sentiment positivo,” ha sottolineato Bannatyne. Infine, Prologis ha completato in Europa acquisizioni di immobili per un totale di 30 milioni di euro, per complessivi 52.600

metri quadrati, e cinque lotti di terreno, per complessivi 414.390 milioni di metri quadrati. Queste acquisizioni sono in linea con la strategia globale volta a realizzare investimenti con cautela a livello mondiale. Tra le acquisizioni completate vi è anche quella di due strutture da Borgosesia Gestioni a Fiano Romano, a nord di Roma. “Il settore immobiliare logistico continua ad attrarre investitori e il capitale investito nello sviluppo continua a essere consistente”, ha aggiunto Bannatyne. “I tassi di capitalizzazione restano stabili nel primo trimestre, con l’eventualità di un’ulteriore compressione nel corso dell’anno”.

Palletways ha sponsorizzato il raduno di camion d’epoca

Palletways Italia, società leader in Italia nel trasporto espresso su pallet, è stata sponsor ufficiale del primo raduno di camion e corrieri d’epoca organizzato dall’Aite, l’Associazione italiana trasporti d’epoca. La manifestazione



ne, che si è tenuta a Bologna il 24 e 25 aprile, in Piazza VIII Agosto, ha ottenuto il patrocinio del comune e della Regione Emilia Romagna. Al fianco di Palletways, a sponsorizzare l’evento, anche Scania e Topco, concessionario Palletways per la provincia di Bologna. Palletways ha partecipato alla rievocazione storica affiggendo i suoi striscioni sui mezzi d’epoca e con materiale promozionale all’interno del gazebo allestito dagli organizzatori. “Siamo

orgogliosi di aver sostenuto questa bellissima iniziativa. E' stata l'occasione per incontrare molti appassionati - ma non solo - sullo sfondo di una magnifica cornice", ha dichiarato Albino Quaglia, amministratore delegato di Palletways Italia. Su un lato di Piazza VIII Agosto, i visitatori hanno ammirato i "musoni", gli antenati del trasporto su gomma, come l'OM Titano, il Fiat 634 e il Lancia Esatau, la versione pesante della Lancia Ardea. Sull'altro lato, invece, sono stati esposti gli altrettanto amati "baffi": i Fiat 682 e 690, mezzi capaci di suscitare ricordi, emozioni e qualche rimpianto. Accanto a questi esemplari, noti anche tra i non addetti ai lavori, sono stati protagonisti numerosi mezzi di media e piccola dimensione. "L'obiettivo di iniziative come questa - ha commentato Roberto Cabiati, presidente di Aite - non è solo quello di avvicinare la cittadinanza al mondo dei trasporti. Riteniamo doveroso ricordare e onorare quelle categorie di lavoratrici e lavoratori che con il proprio sacrificio e la propria tenacia, viaggiando giorno e notte, in qualunque condizione meteorologica, hanno contribuito alla rinascita del nostro paese nel dopoguerra e alla crescita dell'Italia durante il boom economico, fino ai giorni nostri".

Il Gruppo Gefco apre una filiale in Serbia

Gefco ha iniziato a operare in Serbia, portando anche in questo paese il proprio know-how logistico per migliorare la competitività delle aziende manifatturiere. "In qualità di azienda con competenze uniche nella gestione e ottimizzazione delle supply chain complesse, siamo felici di collaborare a progetti in Serbia per l'industrializzazione e lo sviluppo del commercio estero. Una logistica efficiente è un fattore chiave per la crescita del prodotto interno lordo in un paese come questo", ha commentato Luc Nadal, presidente del consiglio di amministrazione del Gruppo Gefco. Attraverso l'apertura di una filiale in Serbia, una delle economie più dinamiche della regione, Gefco intende portare la propria impronta nell'area del centro Europa, dove il Gruppo è già storicamente presente. La Serbia rappresenta il terzo mercato più grande dell'area, dopo la Romania e la Grecia, e si trova in una posizione ideale tra l'Europa orientale e i Balcani. Lachezar Roubchev, direttore generale di Gefco Serbia, ha sottolineato: "La po-

sizione geografica della Serbia la rende un paese per noi strategico. Stiamo già collaborando con operatori locali come parte dei nostri flussi internazionali e desideriamo ancor più avvalerci del potenziale del paese a fianco degli investitori della zona". Inoltre, il paese sta portando avanti piani di ricostruzione e modernizzazione che includono progetti ferroviari e stradali. Con una rete ferroviaria di 3.809 km, la Serbia possiede l'infrastruttura ferroviaria con la densità più elevata tra i paesi candidati all'adesione all'Unione europea (49,3 m/km² contro la media di 48,3 m/km² dei 28 Stati membri dell'UE). Negli scorsi anni, il paese ha attirato investimenti nella produzione di acciaio, prodotti manifatturieri, chimici e automotive e ha stipulato accordi di libero scambio con l'Unione europea, la Russia, la Turchia e paesi dell'Europa centrale per promuovere la



Uno dei numerosi hub logistici Gefco in Europa

propria attrattiva economica. All'inaugurazione ufficiale di Gefco Serbia, Veljko Jovanovic, consulente del presidente della camera di commercio, ha affermato: "L'obiettivo principale della nostra politica economica è attrarre nuovi investimenti e rafforzare ulteriormente l'economia e il commercio della Serbia. L'arrivo di Gefco conferma che siamo sulla strada giusta per aumentare la competitività e promuovere le nostre capacità commerciali. Ci aspettiamo che Gefco trasmetta la propria esperienza decennale e le proprie prestigiose competenze alle aziende locali, contribuendo così alla crescita e allo sviluppo del settore terziario, in cui la Serbia ha bisogno di progredire, ricordando sempre che il XXI secolo è interamente dominato dai consumatori". ■

E' tempo di cambiare. Ma chi deve

di Franco De Renzo*

Si continua a vivere in un mondo in cui ognuno di noi ha la soluzione giusta a tutti i problemi, naturalmente migliore di quella degli altri. Abbiamo appena terminato di apprendere che la burocrazia costa più dell'evasione. Tutti i partiti si sono ripromessi di porre maggiore attenzione agli sprechi e a far pagare le tasse in maniera più equa ai cittadini. Siamo stati immediatamente informati che le ruberie e le vessazioni continuano, come gli arresti in fragranza di reato.

Con la professione che svolgo, più che a leggere norme, a fare conti, a consigliare sul buon comportamento da tenere, ormai passo più tempo a far comprendere che le tasse sono dovute da tutti e a convincere i miei clienti che pagare le tasse non sarà bello ma è un obbligo morale cui tutti siamo chiamati a seconda delle nostre disponibilità. Non c'è bisogno di aggiungere che non è per niente semplice e l'attività "missionaria" mal si addice a un periodo in cui per alcuni è davvero difficile distogliere risorse per andare avanti nelle attività. Chi evade, non sta sfruttando la situazione ma ruba a ognuno di noi, perché se tutti pagassimo in maniera corretta, poi dovremmo pagare meno di quanto facciamo attualmente.

Una volta sembrava ci fosse maggiore rispetto per le istituzioni. Il presidente della Repubblica era il "signor Presidente", come il Papa era "Sua Santità". Adesso manca poco che quando si parla di Matteo, non si intende uno dei quattro evangelisti, ma il presidente del consiglio dei ministri, anche perché chiamarlo Renzi forse è troppo. Il Santo Padre è invece normalmente chiamato Francesco, come il nostro vicino di casa.

A scuola ci avevano insegnato che i poteri dello Stato erano tre: "legislativo" (parlamento), "esecutivo" (governo) e "giudiziario" (magistratura). Non ricordo che qualche illustre professore avesse detto che i tre poteri fossero in competizione tra loro, ma, anzi, che dovessero cooperare per il bene supremo dei cittadini. Ci ritroviamo adesso che i magistrati accusano i politici di rubare come e più di prima, ma in maniera più complessa, e il governo replica che si aspetta dai magistrati non denunce ma fatti, cioè più sentenze, magari per evitare processi infiniti con successive prescrizioni. Forse la colpa è davvero nell'art. 112 della Costituzione che prevede "Il pubblico ministero ha l'obbligo di esercitare l'azione penale". Certamente alcuni politici continuano a rubare, considerate le cronache giornalieri che ci informano di questi mali affari che vedono coinvolti personaggi spesso ai vertici di istituzioni importanti. Forse anche qualche giudice

non svolge al meglio l'incarico per il quale incassa uno stipendio non male. Sembra che la carrozza invece di essere trainata da cavalli che corrono verso la stessa direzione, venga trascinata da quadrupedi che tendono ad andare dove vogliono, senza rispettare la via che il conducente vorrebbe imporre loro.

In ogni situazione abbiamo bisogno di prendere decisioni condivise con altri. Solo gli eremiti possono avere il privilegio di comportarsi come ritengono, senza dover rendere conto a nessuno, tranne che alla propria coscienza. Noi non siamo eremiti e viviamo in abitazioni spesso più complesse



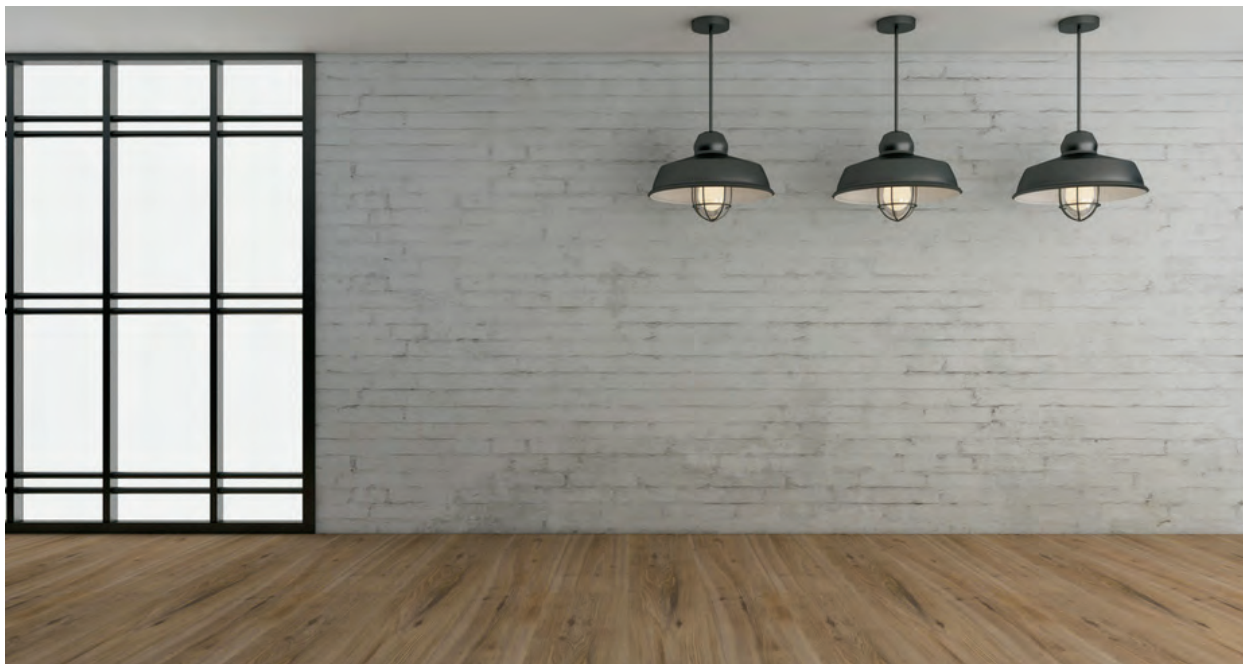
"Oggi, la 'carrozza' dello Stato sembra essere tirata da cavalli, i poteri che lo formano, che vanno ognuno per conto proprio", nota De Renzo

di un alveare. Figurarsi se qualcuno possa non adeguarsi alle giuste aspettative dei propri vicini. E' indispensabile adeguarsi perché una delle regole principali del vivere civile è considerare che la propria libertà finisce quando si va a ledere la libertà degli altri. Se solo tenessimo fede a questa piccola-grande considerazione, potremmo superare di corsa un sacco di problemi che ci affliggono.

Si parte da lontano. Una volta a scuola si andava per studiare, adesso sembra che sia soprattutto un obbligo legale, quello di doverla frequentare fino a tot anni. Lo studio è un'altra cosa. Chiedere di fare i compiti è un'azione improba. Dare un voto basso, vuole dire scatenare la terza guerra mondiale con la processione del padre, della madre, degli zii e dei nonni. C'è qualcuno che provi a fermare un giovane che salta i tornelli della metropolitana senza pagare il biglietto? Sembra che sia qualcosa che a noi non interessa. La cosa importante è arrivare a casa e, una volta dentro, chiu->

cominciare per primo?

"Una volta a casa chiudere bene la porta. Al resto pensino gli altri ...", per De Renzo questa è una prassi negativa dell'attuale società civile



dere per bene la porta. Per tutto il resto devono pensarci gli altri, in primo luogo lo Stato. Senza pensare che tutto quanto succede all'esterno è sempre molto rilevante per noi.



"In ogni situazione abbiamo bisogno di prendere decisioni condizionate con altri", sottolinea De Renzo

Qualsiasi cosa. Che si tratti di furti, di mancato pagamento di tariffe, di sbarchi di clandestini, di passaggi di semafori anche quando non si dovrebbe. John Fitzgerald Kennedy, in un celebre discorso, aveva sottolineato che il cittadino non

deve chiedere cosa fa lo Stato per lui, ma, invece, cosa può fare lui affinché le cose vadano meglio per lo Stato. La ragionevolezza, di cui siamo dotati, invece di spingerci a cooperare per fare andare bene le cose, sembra, in non pochi casi, che ci pungoli a raggiungere la soddisfazione personale senza andare a considerare se il nostro comportamento non vada a creare problemi ai nostri vicini, alla comunità. I figli naturalmente rispecchiano i nostri comportamenti e se non teniamo in casa quello corretto, fagocitiamo le loro corrette attese e alleviamo dei piccoli mostri ai quali tutto è dovuto e subito, magari senza sforzi e senza sacrifici. C'è sempre da sperare che le cose cambino e che quei tre o quattro lettori di questi appunti riflettano su queste considerazioni, magari pensando che non tutto è sbagliato. Certo, siamo bravi, noi siamo pronti a modificare le nostre abitudini quando vediamo il cambiamento degli altri. Ma chi deve cominciare per primo?

Ne vedremo delle belle adesso che i funzionari dell'agenzia delle entrate controlleranno anche facebook. Chissà se i nostri bulli continueranno a farsi fotografare vicino ad auto molto lussuose o a postare foto dai paradisi marini e montani, se non proprio fiscali!

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

Quando il vettore fallisce

di **Marco Lenti***

A partire dal 2010 il legislatore, con l'art. 7 ter del D.Lgs. 286/2005, ha introdotto il meccanismo per il quale il vettore che ha svolto un trasporto su incarico di un altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di un contratto stipulato con il mittente, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita. Dall'applicazione di tale norma è derivato che, ogni volta che un vettore effettivo non riceva il pagamento del corrispettivo da parte del vettore che lo ha incaricato, agisce nei confronti dei soggetti a monte della catena logistica per ottenere quanto a lui spettante.

In questo contesto il rischio per il mittente è di trovarsi a pagare il subvettore pur avendo già pagato il vettore contrattuale. In tal caso, l'art. 7 ter prevede che il mittente abbia azione di rivalsa verso il vettore contrattuale, onde ripetere quanto pagato al vettore effettivo. Peraltro, nel

caso in cui, per una qualche ragione, il mittente che subisce l'azione diretta del subvettore non abbia ancora pagato il corrispettivo per il trasporto al vettore contrattuale, potrebbe pagare il subvettore e compensare il proprio debito verso il vettore contrattuale con il contro-credito in via di rivalsa derivante dal fatto di aver pagato il

subvettore. Questo scenario opera senza dubbio quando tutti i soggetti della catena sono "in bonis". Più problematica è la situazione in cui il vettore contrattuale (che sta in mezzo tra mittente e subvettore) sia sottoposto a fallimento o altra procedura concorsuale. In tal caso, poiché il mittente non può procedere alla compensazione di debiti e crediti con il vettore fallito (se non alle rigorose condizioni previste dall'art. 56 l.f.), questi corre il rischio di dover: pagare al subvettore quanto a lui spettante a norma dell'art. 7 ter; pagare al vettore contrattuale quanto dovuto in base al contratto di trasporto; insinuarsi nel passivo del fallimento del vettore contrattuale per ottenere la restituzione di quanto pagato al subvettore, con il rischio di ottenere solo una minima percentuale del suo credito di rivalsa.

Su questo tema è intervenuto recentemente il tribunale di Torino (sentenza n. 5766 del 28.09.2015) il quale, in un caso ove il vettore contrattuale fallito aveva agito per ottenere il pagamen-

to dei noli il cui pagamento il mittente aveva sospeso avendo subito l'azione diretta del subvettore, ha ritenuto che la disposizione dell'art. 7 ter debba trovare applicazione solo tra soggetti in bonis. Secondo il giudice piemontese, infatti, applicando l'art. 7 ter nel caso in cui il vettore contrattuale sia fallito, si produrrebbe la violazione del principio della par condicio creditorum, perché ci si troverebbe nella situazione in cui:

- il subvettore percepisce il pagamento dell'intero suo credito, invece che concorrere con gli altri creditori alla liquidazione della massa attiva;
- il fallimento vedrebbe alterata la consistenza della massa attiva (a svantaggio degli altri creditori), perché non percepirebbe il pagamento del credito vantato verso il mittente.

Facendo applicazione di questo principio, il tribunale ha stabilito che il mittente era tenuto a corrispondere i noli al vettore fallito anche se aveva subito l'azione diretta del subvettore.

La particolarità di questa decisione sta nell'affermazione secondo cui l'art. 7 ter non

trovrebbe applicazione nel caso in cui taluno dei soggetti della filiera, e segnatamente il vettore contrattuale, sia dichiarato fallito. Vi è da chiedersi, infatti, se dall'affermazione di questo principio possa conseguire l'esonero della responsabilità del mittente verso il subvettore nel caso in cui vettore contrattuale sia dichiara-

to fallito.

In verità, per quanto la statuizione del tribunale sembri netta, non pare che possa trarsi questa conclusione. Infatti, l'art. 7 ter fissa un vincolo di solidarietà tra mittente e vettore contrattuale per il pagamento del corrispettivo a favore del subvettore, con la conseguenza che il mittente sopporta il rischio di dover pagare sia il vettore contrattuale in forza del contratto di trasporto tra loro stipulato, sia il subvettore in virtù dell'art. 7 ter, rivalendosi verso il vettore contrattuale ma solo in seno alla procedura fallimentare. ■

*** Studio legale Mordiglia**

20145 Milano – Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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





Assologistica

EUROMERCI



Cultura • Formazione
Assologistica

organizzano

12^a Edizione del Premio *IL* Logistico dell'Anno

**SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE
AL 12° PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"**

L'edizione 2016 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

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

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **30 giugno 2016**

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

via mail a 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

La copertura assicurativa delle

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta*

La copertura assicurativa è un momento di rilievo nell'esecuzione di un contratto di vendita internazionale. La merce viene infatti sottoposta a forti sollecitazioni durante il trasporto e le fasi della movimentazione, ed è dunque esposta a rischi di avarie, rotture, perdita totale nel caso di danneggiamenti di particolare gravità. E' quindi essenziale che le parti del contratto stabiliscano in modo chiaro se una di esse è tenuta alla stipulazione della copertura assicurativa,



va, e chiariscano in tal caso quale sia la tipologia e l'estensione dell'assicurazione in quanto, come noto, gli Incoterms non prevedono sempre l'obbligo di una delle parti di provvedere ad assicurare le merci. Si tratta di un aspetto spesso sottovalutato, poiché accade sovente che l'acquirente ritenga di avere una copertura assicurativa sufficientemente estesa per effetto del solo richiamo (ad esempio) all'Incoterm CIF, mentre l'assicurazione stipulata dal venditore si estende ai soli sinistri di particolare gravità (e non include di regola i danni parziali alla merce). E' possibile naturalmente che il compratore preferisca curare personalmente la copertura assicurativa; in tal caso le parti possono propendere ad esempio per una vendita con resa CFR, che può essere in particolare opportuna qualora il venditore proponga l'assicurazione della merce con soggetti di dubbia solvibilità e affidabilità, o con sede in paesi nei quali può essere complesso o costoso agire in giudizio per il recupero dell'indennizzo assicurativo.

Naturalmente la prassi conosce numerose soluzioni intermedie e più variegate. Non è infrequente, in particolare, il ricorso a polizze definite "contingency", destinate a entrare in gioco solo qualora la copertura principale non operi, at-

traverso un meccanismo che mira a tutelare la parte che pur non avendo più la proprietà della merce venduta (e non essendo dunque più esposta ai rischi di perdita o danneggiamento nel corso del trasporto) è comunque in una posizione vulnerabile in caso di sinistro. Tali coperture offrono in sostanza un'assicurazione sussidiaria, per l'eventualità che il primo assicuratore rifiuti di corrispondere l'indennizzo, oppure la copertura esistente sia parziale o non adeguata;

esse rispondono di regola all'esigenza del venditore di non vedere pregiudicata la possibilità di conseguire il pagamento del prezzo qualora si verifichi un evento dannoso. L'assicurazione dei rischi del trasporto delle merci vede con frequenza ormai estrema il ricorso a contratti elaborati dal mercato assicurativo inglese, che sono divenuti i modelli di riferimento, e possono essere impiegati in abbinamento con formulari nazionali o in via esclusiva.

La fortuna di tali formulari si spiega alla luce della necessità, per gli operatori del mondo assicurativo, di far riferimento a testi noti e collaudati, che riducono incertezze e problemi di interpretazione. I formulari ormai invalsi nella prassi operativa nell'ambito dell'assicurazione delle merci trasportate sono senza dubbio le Institute Cargo Clauses (ICC), elaborate dall'Institute of London Underwriters. La copertura assicurativa

più estesa è rinvenibile nelle ICC (A). Un ambito di copertura significativamente più ristretto viene invece garantito con i clausolari ICC (B) e ICC (C).

Le ICC (A) corrispondono a una copertura assicurativa definita nella prassi come "all risks", definizione che (sebbene per certi versi fuorviante, in quanto può indurre erroneamente a ritenere che la copertura assicurativa operi in relazione a tutti i rischi ipotizzabili, senza limitazioni o esclusioni di sorta) rappresenta la circostanza che l'ambito di estensione della copertura assicurativa offerta è tendenzialmente quanto più estesa possibile. Pur essendo piuttosto estese, le ICC (A) prevedono però - come detto - esclusioni significative, in quanto la copertura ad esempio non opera in relazione a perdite o danni determinati da un vizio proprio della merce o dall'ineadeguatezza dell'imballaggio o dal ritardo nell'esecuzione del trasporto. Parimenti non coperti sono i danni derivanti da dolo o colpa grave del contraente, assicurato o di loro rappresentanti, nonché dolo dei rispettivi dipendenti, i danni indiretti (come quelli dovuti al ritardo) e i danni nascenti da insolvenza, morosità, mancato adempimento di obbligazioni pecuniarie del proprietario, dell'armatore, noleggiatore o gestore della nave. Nel corso del 2009 è stata inoltre appro-

merci nel trasporto internazionale

vata una revisione delle ICC, che ha apportato modifiche ed integrazioni di un certo peso. L'esclusione di copertura connessa al difetto di imballaggio e di preparazione della merce per il trasporto è da sempre una delle più frequenti cause di esclusione della copertura, e può rivelarsi particolarmente penalizzante per l'assicurato allorché resti estraneo (come del resto di regola accade qualora sia il ricevitore-acquirente) alle varie fasi della preparazione della merce in vista del trasporto. La logica di tale esclusione evidentemente risiede nella necessità di sollecitare l'attenzione da parte dell'assicurato e/o del contraente nella fase della preparazione della merce antecedente al trasporto, affinché siano adottate tutte le misure di *loss prevention*. Nell'edizione 2009 delle ICC l'esclusione trova spazio solo allorché la merce venga imballata e/o preparata dall'assicurato o dai dipendenti di quest'ultimo (ovvero qualora l'imballaggio/preparazione sia stato realizzato prima dell'inizio della copertura).

Un'ulteriore esclusione classica delle ICC, anch'essa dagli effetti spesso dolorosi per l'assicurato, è quella relativa ai danni o ai costi derivanti dallo stato di dissesto o insolvenza e/o difficoltà finanziaria di "owners, managers, charterers or operators" della nave. Qui la formulazione delle ICC 1982 è stata sostituita con il *wording* delle Institute Commodity Trades Clauses 83, sicuramente più favorevoli all'assicurato: ora l'esclusione ricorre solo per l'eventualità che l'assicurato fosse a conoscenza (o fosse ragionevolmente stato in grado di conoscere) dell'esistenza di situazioni di difficoltà sotto il profilo finanziario che potessero impedire o rendere più complesso il normale svolgimento del viaggio.

L'esclusione in esame non opera poi per l'eventualità che la polizza venga trasferita ad un terzo in buona fede; sono state recepite sul punto le indicazioni che da tempo erano state sollevate dalla dottrina, che aveva segnalato in particolare come gli effetti di tale esclusione fossero particolarmente gravi e vessatori per il soggetto subentrato in buona fede nel contratto di assicurazione. Significative sono inoltre le modifiche apportate alla cd. "transit clause", che come noto ha incorporato e sostituito la clausola *warehouse to warehouse* presente nelle edizioni delle Institute Cargo Clauses precedenti al 1982. La clausola risponde da tempo alla necessità di estendere una copertura in origine concepita quale esclusivamente marittima anche a tratte non marittime che ab-



biano tuttavia natura accessoria e che siano necessarie per il trasferimento della merce al porto di carico o per l'arrivo al destinatario successivamente allo sbarco. La clausola 8 delle ICC 2009, ora preceduta dalla dicitura "transit clause", prevede che il trasporto abbia inizio all'interno del magazzino (o del luogo di deposito) con la prima movimentazione delle merci, che viene dunque fatta rientrare in copertura purché essa sia strettamente e direttamente collegata al carico sul mezzo da utilizzare per il trasporto assicurato. La nuova edizione delle ICC 2009 dunque rende non più necessaria tale estensione ad hoc, poiché formulazione della clausola 8.1 "from the time the goods leave the warehouse" è stata mutata in "from the time the subject matter insured is first moved in the warehouse.... for the purpose of the immediate loading". L'analisi della edizione 2009 delle ICC porta a concludere che il nuovo clausolario, pur in sostanziale continuità con la precedente edizione 1982, ha introdotto talune innovazioni globalmente favorevoli all'assicurato. Tale approccio, unitamente a una modernizzazione, anche sotto il profilo terminologico, delle nuove clausole dovrebbero consentire di prevedere una progressiva applicazione del nuovo testo e, così, una semplificazione dei rapporti tra parti soggette ai rischi derivanti dal trasporto internazionale di merci. ■

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

Si volta davvero pagina?

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

O rmai si è agli sgoccioli: dopo più di tre anni di travaglio, a decorrere dal 1° maggio 2016 inizierà a produrre i suoi effetti, tanto attesi, il regolamento UE 952/2013 contenente il nuovo Codice doganale europeo. Da tale momento anche il settore doganale europeo (sono tutti e 28 gli Stati membri - facenti parte dell'unione doganale - destinatari del nuovo Codice) godrà finalmente di una disciplina normativa uniforme, chiara e razionalizzata, che pretende di riportare al passo coi tempi le anguste procedure doganali nell'ambito del mercato unico. Ai lettori ora verrà spontaneo pensare "fin qui tutto bene". Questa attesissima tappa,

invero, non è che il primissimo step evolutivo di un realignment che si protrarrà almeno fino al 2020. Cosa succede dopo il 1° maggio 2016? Facciamo un po' di chiarezza.

Il nuovissimo Codice europeo, sotto certi aspetti, assomiglia un po' alla nostra tanto discus-

sa, ma tanto invidiata Costituzione: volendone semplificare al massimo il contenuto, esso prevede da una parte una razionalizzazione e sistemazione più organica degli istituti della materia, dall'altra una modernizzazione a 360° delle procedure doganali. Ora, è proprio da questo obiettivo di modernizzazione che si coglie il carattere programmatico della normativa: la commissione europea ha acquisito un nuovo potere (ossia la potestà normativa secondaria), che, traslato in questo settore, la investe del dovere di adottare norme attuative specifiche per dare effettività ai precetti contenuti nel nuovo Codice. Muovendo da questa premessa, risulta chiaro che il quadro di applicazione effettiva dei precetti contenuti nel Codice rischia di essere tutt'altro

che uniforme: è facile intuire che, fintanto che vi sarà questa finestra strategica (ossia fino al 2020), in cui la commissione sarà tempestata di proposte provenienti da associazioni di categoria dei vari Stati membri, le singole normative nazionali possono alterare il flusso di alcune merci e danneggiare alcuni paesi a scapito di altri. Inutile dire che sia imperativo, nel nostro "bel paese", interpretare questa finestra di incertezza come un'opportunità da cui ricavare il massimo vantaggio possibile.

Carpe diem, e fin da subito: in Italia il numero delle operazioni doganali si aggira intorno ai 17 milioni, in con-

fronto ai 60-70 milioni di Olanda e Germania. Alla luce di tutto ciò, rimangono quattro anni per muoversi in una duplice direzione: in primis è di vitale importanza che le associazioni di categoria italiane si muovano in maniera compatta, in otti-



ca di sistema, proponendo alla commissione progetti, suggerimenti che siano portatrici di interessi collettivi di tutti gli operatori del settore della logistica e dei trasporti: è inutile ma soprattutto deleterio mettersi i bastoni fra le ruote in casa propria. In secundis sarebbe, finalmente, il pretesto adatto a revisionare tutte quelle disposizioni nazionali che ancora ostano alla competitività italiana nei confronti di altri, senz'altro più dinamici, paesi europei. Si pensi all'articolo 303 TULD, ai sensi del quale, per i poveri operatori doganali, non opera il principio della buona fede: oltre a essere palesemente vessatorio, prevede sanzioni pecuniarie superiori al reato di contrabbando nel caso di semplici errori dichiarativi. ■

Movimentare e trasportare

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Il 21 aprile, presso l'Auditorium dell'Autorità portuale della Spezia, si è tenuto un importante Open Day, promosso dall'assessorato alla Formazione della Regione Liguria, per la presentazione dell'offerta formativa del territorio discendente dalle proposte recentemente approvate nell'ambito della programmazione FSE 2014-2020. L'evento, che ha visto la partecipazione dell'assessore alla Formazione regionale Ilaria Cavo, ha riscosso un grandissimo interesse e partecipazione di pubblico ed è stato occasione non soltanto per conoscere le opportunità e i percorsi di prossima attivazione rivolti ai disoccupati, ma anche per realizzare un focus sui settori interessati e sui mestieri. Ha partecipato, con la propria offerta formativa, anche l'ATI de "Il Golfo fa Rete", il raggruppamento da qualche anno costituitosi tra gli enti Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Cisita formazione superiore, Isforcoop La Spezia e Scuola edile spezzina, proprio con l'obiettivo di rispondere in maniera organica e integrata ai fabbisogni formativi del territorio, emergenti dai settori logistica e porti, industria e servizi, edilizia e manutenzione del territorio. La Rete vede un ricco partenariato di sostegno, composto da enti e istituzioni tra le più rappresentative del territorio (provincia, comune, camera di commercio, Legacoop, Confindustria, organizzazioni sindacali e istituti scolastici). Per la logistica e i porti, nell'ambito della già citata programmazione FSE, il progetto di riferimento è rappresentato da "Il Golfo fa Rete per movimentare e trasportare", piano formativo che sarà realizzato dal capofila Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, ente che su questo settore possiede una più che ventennale esperienza. Il piano si compone di alcune proposte formative rivolte a disoccupati, che sono state individuate - nel costante confronto con le imprese - come prioritarie per il territorio. "L'offerta formativa contenuta nel piano - ha spiegato Genziana Giacomelli, direttore della Scuola - si compone di due percorsi finalizzati al rilascio di qualifiche professionali (spedizioniere doganale e operatore logistico) e di due percorsi finalizzati al rilascio di una specializzazione (de-localizzazione, interculturalità, internazionalizzazione e diritto marittimo). Nel primo caso, si tratta di figure piuttosto 'tradizionali' all'interno della nostra programmazione, ma che assumono ogni anno un rinnovato interesse e sono costruite su nuove particolari 'curvature', in funzione dell'interesse e delle indicazioni che ci vengono fornite dalle imprese. In questo particolare momento



storico, il porto della Spezia sta effettuando nuovi e importantissimi investimenti: questo fatto implicherà a cascata l'estensione delle aree operative, l'aumento dei traffici, una crescente domanda di professionalità. Nei prossimi anni è stata stimata una domanda professionale - tra occupazione diretta e indotta - pari ad almeno 700 nuove unità. Questa domanda di professionalità riguarda sia figure specializzate nella documentazione del trasporto, quale la figura dello spedizioniere doganale, sia figure con competenze operative polivalenti, in grado di svolgere con competenza il lavoro che si svolge 'fisicamente' nelle aree dove si movimentano le merci. Per quanto riguarda invece i percorsi di specializzazione, abbiamo scelto di rivolgerli a un target composto prevalentemente da disoccupati laureati, con lo scopo di fornire competenze che vadano a integrare le loro conoscenze pregresse: conoscenze di alto livello, ma che purtroppo spesso si rivelano insufficienti o non funzionali a un efficace inserimento in contesti produttivi specificamente connotati, quale il complesso contesto del settore logistico, portuale e marittimo. Per questo abbiamo progettato, insieme alle imprese e agli enti più direttamente interessati da queste tematiche, sia un percorso legato all'internazionalizzazione (tema strettamente collegato alle problematiche della de-localizzazione logistica, degli scambi internazionali e dell'incontro con nuove culture), sia un percorso legato al diritto marittimo, finalizzato all'applicazione delle conoscenze giuridiche alle ricche casistiche offerte dall'economia del mare". ■

* www.scuolatrasporti.com
catani@scuolatrasporti.com

Imprese logistiche: sull'ambiente

di Luca Vecchio*

L'ultimo convegno sulla logistica sostenibile, realizzato nel gennaio di quest'anno da SOS-Logistica insieme a Assologistica Cultura e Formazione, è stato ospitato dall'Università degli Studi di Milano-Bicocca, sotto il patrocinio e con la collaborazione del Dipartimento di Psicologia. Cosa c'entra la psicologia, ci si potrebbe domandare, nel discutere temi che riguardano la riduzione del consumo energetico, l'utilizzo di tecnologie che ottimizzano i flussi e gli scambi, l'economia circolare, argomenti che appaiono assai più pertinenti per discipline quali l'ingegneria, l'informatica o l'economia? Le ragioni per un possibile ruolo delle discipline psicologiche diventano



comprendibili se si riconosce il fatto che la sostenibilità - prima e oltre che essere una questione tecnica - è innanzitutto una questione di mentalità. Operare secondo logiche sostenibili richiede che, nella conduzione dell'attività di impresa, siano fatte scelte e prese decisioni - strategiche e operative - che tengano conto dell'impatto di tali attività sull'ambiente. Scelte e decisioni certo non facili da adottare, soprattutto alla luce dei vincoli materiali ed economici che condizionano la vita delle organizzazioni contemporanee; scelte e decisioni che mettono in gioco valori, credenze, atteggiamenti che possono essere in conflitto con le visioni e gli interessi di altri attori organizzativi. Bisogna, poi, che le persone che "fanno" l'organizzazione siano motivate ad agire per la sostenibilità, partecipino attivamente alle iniziative messe in campo a tal fine, credano nella validità delle proposte per poterle realizzare ef-



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

ficacemente, onde evitare che la sostenibilità diventi solo una etichetta, necessaria perché "così fan tutti" ma dietro la quale i processi rimangono sostanzialmente gli stessi di prima. La pratica della sostenibilità esige dunque un cambiamento nel modo di pensare, soprattutto per chi ha le maggiori responsabilità nella conduzione di impresa; implica scelte e decisioni; presuppone atteggiamenti, credenze favorevoli; richiede motivazioni: tutti argomenti, questi, che certo hanno a che fare con la psicologia. Di attenzione alle dimensioni psicologiche sembra esserci bisogno soprattutto nell'ambito della logistica, stando ai risultati di una indagine, presentata al convegno richiamato all'inizio, che ha permesso, tra le altre cose, di mettere a confronto le rappresentazioni, gli atteggiamenti, gli orientamenti verso la sostenibilità (e la certificazione) ambientale di un gruppo di aziende del settore logistico con imprese di altri ambiti di attività (industria manifatturiera, energetica, industria alimentare, consulenza). Pur con tutte le cautele legate al carattere non rappresen-

tativo delle organizzazioni coinvolte e alla bassa numerosità dei casi (99 sono le aziende che hanno compilato il questionario loro sottoposto), alcuni dei risultati che emergono dall'analisi dei dati offrono interessanti spunti di riflessione.

Le aziende logistiche, come quelle di altri settori, attribuiscono grande importanza alla promozione della sostenibilità ambientale: rispettivamente il 68% e il 79% degli intervistati dichiara molto o moltissimo importante, per il loro settore, impegnarsi in tali azioni. Tuttavia le aziende della logistica risultano molto meno orientate a tenere in conto i temi ambientali nelle scelte strategiche che guidano le attività aziendali. Anche sul piano degli atteggiamenti verso la sostenibilità ambientale vi sono scarti consistenti tra le posizioni di chi opera nel campo logistico e chi no. In particolare, i primi segnalano un maggior scetticismo circa il

ancora molto da fare



ruolo che possono avere le aziende nel promuovere la sostenibilità ambientale, così come appaiono meno ottimisti sui vantaggi che se ne possono ottenere o sulla valorizzazione delle iniziative “verdi”. Posizioni, queste, che si accompagnano a un minor riconoscimento della diffusione delle preoccupazioni ambientali tra la popolazione. Tali atteggiamenti hanno un riscontro nella diversità di percezioni circa la performance ambientale dichiarata da chi fa

LA RICERCA

L'indagine cui si fa riferimento nel testo è stata condotta tra marzo e luglio 2015 attraverso la somministrazione online di un questionario strutturato, finalizzato a esplorare orientamenti, atteggiamenti, pratiche relative alla sostenibilità ambientale e all'adozione di certificazioni in tale ambito. Hanno partecipato allo studio 99 aziende, prevalentemente collocate al nord Italia (78%), sostanzialmente equidistribuite per dimensione aziendale (38% grandi aziende, 43% piccole e medie, 19% microimprese); 38 aziende appartengono all'ambito della logistica. Le aziende intervistate non costituiscono, ovviamente, un campione rappresentativo delle realtà aziendali e sono state individuate a partire da elenchi forniti da SOS-logistica o reperiti sul web, tra imprese comunque già sensibili ai temi oggetto dell'indagine. Un'illustrazione più estesa dei risultati dell'indagine è disponibile sul sito di SOS-logistica nella sezione: Convegni.

parte o meno del settore logistico, laddove i primi segnalano risultati sistematicamente inferiori rispetto agli altri comparti. Sul piano delle pratiche, poi, la logistica risulta meno impegnata degli altri settori, almeno per quanto riguarda le attività di certificazione: solo 9 aziende logistiche sulle 38 presenti nel campione (pari al 24%) dichiarano di aver conseguito una certificazione ambientale (rispetto al 49% delle aziende degli altri settori). Meno marcata, ma comunque presente, la disparità negli investimenti in prodotti e/o tecnologie green, sia passati (il 76% degli intervistati della logistica dichiara che sono stati fatti, vs. l'85% degli altri settori) che in prospettiva (68% vs. 75%). Infine, anche sul piano degli atteggiamenti personali verso le

tematiche ambientali, chi lavora in ambito logistico testimonia minore vicinanza e iniziativa.

Questi risultati possono essere letti secondo due prospettive, non necessariamente contrapposte. Da un lato ci dicono che comunque una sensibilità ambientale è presente, sebbene migliorabile: il fatto che 2/3 delle aziende logistiche intervistate riconoscano l'importanza della promozione dell'attenzione all'ambiente o che la metà ritengano di poter essere protagoniste di importanti cambiamenti (...una rivoluzione verde...) sono dati incoraggianti. L'attenzione alle ricadute ambientali delle attività della logistica sta comunque facendosi largo tra gli operatori del settore. Dall'altro lato, il confronto con altri settori ci dice che la logistica ha da recuperare un gap. Peraltro, ciò pare essere una esigenza sentita in ambito logistico. Alcune interviste di approfondimento, condotte successivamente allo studio di cui si sono qui forniti alcuni risultati, rivelano come sia diffuso il bisogno di informazioni e di formazione su questi temi, così come il supporto per trovare soluzioni ma anche per diffondere e favorire una sensibilità “culturale” sull'argomento. Molto si sta facendo (gli interventi al convegno sulla logistica sostenibile ne sono una testimonianza) ma molto si può (e forse si deve) ancora fare. SOS-logistica può essere un partner importante per accompagnare le aziende della logistica in questo cammino. ■

*Professore di psicologia del lavoro e delle organizzazioni all'Università degli Studi di Milano-Bicocca

A maggio, a Milano, tre nuovi corsi



Trasporto su gomma, la funzione degli strumenti di comunicazione digitale nel rapporto con i clienti, le società cooperative sono gli argomenti posti al centro delle tre iniziative formative.

a cura di **Ornella Giola**

“Gestione trasporti”

Una visione d’insieme del trasporto nazionale di merci su gomma, ripercorrendo anche la complessa evoluzione del quadro normativo.



RICCARDO STABELLINI

Gestione trasporti, questo il titolo del corso che il 10 maggio Assologistica Cultura e Formazione organizza presso la sede milanese dell’associazione. Docenti del corso sono due membri del Group Supply Chain Logistics Italy di Barilla: si tratta di Riccardo Stabellini (che ne è il direttore) e Alberto Bertani. Il corso fornirà una visione d’insieme del trasporto nazionale di merci su gomma attraverso l’evoluzione del quadro normativo e le responsabilità del committente del trasporto e analizzerà i principali vincoli del codice della strada. Prevista anche la descrizione di strumenti con cui acquisire conoscenze di base per la gestione del processo di acquisto e verifica dei costi; descriverà veicoli e servizi di supporto presenti nel mercato.

Infine si focalizzerà sull’esperienza Barilla nell’ambito del trasporto nazionale. Parliamo del corso con Stabellini e Bertani.

QUALE RUOLO GIOCA IL TRASPORTO NEI PROCESSI DELLA SUPPLY CHAIN? PERCHÉ È IMPORTANTE CHIARIRE QUESTO ASPETTO?

Il trasporto è cruciale ed essenziale per il funzionamento della supply chain. Interviene come elemento di collegamento fra i vari stadi di essa permettendone il funzionamento. Ha un notevole impatto sull’efficacia e sull’efficienza, inoltre ha un effetto significativo sulle scorte di materie prime, semilavorati e prodotti finiti. A nostro avviso, non è ipotizzabile governare una supply chain senza gestire e presidiare il trasporto.

NEL CORSO DELL’INCONTRO ANALIZZERETE ANCHE IL QUADRO NORMATIVO CHE REGOLAMENTA IL SETTORE. PERCHÉ QUESTA PUNTUALIZZAZIONE, FORSE PERCHÉ C’È SCARSA CONOSCENZA SU QUESTO SPECIFICO TEMA?

In generale il quadro normativo italiano è davvero denso di norme, regolamenti, codici... Il trasporto, purtroppo, non fa eccezione. Sono talmente tante le prescrizioni da seguire che si rischia di perdersi. Per di più, le variazioni intervenute



ALBERTO BERTANI

negli ultimi anni sono state davvero numerosissime. Riteniamo che chi si occupa di trasporti debba obbligatoriamente conoscere gli aspetti normativi più importanti, considerando le sempre maggiori responsabilità in capo al committente del trasporto e al proprietario della merce.

COME AFFRONTERETE IL TEMA DELLA GESTIONE DEI COSTI DEL TRASPORTO?

Fra le componenti di costo della logistica quella relativa al trasporto è, in quasi tutte le filiere, quella di gran lunga più significativa. Riteniamo pertanto che chi si occupa di logistica debba conoscere gli elementi chiave che compongono la struttura di costo del trasporto, distinguendo fra le voci fisse e quelle variabili per le diverse distanze chilometriche, in

modo che si possa essere in grado di valutare le tariffe che vengono proposte da un fornitore per un determinato servizio.

BARILLA È UN CASO D'ECCELLENZA NELL'AMBITO DEL TRASPORTO NAZIONALE: QUALE SARÀ LA CHIAVE DI PRESENTAZIONE DA QUESTO PUNTO DI VISTA?

Barilla da sempre è molto attenta alla gestione del trasporto in quanto costituisce una leva fondamentale per garantire un adeguato livello di servizio ai propri clienti e rappresenta una fonte di costo particolarmente significativa. Raccontiamo la nostra esperienza ai partecipanti concentrandoci sui principali aspetti che

presidiamo per garantire la nostra società in relazione alle responsabilità in capo al proprietario della merce e al committente del trasporto. Descriveremo inoltre a grandi linee come procediamo alla selezione dei fornitori e in base a quali particolari KPIs ne valutiamo e monitoriamo le performance.

“Comunicare valore d’impresa online”

Un uso “intelligente” degli strumenti della comunicazione digitale può essere vincente nelle relazioni con i clienti.

Comunicare valore d’impresa online” è il titolo del corso che Asso-logistica Cultura e Formazione organizza il prossimo 11 maggio presso la propria sede di via Cornalia 19, a Milano. Obiettivo principale del corso è di far comprendere ai partecipanti le dinamiche e le modalità di correlazione dei diversi strumenti di comunicazione digitale, armonizzando i social media quale strategia vincente di relazione con il cliente. Ne abbiamo parlato con la docente del corso, Delia Caraci, giovane e dinamica owner di Digital Sfera.

IL SUO CORSO HA TRA GLI OBIETTIVI ANCHE L'APPRENDERE COME SFRUTTARE AL MEGLIO WEB E SOCIAL NETWORK. PER OTTENERE ESATTAMENTE COSA?

Oggi la diffusione del web e dei social media impone a ogni azienda di essere presente online con adeguati profili professionali. Il web è diventato infatti un

potente mezzo di comunicazione, che può essere sfruttato secondo gli scopi aziendali: creare un’immagine di autorevolezza, di prestigio, oppure vendere online, ecc. Ogni azienda ha obiettivi diversi: il corso analizza e chiarisce proprio come i nuovi strumenti sono entrati a far parte delle abitudini del consumatore e come possono essere usati in modo strategico e funzionale al proprio business.

OGGI È CONCEPIBILE UN'AZIONE DI MARKETING CHE NON TENGA CONTO DELLA DIMENSIONE ONLINE?

Assolutamente no: oggi il web è un mezzo di comunicazione diffuso al pari di canali come la radio e televisione ed è il “luogo” dove le persone cercano informazioni, ancora prima che da altre parti. Così google, ma anche linkedin, facebook, twitter e altri social media diventano fonti e punti di riferimento per chi cerca informazioni su aziende, prodotti e servi-



DELIA CARACI

zi, i nuovi biglietti da visita virtuali di ogni attività: un’azienda che non è presente su questi canali è un’azienda che comunica la propria assenza.

SINTETIZZANDOLI AL MASSIMO, QUALI SONO GLI ELEMENTI CHIAVE DI UNA STRATEGIA DI MARKETING DIGITALE?

Conoscere i nuovi canali di comunicazione e le loro caratteristiche: a chi si rivolgono, come e con che linguaggio. Quindi, utilizzarli in modo opportuno per veicolare i propri contenuti e creare visibilità verso la propria attività e il proprio marchio.

CHI, NELL'AMBITO LOGISTICO, DOVREBBE FREQUENTARE IL CORSO?

CHI È DIGITAL SFERA

Della società fanno parte consulenti di digital marketing e social media marketing, il cui scopo è aiutare le aziende a realizzare una comunicazione digitale vincente, per aumentare visibilità e vendite con una strategia multicanale. Per fare questo offre soluzioni e servizi mirati a sviluppare i canali digitali, adeguando sempre il proprio approccio all’esigenza e al target del cliente, che Digital Sfera segue con: tecnologie innovative per la comunicazione aziendale; progettazione e sviluppo app e web application; social media marketing; consulenza e formazione aziendale; training-on-the-job (nelle aree SEO, SEA, ANALYTICS). “Operiamo con un approccio consulenziale molto flessibile - afferma Caraci - per unire tutti i diversi aspetti integrandoli nei processi tradizionali: mentre sviluppiamo un progetto personalizzato, trasmettiamo infatti al cliente tutto il know-how per consentirgli di poterlo gestire in modo autonomo”.

www.digital-sfera.com

È un corso che ha un taglio molto strategico, quindi pensato per figure direzio-

nali: sicuramente direttori e responsabili marketing, responsabili comunicazione...

È sicuramente un corso utile, in generale, per chi lavora in queste aree.

“Le società cooperative e la figura del socio lavoratore”

L'obiettivo è di fornire ai partecipanti una panoramica di tutti gli strumenti a disposizione per un'attenta gestione degli appalti.

Le società cooperative e la figura del socio lavoratore è il titolo del corso organizzato da Assologistica Cultura e Formazione il prossimo 18 maggio. Docente del corso è l'avvocato Patrizia D'Ercole, junior partner dello studio legale Dramis Ammirati e Associati che abbiamo intervistato.

APPROFONDIRE IL MONDO COOPERATIVISTICO. QUESTO È UNO DEI TEMI AFFRONTATI NEL CORSO: QUAL È LA FINALITÀ DI TALE APPROFONDIMENTO?

L'obiettivo dell'incontro è quello di fornire agli operatori (committenti finali, appaltatori, subappaltatori) una panoramica di tutti gli strumenti messi a loro disposizione ai fini di una più attenta gestione dell'appalto, in modo da poter valutare, alla luce delle proprie concrete necessità, quello più idoneo in termini di costi, benefici e rischi. A tal fine, una particolare attenzione verrà riservata all'evoluzione della giurisprudenza in tema di responsabilità solidale e somministrazione irregolare di manodopera. Inoltre, si tratterà, appunto, di un incontro e non di un corso: verrà pertanto dato ampio spazio a inter-

venti, domande, casi pratici, in modo da poter condividere le proprie esperienze e trarre dallo scambio spunti di discussione e di riflessione.

SCEGLIERE UN REGIME D'APPALTO HA DEI COSTI, DARETE INDICAZIONI AL RIGUARDO?

L'appalto è spesso conseguenza di un processo di esternalizzazione ed è pertanto valutato in termini di rapporto costi/benefici non solo sotto il profilo economico, ma anche di opportunità (ad esempio, valutando il peso degli oneri di gestione rispetto ai vantaggi derivanti dalla flessibilità che l'appalto garantisce). A tal fine, è essenziale che tale valutazione tenga conto di quanti più elementi possibile, anzitutto effettuando un'attenta analisi dei rischi connessi all'appalto. Particolare attenzione verrà dedicata alle corrette modalità di determinazione del corrispettivo dei servizi appaltati, indipendentemente dagli operatori coinvolti (ad esempio, società cooperative), dal territorio in cui si opera, dall'oggetto dell'appalto, e così di seguito. Verranno inoltre esaminate clausole di uso frequente come penali e



PATRIZIA D'ERCOLE

previsione di KPI, che hanno un indubbio riflesso economico.

DA QUALI ALTRI PUNTI DI VISTA ANALizzerete QUESTO TIPO DI CONTRATTO DI APPALTO?

L'analisi del contratto di appalto verrà affrontata sotto diversi profili: come, in che limiti e perché definire l'oggetto, in che modo scegliere il partner contrattuale, che tipo di garanzie prevedere e quali sono i relativi limiti, come disciplinare gli aspetti relativi alla sicurezza. Verrà peraltro sottolineato come il contratto non debba essere costruito come una regolamentazione statica di un fenomeno di per sé dinamico qual è l'appalto: non sono infatti rari i casi in cui contratti in linea di principio ineccepibili sotto il profilo giuridico si rivelano inadatti a disciplinare lo specifico rapporto. Occorre quindi che lo strumento contrattuale sia flessibile, adattabile alla situazione concreta e, comunque, sorretto da una gestione dell'appalto attenta ed efficace ma, al contempo, fattibile. ■

LO STUDIO LEGALE DRAMIS AMMIRATI E ASSOCIATI

È composto da un team di avvocati recensiti e segnalati da riviste specializzate, con pluriennale esperienza in materia di diritto del lavoro, diritto sindacale e delle relazioni industriali, maturata in azienda e in importanti studi legali italiani e internazionali. Assiste aziende italiane medio-grandi, multinazionali e top management fornendo consulenza in tutte le aree del diritto del lavoro, del diritto sindacale e delle relazioni industriali, negli appalti, nei processi di ristrutturazione, riorganizzazione, trasferimenti di azienda e outsourcing; segue due diligence; gestisce il contenzioso a livello nazionale; offre consulenza quotidiana tra l'altro in tema di gestione delle risorse umane, privacy e sicurezza; svolge formazione e aggiornamento, anche on site.

Studio legale Dramis Ammirati e Associati, Via Conservatorio, 15 - 20122, Milano

Tel: +39 02.781043 Fax: +39 02.781127

Aperti quattro tavoli di lavoro al ministero dei Trasporti

E' iniziato il confronto sul "discussion paper" presentato dal ministro Delrio: obiettivo una ripresa nel paese del traffico ferroviario merci e del trasporto intermodale mare-rotai-a-strada.

di **Paolo Giordano**

Al ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture è iniziato il confronto con le associazioni degli operatori per una ripresa nel nostro paese del traffico ferroviario merci e dell'intermodalità mare-strada-ferrovia. Infatti, sono stati aperti "quattro tavoli di lavoro", sotto la regia dal coordinatore della struttura tecnica dedicata a questo obiettivo, Ennio Cascetta, e dal consigliere del ministro Delrio Ivano Russo. Questa iniziativa prosegue l'iter aperto dalla presentazione del di-

cumento. I quattro tavoli svolgeranno il loro lavoro parallelamente, ciascuno sotto il coordinamento di una direzione ministeriale, con la partecipazione di rappresentanti di enti, istituzioni pubbliche e, come ricordavamo, associazioni di categoria. In particolare, i quattro temi in analisi sono rispettivamente: il miglioramento infrastrutturale e normativo dei collegamenti di ultimo miglio ferroviario; la semplificazione normativa e amministrativa; il miglioramento dell'efficienza dell'infrastruttura

e stakeholders, con l'obiettivo di garantire la più ampia partecipazione ai programmi e alle iniziative che verranno messe in atto dal ministero. Infine, le conclusioni del confronto saranno presentate in un evento pubblico e saranno articolate in tre diversi ambiti di intervento: azioni da inserire in documenti di pianificazione e di indirizzo; azioni da convertire in provvedimenti amministrativi e normativi di carattere ministeriale; azioni che richiederanno l'adozione di provvedimenti legislativi.

Come abbiamo avuto occasione di sottolineare (vedi Euromercati, n. 1-2, gennaio-febbraio 2016, speciale interporti), il "discussion paper", dal quale è partita l'"operazione rilancio" della ferrovia cargo e dell'intermodalità, ha presentato, non tanto negli obiettivi (da sempre "chiacchierati" dai passati governi), ma in primo luogo nel metodo di affrontare le problematiche (che richiama più procedimenti tipici del modo industriale e non di quello politico, specie italiano) e nel mettere a nudo le attuali lacune, sulle quali occorre trovare soluzioni concrete e fattibili. In altre parole, si è passati dal metodo di fare "panoramiche"

del settore, senza scontentare nessuno, tipico dei passati piani nazionali della logistica, a mettere sul piatto la realtà e vedere come sia possibile in concreto modificarla, fissando anche obiettivi precisi (il primo aumentare >



In Italia l'intermodalità e la ferrovia sono state negli ultimi anni virtualmente abbandonate. Con il risultato di "rovesciare" sulla strada quasi tutto il traffico merci

scussion paper "Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci", alla quale ha fatto seguito una fase di analisi e di approfondimento da parte di tutte le associazioni sui temi, sulle prime proposte e sugli obiettivi del do-

ferroviaria; gli interporti. E' prevista anche la prossima apertura di un quinto tavolo dedicato alle misure di incentivazione. I tavoli saranno successivamente estesi a ulteriori rappresentanti di istituzioni, associazioni di categoria

la quota del traffico cargo su rotaia e dell'intermodalità del 50% in cinque anni). Un obiettivo che crediamo sia possibile raggiungere (anche perché la "quota" di partenza è purtroppo assai bassa) se il governo continua nel suo impegno a largo raggio, ossia comprendendo iniziative che coinvolgano gli aspetti amministrativi, normativi e burocratici, precise scelte sugli interventi infrastrutturali e sui colli di bottiglia, un corretto sistema di incentivi, ecc. Resta un problema centrale: i comportamenti delle Ferrovie dello Stato, comprendendovi Trenitalia cargo e Rfi. Fino a oggi, le Fs hanno puntato in maniera esclusiva sul settore passeggeri. A proposito, sottolineiamo quanto ha detto recentemente a Torino, in occasione dell'Expo ferroviaria, Simon Pidoux, dell'ambasciata svizzera nel nostro paese: "In Svizzera ci siamo fortemente focalizzati sul trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia, mentre in Italia, secondo tradizione, si è lavorato principalmente sul settore passeggeri". Se le merci non trovano la loro "dignità" anche all'interno dei programmi dell'operatore ferroviario nazionale, delegando alle altre imprese il compito dello sviluppo del settore, e se Rfi non opera e interviene secondo una precisa, prioritaria pianificazione, l'obiettivo non si raggiunge. E' essenziale che il governo orienti, intervenga e tenga sotto controllo il piano industriale delle Fs. Ne ha gli strumenti, ma fino a oggi ciò non è avvenuto specie negli ultimi dieci anni, in quanto si è "accontentato" dei risultati portati a casa dall'azienda che ha migliorato i bilanci (grazie principalmente all'alta velocità), "affossando" contemporaneamente il cargo e l'intermodale, per non parlare del trasporto pubblico locale e delle lunghe percorrenze fuori dal "raggio" Tav.



I container con destinazione l'Italia e quelli in partenza dal nostro paese per l'esportazione scelgono molto spesso i porti del nord Europa. Una tendenza da invertire

Segnali importanti e positivi, comunque, si stanno vedendo su un cambio di passo, su un nuovo atteggiamento a diversi livelli. Ad esempio, l'interporto Sud Europa di Marcianise-Maddaloni, il Cim di Novara e l'interporto di Bologna hanno siglato un'alleanza operativa, segnando una svolta nella storia logistica del paese. L'obiettivo è quello di costituire un asse ferroviario e logistico che colleghi il sud e il nord Italia spostando su rotaia quantitativi crescenti di merce e ponendo le basi per una razionalizzazione del sistema logistico con il coinvolgimento diretto dei porti. La sottoscrizione del memorandum of understanding prevede la costituzione di un fronte comune di strutture logistiche in grado di proporre alternative economicamente e operativamente valide alle imprese manifatturiere che oggi fanno uso del trasporto su gomma. In programma anche nuovi servizi ferroviari regolari dalla Campania da/verso i due terminali di Novara e Bologna. Lo stesso hanno fatto il porto di Savona e l'interporto di Orbassano, Torino, insieme a quelli di Rivalta Scrivia e Mortara. A tale proposito ha commentato il governatore della Regione Piemonte Sergio Chiamparino:

"Il protocollo d'intesa firmato da queste infrastrutture si muove verso un grande, nuovo disegno, ma dobbiamo accelerare i tempi, perché se non si inizia subito a mettere in funzione quello che già c'è o quello che sta per essere realizzato, rischiamo di perdere rotte preziose, in quanto il traffico nel frattempo si è indirizzato altrove". A Novara, si sono tenuti gli Stati generali della logistica del nord/ovest, organizzati dalle Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia. In questo contesto vi è stata la firma delle tre istituzioni di un protocollo d'intesa per l'attuazione delle iniziative che i tre enti ritengono strategiche per lo sviluppo del comparto. "Facciamo tutto questo - ha sostenuto il governatore lombardo Roberto Maroni - perché crediamo nella macroregione del nord-ovest. La Lombardia ha una concentrazione fortissima nell'area della logistica e necessita un piano di sviluppo che permetta di affacciarsi sul mare. Non dimentichiamo che la quasi totalità delle nostre merci passa da Rotterdam e non da Genova. Bisogna invertire questa tendenza e per questo motivo Lombardia, Liguria e Piemonte sono pronte ad andare al di là dei confini regionali".

Speriamo sia la volta buona

di **Aldo Rosada**

Sul convegno di Novara, dedicato agli Stati generali della logistica del nord/ovest, riceviamo questa nota di Aldo Rosada, presidente della commissione Trasporti di Assologistica, che volentieri pubblichiamo.

Recentemente ho partecipato al convegno svoltosi a Novara l'8 e 9 aprile sugli Stati generali della logistica del nord/ovest relativi a un accordo voluto dalle Regioni della Liguria, Lombardia e Piemonte che hanno sottoscritto un protocollo contenente la regolamentazione per una logistica sostenibile, nel trasporto delle merci, all'interno della macroarea. Sull'evento ho fatto alcune considerazioni e riflessioni che in questa sede desidero esternare.

Piano nazionale della logistica. Se c'è un paese in Europa che ha la necessità di dotarsi di un Piano nazionale della logistica, questo paese è l'Italia, vista anche la struttura topografica del suo territorio (lunga e stretta). Purtroppo, a oggi, l'Italia ne è ancora orfana, nonostante nel tempo, ossia dal 1984, siano stati predisposti sulla carta ben quattro piani che non hanno visto la luce operativa e applicativa, per motivi sconosciuti, anche considerando che nel tempo si sono succeduti governi con diversa ispirazione politica. Per futura memoria ricordo che:

- nel 1984, con il governo Bettino Craxi, il ministro dei Trasporti Claudio Signorile istituì il Piano generale dei trasporti, successivamente rivisto e corretto in base alle necessità del paese;
- nel 2006, con il governo Silvio Berlusconi, il sottosegretario Paolo Uggè presentò un Piano nazionale della logistica e dei trasporti;



"Auspicio che tra i beneficiari del Ferrobonus ci siano anche gli operatori logistici, ossia coloro che organizzano la merce da inviare via ferrovia", nota Rosada

- nel 2007, con il governo Romano Prodi, il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi elaborò le linee guida del Piano generale della mobilità;
- nel 2010, con un altro governo Berlusconi, il sottosegretario Bartolomeo Giachino rielaborò un nuovo Piano nazionale della logistica e dei trasporti con l'obiettivo dichiarato di recuperare, dal 2011 al 2020, quattro miliardi di euro ogni anno di quei famosi quaranta miliardi considerati persi dal Pil italiano a causa del deficit logistico.

Per lo studio effettuato dai consulenti incaricati, tutti i piani hanno avuto un elevato costo a carico della collettività, che non ne ha ottenuto alcun beneficio in quanto la loro mancata applicazione non ha migliorato

la situazione logistica dell'Italia in termini sia economici sia ambientali. Oggi, con l'impegno manifestato dall'attuale ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, è doveroso pensare, con ottimismo, che dai proclami, dagli annunci, dai progetti e dai buoni propositi si stia passando alla fase operativa. Mi auguro che tutto ciò avvenga nel minor tempo possibile anche perché, se diversamente, l'Italia ha perso l'ultima occasione per rendere la logistica profittevole sia per lo Stato (entrate fiscali) sia per le imprese di logistica (aumento della produttività e dei margini operativi).

Nella due giorni di Novara, il ministro Delrio ha apprezzato l'iniziativa assunta dalle Regioni della macroarea del nord/ovest (Liguria, Lombardia e Piemonte) auspicando che possa >

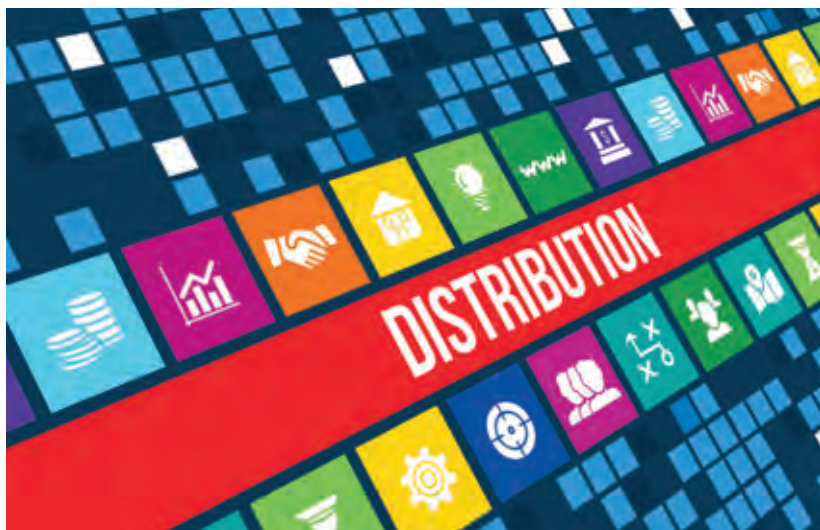
essere copiata anche sul versante nord/est, precisando che in Italia, dal punto di vista logistico, sono state individuate cinque macroaree. Per ultimo desidero riportare un'affermazione che ritengo sempre utile ricordare: "La logistica non è un qualcosa di astratto bensì è una scienza e come tale ha bisogno di previsione, programmazione e organizzazione".

Intermodalità ferroviaria. Nella conferenza sull'ambiente di Kyoto del 2005, l'allora ministro dell'Ambiente Altero Matteoli dichiarò che dal circa 13%, in pochi anni, l'Italia sarebbe passata al 25/30% di trasporti ferroviari cargo, recuperando quote di mercato sul tutto strada. Contrariamente a quanto previsto da Matteoli negli anni successivi si è scesi invece a una percentuale del circa 6/7%, in quanto Trenitalia, essendo una società per azioni e dovendo presentare un bilancio non passivo, asseriva che i prezzi applicati al trasporto ferroviario merci non coprivano i costi di esercizio. Desidero ricordare che l'Italia, con l'aumento dei trasporti su gomma, ha sostenuto costi enormi per la manutenzione delle strade, per la sanità, a seguito dell'aumento degli incidenti stradali, e per la congestione autostradale e stradale. Trenitalia divisione cargo, prima di affermare che i prezzi da lei applicati per il trasporto merci erano inferiori ai costi di esercizio, molto probabilmente, e nell'interesse del paese, avrebbe dovuto fare un'attenta analisi e una valutazione sull'opportunità di portare avanti e su basi diverse una riorganizzazione della sua struttura e del suo funzionamento. In ogni caso tutti i governi passati, sul tema assenti, avrebbero notevolmente risparmiato se avessero sanato l'eventuale bilancio passivo di Trenitalia, anziché sostenere i costi indiretti sopraindicati.

Oggi, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, finalmente, è intervenuto per rilanciare il servizio intermodale come risulta dal documento intitolato "Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci" presentato ai primi di febbraio dal responsabile della struttura tecnica di missione del ministero Ennio Cascetta. Il documento prevede un miglioramento dei collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche con l'obiettivo di aumentare il trasporto ferroviario merci del 50% in cinque anni rispetto ai dati attuali.

tere entro il 2020 la possibilità di effettuare treni da 750 metri di lunghezza, con 4 metri di altezza allo spigolo laterale e con 2.000 tonnellate di peso.

Alla voce Ferrobonus mi auguro che tra i beneficiari, oltre all'impresa ferroviaria e all'autotrasportatore, venga inserito esplicitamente anche l'operatore logistico che può essere anche autotrasportatore ma non necessariamente deve essere iscritto all'albo nazionale degli autotrasportatori. L'operatore logistico è quel soggetto che nelle proprie piattafor-



"L'Italia ha fatto tanti piani nazionali della logistica, restati sulla carta. Oggi, il ministro Delrio pare puntare su fatti concreti", nota Rosada

Sempre il ministro:

- ha presentato un decreto, in attesa del via libera dell'Unione europea, che prevede 20 milioni di euro l'anno per tre anni di incentivi Ferrobonus al trasporto ferroviario merci e sembrerebbe destinato solo a beneficio delle imprese ferroviarie e degli autotrasportatori;
- ha provveduto all'aggiornamento del contratto di programma con Rfi per un adeguamento della rete ferroviaria onde permet-

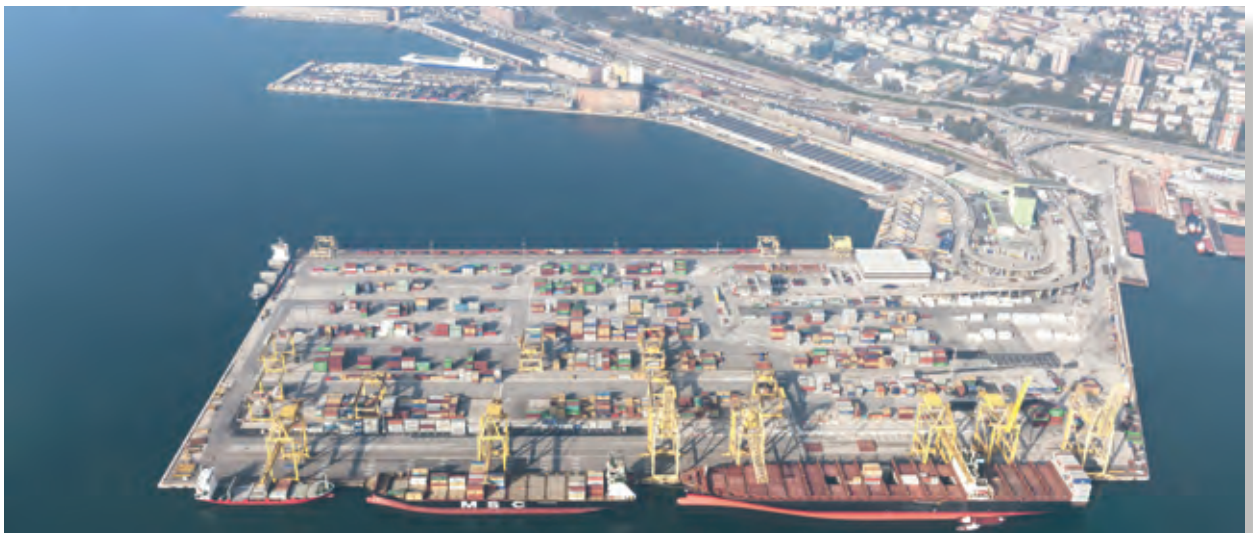
te logistiche, nei terminal ferroviari e negli interporti provvede a concentrare, organizzare e programmare il quantitativo di merce da inviare via ferrovia.

Approfittando dell'occasione desidero sottolineare che l'unica associazione di categoria che rappresenta gli operatori logistici è Assologistica e vista l'importanza che l'operatore logistico riveste per l'economia del paese sarebbe il momento giusto per un suo riconoscimento con citazione nel codice civile. ■

Il porto di Trieste sempre più proiettato sull'intermodalità

Forti investimenti privati sui terminal, il "piano obiettivi" dell'Autorità portuale e la razionalizzazione e il potenziamento del layout ferroviario rappresentano punti fermi per rendere lo scalo più efficiente e farlo diventare porto di riferimento del nord Adriatico.

di **Eugenio Muzio** e **Fulvio Quattrocchio**



Panoramica del porto di Trieste

A livello mondiale, i grandi interscambi livello mondiale, i grandi interscambi sono ormai incentrati quasi esclusivamente sulla tecnica intermodale del container ISO declinato nelle sue varie tipologie in funzione del carico trasportato. L'Europa, specie con i porti del North Range, rappresenta la meta privilegiata delle grandi navi il cui gigantismo ormai raggiunge i 20 mila teu. Dai porti del nord arrivano e partono relazioni di traffico con l'entroterra che servono quasi tutti i paesi europei. Occorre però tener presente che una parte considerevole delle rotte utilizzate sono di connessione con i paesi del Far East. Questo compor-

ta obbligatoriamente il passaggio per il canale di Suez, peraltro recentemente raddoppiato nella sua potenzialità, l'ingresso nel Mediterraneo e, per raggiungere il nord, il passaggio per Gibilterra e la navigazione nell'oceano Atlantico fino a destino. Tutto questo rientra perfettamente in una logica di mercato quando l'origine/destino delle merci sono ubicati a nord delle Alpi. Non rientrerebbe invece in schemi razionali l'utilizzare i porti del North Range per i traffici destinati ai paesi mediterranei o per le regioni ubicate a ridosso delle Alpi. Perché questo avviene? Le ragioni sono molteplici e legate sia a problemi portuali sia a processi normativi

e doganali più farraginosi sia a difficoltà di instradamento dei traffici specie con tecniche ferroviarie intermodali.

Questa nota vuole essere un primo approccio di verifica della realtà portuale italiana attuale e futura per appurare la situazione e indicare possibili linee di tendenza per far sì che alcuni porti italiani possano aspirare a un ruolo di protagonista nel prossimo futuro. Il primo argomento verte su un'analisi del porto di Trieste, ritenuto nel nord est italiano l'unico a poter aspirare a un ruolo di primo piano specie per quanto attiene traffici con origine/destino i paesi dell'est europeo, l'Austria e il sud est della Germania. Oggi, l'attività >

intermodale del porto di Trieste per quanto attiene il traffico container è ubicata al Molo VII. L'attività intermodale Ro.Ro. è invece attestata ai moli VI, V unitamente alla Riva Traiana, nonché all'ormeggio 47.

Il Molo VII. Il terminal container del Molo VII gestito dalla società TMT (Trieste Marine Terminal) rappresenta già oggi uno de-



Veduta aerea del terminal Ro.Ro

gli impianti portuali più funzionali e razionali del nostro paese. Esso presenta un'estensione di 328.673 mq, una lunghezza della banchina di 770 m servita da 7 gru Portainer (2 da 16 file, 2 da 20 file, 3 da 17 file) e consente l'attracco di navi fino a 18 m di pescaggio. L'impianto è dotato anche di un terminal ferroviario con 5 binari della lunghezza di 600 m e serviti da 3 gru Transtainer. Grazie a questa caratteristica è particolarmente funzionale per servire il mercato lato terra anche con la metodologia ferroviaria. Nell'esercizio 2015, il terminal ha registrato un'attività di imbarco/sbarco di 443.882 teu leggermente inferiore ai dati del 2014. Occorre però evidenziare che il potenziale è di 750 mila teu e pertanto esistono ampie possibilità di sviluppo. Attualmente al terminal possono accedere navi fino a 14 mila teu e, pertanto, Trieste è il porto con il maggior potenziale in materia nel mare Adriatico. Il terminal ferroviario nell'esercizio 2015 ha movimentato 4.000

treni che hanno trasportato 142 mila teu rappresentanti il 32% del complessivo imbarchi/sbarchi. Il relativo potenziale è però di 11 mila treni che, se saturato, potrebbe ampliare il trasportato a circa 400 mila teu.

Attualmente il terminal lato mare è collegato con i più importanti porti della Cina, con Singapore, con l'Arabia Saudita e con i più importanti porti del Mediterraneo.

Via ferrovia i collegamenti nazionali sono con Bologna, Milano, Padova. Quelli esteri, notevolmente preponderanti, sono con Budapest in Ungheria, Ulm, Burghausen, Monaco di Baviera con possibilità di prosecuzione su Koeln, Ludwigshafen, Leipzig in Germania e con Villach, Salzburg, Linz, Wien, Graz in Austria.

Recentemente Marinvest del Gruppo MSC - uno dei più grandi gruppi armatoriali a livello mondiale - ha acquistato il 45% del capitale azionario di TMT. E' una dimostrazione palese di come un gigante del mare guardi con estremo interesse alla realtà triestina, in particolare in vista delle evoluzioni future. La particolarità dell'ubicazione geografica, la razionalità dell'infrastruttura portuale e la funzionale

infrastruttura ferroviaria fanno sì che Trieste sia il porto italiano con un volume di traffico container servito dalla ferrovia tra i più elevati e, sicuramente, quello di gran lunga con le più importanti connessioni con i bacini di traffico oltralpe.

Il Molo VI. Il terminal è gestito dalla società EMT del Gruppo Francesco Parisi Casa di Spedizioni. Dispone di una superficie complessiva di 67 mila mq con 4 binari da 350 m idonei al rapido carico/scarico di unità di carico intermodali. Il terminal gestisce prevalentemente traffici Ro.Ro con la Turchia provenienti dal porto di Haydarpasha (Istanbul) con frequenza quadri settimanale (due corse toccano anche il porto greco di Lavrio) eseguiti dall'armatore turco Alternative Tasimacilik As del Gruppo Ekol. Nel corso del 2015, ha movimentato 80.761 semirimorchi. Di questi ben 71.004, con un incremento del 378% rispetto al 2011, hanno proseguito l'instradamento via terra con tecniche ferroviarie intermodali con destinazione/origine Ostrava in Repubblica Ceca, Monaco di Baviera con eventuale prosecuzione su Leipzig, Koeln, Ludwigshafen, Frankfurt, Krefeld in Germania, Bettemburg in Lussemburgo. I traffici con origine/destino la pianura padana al momento sono svolti via strada. Esistono però progetti per verificare la fattibilità intermodale anche in questo caso.

Il Molo V e Riva Traiana. Il terminal del Molo V e l'adiacente Riva Traiana sono gestiti dalla società Samer Seaports&Terminals

Il Molo VII



appartenente al gruppo Turco UN Ro.Ro. L'area disponibile è di circa 100 mila mq con 4 binari da 390 m. E' certamente quello con il maggior traffico Ro.Ro. ed è connesso, tramite le navi della UN Ro.Ro. che effettuano 8 corse la settimana, con i porti turchi di Pendik (6) e di Mersin (2). Complessivamente nel 2015 sono stati movimentati 159.968 veicoli e 26.865 teu (di questi 15.394 hanno raggiunto la destinazione finale via ferrovia). A differenza del molo VI, la componente del traffico ferroviario intermodale è percentualmente inferiore anche se non marginale e ha raggiunto nel 2015 un complessivo di 21 mila UTI in traffico non accompagnato pari al 13,1% del totale. Il Molo V+Riva Traiana ha connessioni ferroviarie intermodali fisse con Duisburg in Germania, con Vels in Austria utilizzando anche la tecnica austriaca ISU per semirimorchi senza presa per pinze (non gruabili) e con Bettemburg in Lussemburgo in joint con il molo VI. Nel 2015, inoltre sono stati realizzati 516 treni per Salzburg in Austria per complessivi 7.200 trasporti con la tecnica dell'autostrada viaggiante per il trasporto di autoarticolati. Il tutto utilizzando 61 treni in partenza da un binario portuale di Adriafer senza però la carrozza autisti, e 455 in traffico accompagnato da Interporto di Trieste (Ferneti). L'attività dei Moli V-Riva Traiana e VI è la dimostrazione palese di come un porto italiano efficiente e razionalmente gestito possa proporsi al mercato con indubbio successo per traffici utilizzando il trasporto combinato strada-rotaia che, nella maggior parte dei casi, gravitano in bacini di traffico a Nord delle Alpi.

L'ormeggio 47. Si tratta di un piccolo terminal ubicato in adiacenza al Molo VII e gestito dalla società TIMT in stretta colleganza con la società Samer. Vi attraccano le navi della società turca Ulusoy SeaLines che collegano il porto triestino con il porto turco di Cesme con frequenza trisettimanale.

Il futuro. Il porto di Trieste nel prossimo

futuro sarà interessato da importanti lavori infrastrutturali che ne modificheranno sensibilmente la struttura e che permetteranno di offrire al mercato possibilità operative molto più ampie in una configurazione particolarmente razionale idonea a proporre soluzioni sempre più concorrenziali e di notevole qualità. Il Molo VII è e sarà interessato da importanti lavori di ampliamento e allungamento delle banchine. Il complesso dei lavori verranno eseguiti per fasi successive. In particolare nella fase I il terminal sarà ampliato per complessivi 40 mila mq e altrettanto nella fase II. A lavori ultimati il nuovo layout disporrà di ulteriori 80 mila mq con una lunghezza complessiva di banchina di 950 m e 400 m di larghezza. Inoltre, è previsto un importante revamping delle 3 gru attualmente da 17 file ampliandone lo sbraccio a 20 file in larghezza e 8 file in coperta. I lavori della I fase, già iniziati il 01/12/2015, termineranno l'01/08/2020. La II fase sarà completata entro il 2025. A lavori ultimati la capacità operativa del Molo VII passerà dall'attuale potenziale di 700 mila teu a 1,8 milioni, pertanto ben oltre un raddoppio da offrire al mercato. L'intero investimento necessario per la realizzazione delle opere sopra descritte è stimato in 90 milioni di euro per la fase I e 98 milioni di euro per la fase II, il tutto a carico dell'operatore privato attuale gestore del terminal. In proposito preme sottolineare che l'ingresso del nuovo socio Marininvest è la controprova della validità del progetto.

Il Molo VI ha in programma una rivisitazione dello specchio acqueo con un parziale tombinamento al fine di consentire l'ormeggio in contemporanea di 2 navi. Inoltre è in progetto l'abbattimento del capannone ubicato nell'impianto per realizzare lungo la banchina di imbarco un binario a raso idoneo anche alle operazioni di imbarco/sbarco di materiale rotabile ferroviario. Questa sarà una caratteristica praticamente unica in un porto italiano.



Il terminal Parisi

La società Samer Seaports&Terminals sarà impegnata in un'azione di ammodernamento del Molo V Riva Traiana in vista dei programmi di sviluppo che prevedono incrementi di traffico nell'ordine del 10% su base annua per il prossimo quinquennio

La rivisitazione dell'area terminalistica sita nella zona Noghère (Muggia) rappresenta un'interessante novità per le evoluzioni future del porto di Trieste. Attualmente l'area in questione è in concessione al terminalista Teseco che ha in progetto l'approntamento di un nuovo terminal Ro.Ro. con le seguenti caratteristiche:

- una superficie di 320 mila mq destinata a terminal con la realizzazione di banchine idonee a 4 approdi a regime;
- il terminal avrà una capacità di accoglienza di circa 630 navi Ro.Ro. l'anno trasportanti un potenziale di 265 mila veicoli stradali;
- il terminal sarà dotato di infrastruttura ferroviaria in grado di operare a regime circa 6.700 treni/anno idonei la trasporto di circa 215 mila uti;
- i tempi per la realizzazione sono stimati in 5 anni e il relativo investimento sarà a carico dell'operatore privato.

La piattaforma logistica. E' in fase di realizzazione il stralcio dedicato al traffico Ro.Ro. per iniziativa delle società Francesco Parisi Casa di Spedizioni e Interporto di Bologna. Il nuovo terminal dispone di una superficie complessiva di circa 120 >

mila mq e il fine lavori è previsto nel dicembre 2018. L'impianto potrà operare circa 350 navi l'anno per un complessivo di circa 140 mila uti. Il costo dell'intervento è stimato in 132,43 milioni di euro già finanziati con un contributo di 30 milioni di euro da parte dell'operatore privato. La seconda fase denominata "secondo stralcio" è un progetto in attesa di finanziamento.

L'infrastruttura ferroviaria. L'Autorità portuale è impegnata nella realizzazione di un nuovo layout ferroviario all'interno del porto al fine di rendere molto più funzionale la connessione con i terminal con una riduzione dei tempi di instradamento dei treni e dei costi di manovra. Le caratteristiche salienti del progetto sono: unificazione del fascio portuale interno; indipendenza delle manovre dei tre terminal dei Moli VII, VI e V; connessione diretta del Molo VII alla stazione di Campo Marzio; apertura di un nuovo varco dedicato al Molo VII; formazione di treni di lunghezza 750 m per rispondere ai nuovi standard europei e in condizione di partire dallo scalo Rfi di Campo Marzio per il quale è stata richiesta la dis-

sponibilità di 5 binari di presa e consegna della lunghezza di 750 m; automazione ed elettrificazione dei deviatori. Un primo passo concreto per rendere più efficienti i servizi è stato recentemente attuato: infatti sia la manovra primaria che la secondaria sono ora affidate alla società Adriafer dell'Autorità portuale. Questa novità porta una notevole semplificazione per il trasferimento dei treni da Campo Marzio ai terminal e viceversa, riduce i tempi del transit-time e, cosa non marginale, riduce i costi. Per la realizzazione

delle iniziative sopra evidenziate e per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria è previsto un finanziamento dell'Autorità portuale di circa 15 milioni di euro. A questa cifra occorre aggiungere la somma di 50 milioni di euro connessi con un intervento dell'Unione europea per l'ammodernamento della stazione di Campo Marzio a carico di Rfi. Pertanto, complessivamente, l'importante revisione del sistema ferroviario al servizio del porto di Trieste comporterà un finanziamento di 65 milioni di euro.

Conclusioni. Questa nota si è posta l'obiettivo di effettuare una panoramica del porto di Trieste nelle sue varie componenti con un'analisi della situazione attuale al servizio dell'intermodalità e delle sue proiezioni future.



Il terminal container

Dimostra in modo palese che Trieste ha tutte le carte in regola per aspirare a divenire il porto di riferimento nel nord Adriatico al servizio in parte dell'economia italiana e in modo molto importante dei mercati del nord est europeo. Ovviamente Trieste non è l'unico porto in quell'area geografica. Pertanto a un'indubbia valenza ubicazionale e infrastrutturale devono affiancarsi eccellenze a livello organizzativo, normativo, gestionale. Attualmente risulta piuttosto curioso che altri porti del Nord Adriatico con un

layout e con un'infrastruttura ferroviaria certamente non migliore di Trieste registrino volumi di traffico più elevati specie nel settore container marittimi. Ci riferiamo in particolare a Capo D'Istria che nel 2015 ha raggiunto un volume di circa 790 mila teu. Quali sono le ragioni? Essenzialmente le regole di funzionamento. Infatti, pur essendo entrambi gli impianti all'interno dell'Unione europea, queste non sono omogenee. In particolare a Capo D'Istria le procedure doganali sono più snelle ed efficienti e i costi sono minori (tariffe portuali, costo lordo del lavoro, tariffe dell'energia elettrica e quelle dei carburanti).

Risulta evidente che in simili circostanze l'efficienza gestionale gioca certamente un ruolo ma di per sé stessa non è in grado di abbattere gli extra costi.

Occorrerebbe pertanto che lo Stato italiano, individuati i porti maggiormente strategici per il paese, adottasse misure per metterli nelle condizioni burocratiche, operative, gestionali, omogenee con quelle esistenti nei porti importanti degli altri paesi dell'Unione. Riteniamo però che se un soggetto come Marininvest abbia puntato su Trieste sia segno evidente che i grandi armatori credono in Trieste e ritengono che con i lavori progettati si possa arrivare a un impianto in grado di proporre al mercato, come dal "piano obiettivi" dell'Autorità portuale: l'attracco delle grandi navi da 14 mila teu anche in coppia; un potenziale di 1,8 milioni di teu al Molo VII; un potenziale complessivo di 450 mila uti ripartite fra i nuovi terminal Ro.Ro. e i terminal esistenti del Molo V, Molo VI e Ormeggio 47 la maggior parte delle quali potranno usare i servizi ferroviari per le loro destinazioni. ■

Cina-Europa: tra mare e cielo, cresce il trasporto ferroviario

Usare la ferrovia per le merci costa cinque volte in meno rispetto all'aereo e riduce i tempi di oltre 20 giorni in confronto alla nave.

di **Paolo Sartor**

Dalla Cina all'Italia con la ferrovia: fino a qualche anno fa poteva sembrare una pura illusione. Da qualche tempo, invece, un buon numero di operatori sta proponendo servizi con treni blocco cargo da e verso il continente asiatico. E' un servizio di nicchia - si stima un volume di container sul corridoio Cina-Europa di circa 35 mila teu l'anno, in costante crescita - che si va a collocare tra la spedizione aerea e quella via mare su container, garantendo un costo cinque volte inferiore all'aereo e un transit time più che dimezzato rispetto alla nave. Il treno non intaccherà certo gli oltre 33 milioni di teu movimentati lo scorso

anno dal solo porto di Shanghai, ma potrebbe aprire un nuovo fronte commerciale, quello terrestre, praticamente abbandonato dopo la globalizzazione del trasporto via mare avvenuta agli inizi degli anni '60 con il container. Certamente la soluzione ferroviaria rappresenta una novità culturale e ambientale coerente con le politiche adottate dal governo cinese per una riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera e delle strategie adottate dai grandi Mto, operatori logistici e imprese ferroviarie. Rappresenta un complemento incisivo alle attività di spedi-

zione e per numerose tipologie di prodotti, come alternativa alla soluzione aerea e marittima. I clienti del sistema ferroviario Cina-Europa appartengono al settore high tech - elettronica, automotive, fashion, alla produzione di lusso e alle industrie dei beni di consumo di elevato valore. Attualmente esistono treni blocco regolari da Changsha, Chongqing, Chengdu, Xiamen, Wuhan e Zhengzhou che consentono il trasporto da porta a porta dalla Cina all'Europa in 15-17 giorni per effettuare un viaggio di circa 10 mila km.

La Cina è sempre più vicina, oggi anche usando il treno



Un'alternativa all'aereo e alla nave. Le soluzioni ferroviarie possono riempire l'ampia lacuna in termini di tempo e costi fra il trasporto marittimo e quello aereo e offrono ai clienti un'alternativa favorevole a queste tradizionali modalità. Come si evidenzia nella tabella che presenta una comparazione di costi e transit time tra le diverse soluzioni di trasporto nel collegamento con la Cina, il servizio di trasporto merci aereo, compreso lo sdoganamento delle merci, normalmente richiede da tre a sei giorni per completare il viaggio, ma costa circa cinque volte di più della >

Modalità a confronto

(tempi e costi per la spedizione di un pc portatile dalla Cina al nord Italia, door to door)

	mare	ferrovia	sea-air *	aereo
transit time in giorni	38 -40	15- 17	22 -24	3-6
costo in euro per spedizione	2,20	4,45	10,20	20,50

*Soluzione di trasporto multimodale che prevede in sequenza una tratta via mare e una successiva via aerea.

ferrovia e immette carbonio nell'atmosfera in misura 25 volte maggiore rispetto alla via mare. Al contrario la soluzione più economica risulta quella via mare ma richiede in media per raggiungere le principali città del nord Italia un transit time di 38-40 giorni.

Una scelta complessa. I dirigenti della logistica probabilmente vivranno momenti difficili in relazione alla scelta e all'opportunità di ridurre drasticamente i costi del trasporto aereo, non poten-

do nel contempo permettersi i 40 giorni di viaggio tipici del servizio marittimo. Ancora più importante nell'ambito del servizio ferroviario Cina-Europa è stata l'introduzione di contenitori per spedizioni groupage parziale che intaccherà la quota di mercato del trasporto merci aereo. Considerando che oltre il 30% delle esportazioni marittime cinesi sono dirette in Europa e il 48% delle importazioni marittime in Europa provengono dalla Cina e, sulla base di dati forniti dal Drewry Container Forecaster, oltre 13

milioni di teu sono stati spediti dall'Asia all'Europa nel 2013, non è difficile immaginare che una quota sempre maggiore di quei volumi containerizzati sarà movimentata mediante servizi di trasporto merci ferroviario fra Cina ed Europa. La stragrande maggioranza dei container trasportati dalla Cina all'Europa dovrebbe continuare a viaggiare via mare, in primo luogo perché la ferrovia dispone di una capacità limitata - ogni treno ha una capacità di 80 teu - mentre le navi portacontainer possono trasportare anche 18 mila teu in una sola volta. Solo le merci ad alto valore, in piccole quantità e stagionali potranno scegliere la ferrovia. Tuttavia a parere degli operatori della logistica è ancora troppo presto per poter prevedere se la maggior parte dei caricatori si servirà del servizio ferroviario Cina-Europa come opzione regolare. Certamente gli importatori europei sono in buona posizione per trarre vantaggio dal trasporto merci ferroviario e sarebbe vantaggioso anche per le imprese che effettuano spedizioni nell'entroterra cinese.

IL PUNTO DI VISTA DI UN OPERATORE

Da inizio anno circolano treni che Fercam, con il suo partner cinese, mette a disposizione per carichi completi, ma anche groupage - ossia spedizioni più piccole - nel collegamento tra Europa-Cina e viceversa grazie al nuovo servizio denominato Euro-Asian Landbridge. Ne abbiamo parlato con Riccardo Curzio, Key Account Manager Europe Fercam e Project leader per il nuovo servizio.

In generale, su quali corridoi è attivo il nuovo servizio ferroviario tra Cina ed Europa? I corridoi primari sono: Suzhou-Warsaw; Zhengzhou-Hamburg; Chongqing-Duisburg; Chengdu-Lodz e Chagsha-Hamburg.

Quali sono le ragioni che vi hanno spinto a lanciarlo? Abbiamo deciso di inaugurare questo servizio per dare un'ulteriore alternativa alla clientela nell'ambito del tradizionale shipping marittimo e aereo. In questo modo saremo in grado di analizzare e soddisfare i sempre più complessi bisogni del cliente nell'ambito del trasporto e dello scambio commerciale tra l'Europa e la Cina. Il treno per i beni di lusso, le merci di alto valore e con una vita economica breve rappresenta un'alternativa conveniente all'aereo e alla nave. Le merceologie che maggiormente beneficiano di questo servizio sono Hi-Tech, manufacturing, automotive, fashion e accessoristica di alta gamma.

Quali sono i vantaggi? I plus offerti sono legati al dimezzamento dei tempi di transito rispetto alla tradizionale modalità marittima e un forte risparmio sul costo del trasporto rispetto alla modalità aerea. L'opportunità è quella di offrire al mercato un'ottimizzazione dei processi industriali legati alla supply chain, con un minor immobilizzo delle merci a magazzino e un beneficio economico derivante dal minor immobilizzo del capitale circolante e conseguente impatto sui costi di interesse. Inoltre il cliente ha la possibilità di integrare il nuovo servizio con il network Fercam con servizi di distribuzione sul mercato europeo, in aggiunta ai servizi addizionali quali l'utilizzo dei nostri magazzini doganali per ottimizzare i processi anche sotto forma di benefici dal punto di vista doganale (vedi deposito Iva e magazzino doganale). Il trasporto su rotaia consente anche grande flessibilità nella gestione delle scorte a magazzino grazie alle soluzioni groupage.

La Sardegna programma lo sviluppo

Importante risoluzione del parlamento europeo che riconosce la condizione di "insularità" a Sardegna e Sicilia, con positivi risvolti normativi e in termini di finanziamenti comunitari. A breve dovrebbe prendere corpo anche il "patto" con il governo Renzi.

di **Giovanna Visco**

Una terra di mezzo nel Mediterraneo occidentale, la Sardegna viene alla ribalta nazionale quando si fa lunga l'eco di questioni spinose come i disinvestimenti delle multinazionali, il caro energia, la continua rarefazione dei voli delle compagnie aeree tradizionali e low cost. Ma la portata storica dei vantaggi di crescita marittima a corto raggio (più collegamenti e tariffe più basse) negli ultimi mesi segnala la strategicità dell'isola per l'economia nazionale. Oggetto di fortissima concorrenza tra compagnie private di navigazione - principalmente tra i due player al top della classifica flotte Ro.Ro, quella mondiale, Grimaldi Group, e quella europea, Onorato Armatori -, le strategie per il predominio commerciale del trasporto di rotabili e passeggeri da/per l'isola hanno avuto effetto anche su Confitarma e Fedarlinea, modificando gli equilibri di rappresentanza nazionale dell'armamento italiano. Intanto, nel silenzio mediatico peninsulare, la Sardegna accelera i passi verso un cambiamento normativo e politico radicale, costruito su alleanze mediterranee di forte impatto sulle prospettive economiche e sociali e sulla programmazione nazionale ed europea.

Il punto di partenza è gennaio scorso, quando con 495 voti a favore su

693 votanti, il parlamento europeo approva la risoluzione di riconoscimento della condizione di insularità a Sardegna e Sicilia, presentata dagli europarlamentari italiani. Un atto politico importante che riverbera in Italia il potere decisionale del parlamento europeo, organo co-legislatore che emenda, blocca e richiama l'interesse della commissione, che, pur detenendo il monopolio nell'iniziativa legislativa, ha l'obbligo di recepire in proposte le risoluzioni del parlamento. Quella approvata per Sardegna e Sicilia, basata sull'art. 174 del Trattato di Lisbona che prevede la condizione di insularità e ne predispone principi e trattamenti differenziati in deroga al regime ordinario dell'Unione, individua anche strumenti e iniziative di carattere comunitario per tutti i territori insulari a cui si applica l'articolo.

Ora la commissione è chiamata a recepire la risoluzione, che una volta normata, permetterà a Sardegna e Sicilia di non essere più assoggettate esclusivamente al Pil e di far valere la continuità territoriale sul regime di libera concorrenza, adottando obiettivi e parametri diversi da quelli continentali per la programmazione di fondi strutturali e finanziamenti a trasporti, energia, formazione, istruzione, piccole e medie imprese, ricerca e innovazione. La commis-

saria europea per le politiche regionali, Corina Cretu, che a giugno sarà a Firenze per un summit, si è detta disponibile a consolidare misure di sostegno all'insularità già a partire dalla programmazione 2014-2020 per le politiche di coesione. Intanto, a breve, il parlamento sarà chiamato a negoziare e modificare i regolamenti europei per la definizione delle risorse assegnate alle Regioni attraverso il bilancio dell'Unione, in cui si dovrebbero avere i primi effetti della risoluzione.

All'iniziativa parlamentare, si affianca quanto la Regione Sardegna, tra l'altro coordinatrice della commissione della Conferenza Regioni "Affari comunitari e internazionali - delega Cooperazione allo sviluppo e Mediterraneo", sta attuando nell'ambito delle alleanze territoriali mediterranee. Al primo punto, l'approvazione con voto unanime del consiglio regionale sardo della "Consulta sardocorsa" permanente, che a breve sarà ratificata anche dall'Assemblea della Corsica, con obiettivi strategici di salvaguardia e valorizzazione identitaria dei due popoli e promozione di interessi normativi e istituzionali comuni presso governi e Unione, in base ai diritti di autodeterminazione, autonomia, federalismo e riconoscimento dell'insularità. La ratifica è avvenuta a conclusione della se-

duta congiunta solenne per la celebrazione del “Sa Die de sa Sardigna”, che commemora la sollevazione popolare sarda nel 1794 contro i piemontesi, accentuando il valore della Consulta non tanto in termini indipendentisti quanto di salvaguardia dell'autonomia e forse di un nuovo concetto di democrazia partecipata, più direttamente collegata all'Europa. Il gesto politico che tende a contenere e riportare a un profilo territoriale le spinte più centraliste degli Stati, dovrà tuttavia confrontarsi in Italia con il referendum sulla riforma della Costituzione italiana. La Consulta sardo-corsa, composta dai presidenti, per la Sardegna Francesco Pigliaru, in carica da due anni, e per la Corsica Gilles Simeoni, in carica da fine 2015, e dai capigruppo delle due Assemblee, riferirà ogni

sei mesi su attività e obiettivi come diretta espressione di un patto istituzionale per la costruzione politica di un'euroregione insulare nel Mediterraneo riconosciuta da Bruxelles. Infatti, l'iniziativa è già destinata ad estendersi e configurarsi come una vera e propria macroregione, avendo incassato l'interesse delle spagnole Baleari, la cui neoeletta presidentessa Francina Armagal ha già condiviso idee e obiettivi con Pigliaru a Bruxelles.

Intanto, tra Sardegna e Corsica è già partita la collaborazione su vari temi, a partire da quello dei trasporti, con progetti di collegamento fra le due isole sia aerei, al momento inesistenti, che marittimi. Per questi ultimi, puntano al ripristino degli oneri di servizio pubblico sulla tratta Santa Teresa Gallura-Bonifacio e l'assesso-

re sardo dei Trasporti, Massimo Deiana, sta lavorando per un accordo tra Italia-Francia di delega alle Regioni per l'esecuzione del contratto di servizio. Con il suo omologo corso, Jean Felix Acquaviva, hanno incontrato la DG Movie per condividere la necessità di un servizio pubblico tra isole transfrontaliere e definire l'iter amministrativo per i collegamenti

modernamento ed estensione della rete ferroviaria, attualmente molto arretrata, e di quella autostradale. Ma per una politica di sviluppo dell'isola deve essere affrontato anche il nodo energia, parificando il costo del gas tra Sardegna e resto d'Italia, che sconta l'assenza di metano sull'isola con costo aggiuntivo per i sardi di circa 400 milioni l'anno.

Sardegna. Veduta panoramica dell'incantevole comune di Bosa, in provincia di Oristano



marittimi tutto l'anno tra i due paesi. Si annuncia imminente anche quanto iniziato con il governo il 28 maggio 2015, quando Pigliaru consegnò al premier un dossier di 13 pagine sulla situazione sarda, dando il via a un fitto lavoro tra Regione e governo. Infatti, il premier Renzi con un tweet ha informato che entro maggio ci sarà il “Patto per la Sardegna”, rientrante nei 15 patti del governo per 8 regioni e 7 città metropolitane del sud, che la Sardegna si attenderebbe di valore economico di circa 1,6 milioni di euro. Secondo la Regione, il gap insulare costa ai sardi 1,1 milioni e può essere superato solo parificando condizioni e dignità a quelle degli altri italiani della penisola. Prioritaria la mobilità e non solo per la continuità territoriale, ma anche quella interna, che richiede urgenti lavori di am-

Sul piano logistico, forti delle potenzialità infrastrutturali dei porti e del posizionamento strategico dell'isola nel Mediterraneo occidentale, la giunta della Regione ha approvato in via definitiva la delibera-quadro generale per l'istituzione di zone franche doganali, che potranno essere attivate su iniziativa dei territori, in base a piani di sviluppo economicamente sostenibili. Sarà possibile importare merci in regime di esenzione di dazi e prelievi agricoli, per effettuare nelle aree franche lavorazioni, trasformazioni e riparazioni di merci destinate all'esportazione. Olbia e il Sulcis saranno le prime a godere del provvedimento, avendo la Regione contestualmente approvato il loro piano, ora in attesa del decreto della presidenza del consiglio dei ministri di conclusione dell'iter istitutivo. ■

Logistica sempre più “complessa”: la Number 1 punta sull’innovazione

Obiettivo: essere sempre in anticipo sulle richieste del mercato. In questa ottica è stata presentata nella sede operativa di Parma una nuova linea robotizzata antropomorfa dedicata al riconfezionamento.

di **Valerio di Velo**

Number 1 Logistics Group, azienda leader in Italia nella logistica integrata per i beni di largo consumo, ha presentato nella sua sede operativa di Parma una nuova linea robotizzata antropomorfa dedicata al riconfezionamento. La linea è stata studiata, progettata e realizzata da Siscodata con robot antropomorfi (sono così definiti perché richiamano sia nelle sembianze sia nei movimenti un braccio umano, ndr) Comau Robotics sulla base delle precise esigenze della Number 1. “Tale innovazione - ha sottolineato l’amministratore delegato della società Gianpaolo Calanchi - sposa in pieno la filosofia della ‘fabbrica 4.0’: grazie alle nuove tecnologie infatti si creano le soluzioni ai problemi quotidiani con i quali l’impresa deve confrontarsi. In questo modo l’innovazione diventa uno strumento concreto al servizio dell’azienda e del lavoro. Inoltre, l’innovazione fa parte del nostro DNA, non è un caso, quindi, se ci distinguiamo per i continui investimenti in nuove tecnologie che ci permettono di migliorare sia i nostri processi sia i nostri prodotti. Ciò si traduce in un’offerta di nuove soluzioni volte ad anticipare le esigenze del mercato. In base a questa nostra filosofia abbiamo deciso di automatizzare la linea del riconfezio-

namento, anche perché negli ultimi anni i volumi di co-packing da noi realizzati per i committenti sono stati in costante e continua crescita. La nostra iniziativa è tesa ad aumentare

da l’innovazione e fa dell’azienda un operatore all’avanguardia nello scenario industriale del nostro paese, che purtroppo resta ancora arretrato su questo piano: la quinta indagine

Un “confronto” tra uomo e robot? La Number 1 sostiene che l’automazione “aumenterà i volumi lavorati e, quindi, anche l’occupazione”



la produttività, a offrire una maggiore flessibilità ai clienti e, contestualmente, ad aumentare i volumi e garantire riconfezionamenti e servizi di elevata qualità”.

La nuova linea robotizzata, come sottolinea Calanchi, conferma “il DNA della Number 1” per quanto riguar-

dell’Ucimu (l’Associazione dei costruttori italiani di macchine utensili, di robot, automazione e prodotti ausiliari), presentata nel gennaio scorso alla camera dei deputati, ha fotografato una realtà industriale nazionale fatta di macchinari obsoleti. Infatti, l’indagine ha messo in evidenza che il 27% >

delle macchine industriali del paese ha più di 20 anni e soltanto il 13% ne ha meno di 5.

La presentazione della nuova linea robotizzata è stata anche l'occasione per lo svolgimento di un convegno nella sede della Number 1 con a titolo, e non poteva essere altrimenti, "L'innovazione nella logistica". I lavori hanno sottolineato come l'attuale situazione dei mercati, in primo luogo di quello dei beni di largo consumo, sia molto differente da un passato anche recente, confermando che il mondo, che la realtà ha subito una profonda trasformazione per effetto della crisi del 2008-2009. Certamente non si tornerà più indietro. Tale trasformazione, tale cambiamento ha avuto forti effetti anche sulla logistica. Lo ha sottolineato Tito Zavanella, senior partner in Operation Management, Gea consulenti di direzione: "Oggi, i logistici devono fronteggiare ordini molto più frammentati, devono gestire un aumento significativo del numero di articoli per referenza - evento che ha un forte impatto sia sulla produzione sia sulla distribuzione - che rende tutto più complicato, devono lavorare sempre più in just in time, perché i produttori tendono continuamente a ridurre le scorte di magazzino, con l'aggiunta di un vertiginoso incremento delle 'offerte'. Inoltre, devono rispondere a una domanda che viene da mercati esteri, molto più che in passato. Ciò per la logistica significa dover allungare la filiera e, spesso, dover usare differenti modalità di trasporto. Difficile gestire tale complessa realtà. Una realtà che diventa ingovernabile se non si raggiungono elevati gradi di informazione, se non si ha la capacità di adeguarsi alla variabilità della domanda, cosa che significa operare in termini logistici con un'alta flessibilità, se non si riesce a porre 'in linea' la produzione, la logistica e la distribuzione". La

situazione operativa descritta da Zavanella porta ad avere molti più "transiti", molti più flussi di merci in entrata e in uscita che devono essere resi efficienti, senza tempi morti nello scarico e nel carico, basti pensare a un Ce.Di della grande distribuzione organizzata e considerare che la logistica oggi molto spesso arriva a dover sistemare anche lo scaffale. "Cosa quest'ultima impensabile fino a qualche tempo fa", ha sottolineato Zavanella. Da tali cambiamenti è partita l'esigenza per la logistica di ricercare soluzioni nuove e di introdurre innovazioni tecnologiche di processo. "Nelle ultime decadi, parallelamente a un continuo sviluppo di nuove soluzioni di material handling e di trasporto, l'enfasi si è fortemente spostata su processi di pianificazione e di esecuzione da un lato e di superamento dei confini aziendali dall'altro, nella consapevolezza che mettendo a fattore comune e coordinando e sincronizzando grandi masse di merce si sarebbe raccolto del valore e ridotte le inefficienze di sistema. Questo spostamento di prospettiva - dalla singola azienda alla filiera e dalla singola filiera a insiemi di filiere - è l'ultima sfida alle porte, che poggia ancora sulle tecnologie digitali ma reinterpretate in una prospettiva più ampia e mai sperimentata fino a ora, centrata sulla connettività e sulla interoperabilità estrema tra equipaggiamenti, sistemi e apparati".

Sistemi a "incertezza" crescente.

Perfettamente in linea con l'analisi di Zavanella si è posto l'intervento di Alessandro Perego, presidente onorario di Number 1: "Le supply chain delle aziende del food&grocery sono sistemi a 'incertezza' crescente sia dal lato della domanda sia dal lato dell'approvvigionamento. Alle tradizionali strategie di gestione della supply chain di tipo 'lean' - che puntano all'ottimizzazione del sistema logistico

co lavorando su un 'giusto' scambio tra costi e servizio - occorre affiancare strategie di tipo 'agile', che si concentrano invece su reattività, flessibilità e gestione del rischio. Esempi di politiche di gestione della supply chain di tipo 'agile' comprendono modelli di integrazione e collaborazione con fornitori e clienti, strumenti di 'supply chain visibility', l'applicazione dei principi del 'differimento', la scelta di molteplici fonti di approvvigionamento e localizzazione delle scorte, la riduzione estrema dei tempi di ciclo dei processi operativi. In questo contesto gli operatori logistici si devono porre come supporto alle strategie 'bimodali' o 'strabiche' - ossia un po' 'lean' e un po' 'agile' - delle aziende committenti, con progetti di innovazione volti a offrire la miglior combinazione possibile costi-servizio in un assetto di rete flessibile e facilmente riconfigurabile".

In questo contesto delineato da Perego si inserisce il sistema automatizzato per il riconfezionamento inaugurato da Number 1. Sistema che potrà consentire alle aziende committenti di gestire in outsourcing e secondo logiche di differimento la preparazione di imballaggi ottimizzati per i punti vendita. Perego ha infine ricordato come la Number 1, "fedele alla sua tradizione di azienda attenta all'innovazione", abbia attivato nell'ultimo anno "un portafoglio di progetti che ha la caratteristica di lavorare su più fronti, dall'aumento dell'efficienza alla flessibilità. Da una parte si ha, a titolo di esempio, il progetto 'H24' per la pianificazione dei trasporti sulle 24 ore con la riduzione dei tempi ciclo e di impatto ambientale e, dall'altra, un progetto come 'VMI Multiproduttore' volto a massimizzare i benefici della gestione collaborativa delle scorte nella relazione produttori-Gdo, per anticipare e gestire la crescente imprevedibilità della domanda". ■



incas
supply chain automation

passione
competenza
risultati

SOFTWARE E AUTOMAZIONE PER LA LOGISTICA







Aggiungi valore
alla tua **SUPPLY CHAIN**
per il settore
ALIMENTARE
e **RETAIL**.

Ottimizzazione dei flussi, controllo dei costi, attività a valore aggiunto, gestione ordini e resi... Da XPO Logistics conosciamo e condividiamo le vostre sfide imprenditoriali. È per questo che vi dedichiamo soluzioni logistiche su misura, indipendentemente dalla vostra dimensione aziendale e dalla natura dei vostri prodotti... Con 40 depositi sul territorio nazionale e degli interlocutori esperti nel costruire relazioni di elevata qualità, mettiamo tutta la nostra competenza al vostro servizio. Per superare le vostre sfide logistiche in Italia ed in Europa, potete contare su di noi.

CONTATTATECI:
+39 02 92 00 3346
commerciale@xpo.com

VIENI A TROVARCI SU:
  [it.xpo.com](https://www.it.xpo.com)

2.800
COLLABORATORI

40
SITI in Italia
e Svizzera
italiana

670.000
M² di aree di deposito



XPOLogistics