

Incas: system integrator a 360 gradi

L'AZIENDA BIELLESE, CON OLTRE 30 ANNI
D'ESPERIENZA, SI MUOVE NEL MONDO
DELL'AUTOMAZIONE SEGUENDO VELOCEMENTE
LE INDICAZIONI DEL MERCATO.

incas
group

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - I-03 Milano
Via Milano, 16 - 13856 Vigliano Biellese (Biella)
03211 info@incasgroup.com www.incasgroup.com

MERCI IN CITTÀ: TORINO ALL'AVANGUARDIA

EDITORIALE

Italia schizofrenica,
come rimediare?

ECONOMIA E SUD

La portualità, volano
per lo sviluppo

DOGANA "FAST"

Piacenza: varato
il primo corridoio

Linde Safety Pilot.

La perfezione nella sicurezza.

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

Linde Safety Pilot.
Vai al massimo. Mai oltre!

Linde Material Handling

Linde

Linde Material Handling Italia SPA

Via del Luguzzone, 3 - 21020 Buguggiate (VA)

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

Numero Verde
800.200850



UN PAESE SCHIZOFRENICO

Non sarebbe ora di porvi rimedio?

MICHELE ACCIARO, PROFESSORE DI LOGISTICA MARITTIMA ALL'UNIVERSITÀ KUHN LOGISTICS, AMBURGO, GERMANIA, INTERVENENDO A NAPOLI AL CONVEGNO ORGANIZZATO DA STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO-SRM (SERVIZIO A PAG. 40), HA SOTTOLINEATO: "HO LASCIATO L'ITALIA DODICI ANNI FA, OGNI VOLTA CHE TORNO CONSTATO CHE LA LOGISTICA E LA PORTUALITÀ DEL PAESE SONO RIMASTE FERME. OGGI SONO NELLE STESSA CONDIZIONI DI QUANDO PARTII". SUBITO DOPO HA AGGIUNTO: "L'ITALIA È UN PAESE, COME SI RICONOSCE OVUNQUE, CHE HA ECCELLENZE IN TANTI SETTORI". DUE AFFERMAZIONI AGLI ANTIPODI CHE DESCRIVONO UN'ITALIA SCHIZOFRENICA: DA UNA PARTE AVANZA, STA ALL'AVANGUARDIA, DALL'ALTRA RESTA ANCORATA A VECCHI SCHEMI, A LOGICHE VETUSTE, COMPLETAMENTE FUORI DAL TEMPO. CHI L'HA GOVERNATA NON SI È MAI PRESO LA BRIGA DI RENDERSI CONTO DEI FRENETICI CAMBIAMENTI DELL'ECONOMIA MONDIALE. NELLA RUBRICA "IL BAROMETRO" (PAGINA 6) PUBBLICHIAMO UN GRAFICO SUL NOSTRO FATTURATO CHE FA CAPIRE CON ESTREMA CHIAREZZA COME NEGLI ULTIMI ANNI SIA CAMBIATA ANCHE L'ECONOMIA DEL PAESE: NEL 2009, L'INDICE DEL FATTURATO ESTERO SI POSIZIONAVA A QUOTA 89 E QUELLO SUL MERCATO INTERNO VALEVA 96, NEL 2014 INVECE TALI VALORI SI SONO INVERTITI, ESTERO A LIVELLO 120, INTERNO SCESO A 90. UN "ROVESCIMENTO" TOTALE. NELLA POLITICA, NEL GOVERNO DELLA NOSTRA ECONOMIA, NEGLI ATTI QUOTIDIANI CONCRETI, NELLE SCELTE, NELLE DECISIONI, NELLE "STRATEGIE" (TERMINE TANTO USATO, QUANTO DISATTESO) SI È MAI TROVATA TRACCIA DI TALE FENOMENO? UN ESEMPIO, RIPETUTO FINO ALLA NOIA. LA MERCE IN ARRIVO E CON DESTINAZIONE MERCATI ESTERI PASSA PER LA GRAN PARTE DAI PORTI (E MOLTA PER DISPERAZIONE NON DAI NOSTRI MA DA QUELLI DEL NORD EUROPA). PER L'EXPORT SAREBBE FONDAMENTALE AVERE UNA PORTUALITÀ EFFICIENTE E ALTRETTANTO EFFICIENTI COLLEGAMENTI CON IL RETROTERRA. NIEN-TE È STATO FATTO IN QUESTA DIREZIONE, HA RAGIONE IL PROFESSOR ACCIARO. IN GENERE, AL MASSIMO, ABBIAMO ASSISTITO AD "ACCAPIGLIAMENTI", MINISTERO, ENTI LOCALI, "POTENTATI" PIÙ O MENO OSCURI, PARTITI, SU CHI DEVE ESSERE IL PRESIDENTE DEL "GIOCATTOLO" AUTORITÀ PORTUALE (PERFINO CON SCARSI RISULTATI, VISTO IL PROLIFERARE DI "COMMISSARI"). FORSE È TEMPO DI CAMBIARE.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Mariarosa Mazzoleni
cell.335.532.7936
mazzolenimariarosa@gmail.com

Eventi

**TRANSPORT LOGISTIC
A MONACO**

10

Punto Sostenibilità

**BIG DATA PER
BIG PERFORMANCE**

28

Cover

**AUTOMAZIONE DECISIVA
ANCHE PER LE NOSTRE PMI**

30

Merci in città

**TORINO
ALL'AVANGUARDIA**

37

Economia e Mezzogiorno

**LA PORTUALITÀ VOLANO
PER UN NUOVO SVILUPPO**

40

Dogana

**APERTO IL "FAST CORRIDOR"
LA SPEZIA-IKEA PIACENZA**

42

Primo Piano: Elpe

**FORMAZIONE "DECISIVA"
NELL'ATTUALE REALTÀ**

44

Material Handling

**OM STILL, TIRANO SEMPRE
IL NOLEGGIO E L'USATO**

47

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

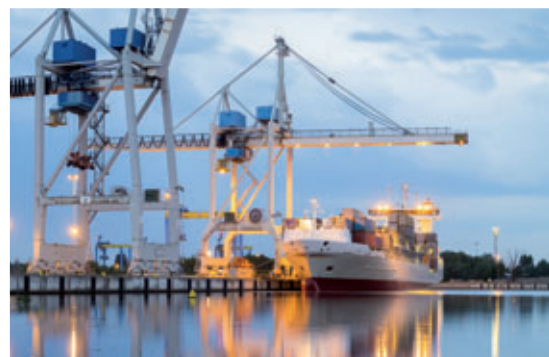
8

DALLE AZIENDE

13



La distribuzione delle merci, specialmente nei centri storici urbani, contribuisce pesantemente alla congestione e all'inquinamento. I risultati realizzati dal progetto avviato a Torino (il servizio a pag. 35)



Le possibilità di avere uno sviluppo, anche industriale, nel Mezzogiorno sono fortemente connesse a un aumento dell'efficienza del trasporto marittimo e delle infrastrutture portuali (il servizio a pag. 40)

#GEFCOintheCITY

**YOUR
STRATEGIC
PARTNER
FOR
RUSSIA**



GEFCO

LOGISTICS FOR MANUFACTURERS

gefco.net

Le "sabbie mobili" dell'anno scorso

Mentre andiamo in stampa, giungono alcune notizie confortanti, in primo luogo per quanto riguarda l'occupazione: secondo l'Istat, ad aprile, il numero degli occupati è cresciuto di 159 mila unità (più 0,7%) rispetto al mese precedente, tornando ai livelli registrati nel 2012 (rispet-

to ad aprile 2014, l'occupazione è in aumento dell'1,2% con 261 unità in più), mentre il tasso di disoccupazione è sceso, sempre su marzo, dello 0,2%. In particolare, su marzo, cala la disoccupazione giovanile (15-24 anni) dell'1,3% e del 5,5% su aprile 2014. Questi dati invertono la

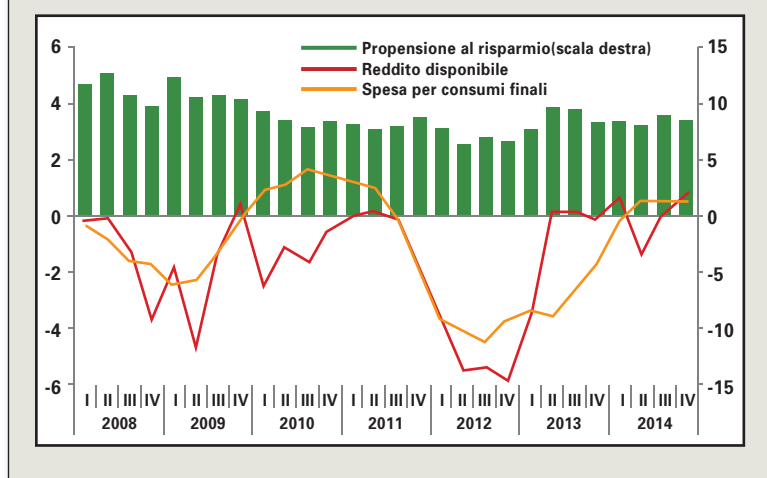
tendenza registrata negli ultimi due mesi. Un risultato positivo, che dovrà attendere una conferma nei prossimi mesi per essere interpretato come una reale tendenza al miglioramento, quando si potranno anche valutare meglio e con più certezze gli effetti del jobs act.

Il nostro paese, che ha vissuto una lunga recessione per entrare poi in una fase deflattiva, ha pagato le due crisi, quella finanziaria del 2008/2009 e quella seguente economico-produttiva del 2011/2012, in modo drammatico. Infatti, dopo la forte contrazione del 2012 e 2013 (rispettivamente del 2,8 e dell'1,7%), il Pil italiano in volume ha segnato lo scorso anno un'ulteriore riduzione, seppure di entità decisamente più contenuta (meno 0,4%) e il livello è sceso al di sotto di quello registrato nel 2000. L'andamento dell'attività economica è risultato negativo per i primi tre trimestri e ha segnato una variazione congiunturale nulla nel quarto. In particolare, la discesa dell'inflazione ha contribuito al lieve recupero dei consumi delle famiglie. Recupero collegato all'andamento del reddito disponibile in termini reali (cioè il potere di acquisto delle famiglie) che, per la prima volta dal 2008, si è stabilizzato, anche grazie alla discesa dei prezzi al consumo, registrando in media

L'"economia" delle famiglie

(anno di riferimento 2010, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)

Fonte: ISTAT



Pil per area geografica

(anni 2008-2014, variazioni %)

Fonte: FMI

AREE E PAESI	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Mondo	3,1	0,0	5,4	4,2	3,4	3,4	3,4
<i>Economie avanzate</i>	0,2	-3,4	3,1	1,7	1,2	1,4	1,8
<i>Economie emergenti e Pvs</i>	5,8	3,1	7,4	6,2	5,2	5,0	4,6
Europa centrale e orientale	3,1	-3	4,8	5,4	1,3	2,9	2,8
America Latina e Caraibi	3,9	-1,3	6,1	4,9	3,1	2,9	1,3
Medio Oriente e Nord Africa	5,2	2,2	4,8	4,4	4,8	2,4	2,6
Pvs - Asia	7,3	7,5	9,6	7,7	6,8	7,0	6,8
Africa Sub-sahariana	6,0	4,0	6,7	5,0	4,2	5,2	5,0
Italia	-1,1	-5,5	1,7	0,6	-2,8	-1,7	-0,4

VELIA ES



Produttività + flessibilità = *risultati*

Nell'attività di picking i vostri dipendenti devono lavorare con le migliori attrezzature. Dopo tutto, gli ordini devono essere preparati il più rapidamente possibile.

La nuova Mitsubishi Velia ES offre questo e molto di più.

I modelli nella serie VELIA sono stati progettati pensando alla produttività a partire dal comodo e sensibile volante Maxius fino allo spazioso comparto operatore con la più ampia pedana mai vista sul mercato. C'è un modello per ogni tipo di lavoro: con piattaforma sollevabile, forche sollevabili e forche con sollevamento a forbici.

Dietro al carrello Mitsubishi c'è una rete di concessionari esperti e preparati. Con proposte studiate per aiutare il Vostro business.

Oggi e domani.

Per maggiori informazioni visita
www.mitsubishicarrelli.com



Qualità | Affidabilità | Ottimo rapporto qualità-prezzo

 **MITSUBISHI**
FORKLIFT TRUCKS

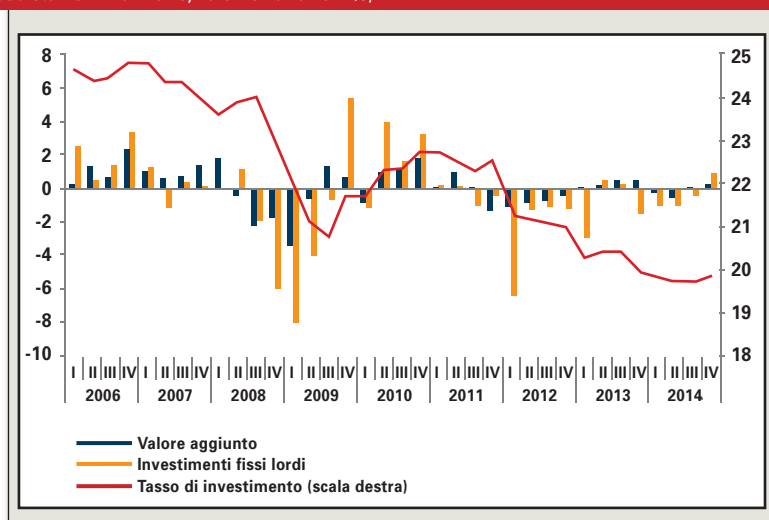
BAROMETRO ECONOMIA

Nel 2014, il calo dell'inflazione ha favorito un lieve recupero dei consumi delle famiglie, che si sono stabilizzati rispetto all'anno precedente



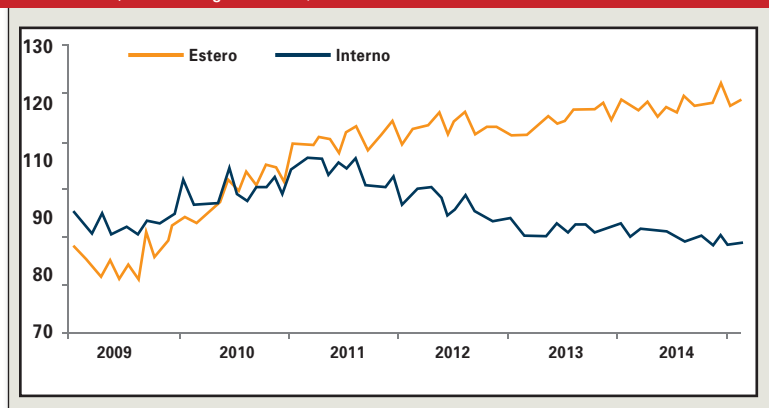
Tasso di investimento in Italia (società non finanziarie, valori e variazioni %)

Fonte: ISTAT



Indice del fatturato italiano per mercato (base 2010=100, dati destagionalizzati)

Fonte: ISTAT



d'anno una variazione nulla (dopo il meno 5,2% del 2012 e il meno 0,9% del 2013). Alcune particolari situazioni internazionali stanno migliorando il quadro macroeconomico del nostro paese. Infatti, l'annuncio dell'avvio del quantitative easing in gennaio ha innescato un'accelerazione nella tendenza al deprezzamento dell'euro, già in atto dalla metà del 2014, guidata dai processi di ricomposizione di portafoglio verso attività finanziarie a più elevato rendimento denominate in valute diverse dall'euro. Tra gennaio e marzo, la moneta unica europea ha continuato a perdere valore nei confronti del dollaro (meno 6,9% in media) per poi stabilizzarsi nella prima metà di aprile. Inoltre, il progressivo deterioramento delle condizioni cicliche internazionali, l'apprezzamento del dollaro e la decisione dei paesi Opec di non ridurre la produzione hanno costituito gli elementi alla base della caduta dei prezzi del petrolio. Nel secondo semestre del 2014 le quotazioni del Brent si sono praticamente dimezzate (da valori medi mensili di 112,2 dollari a barile in giugno ai 62,1 dollari di dicembre); in media d'anno la diminuzione è stata dell'8,9%. Anche i prezzi delle materie prime non energetiche hanno registrato un calo (meno 4% secondo l'indicatore del Fmi), più marcato nella seconda metà dell'anno in corrispondenza della decelerazione dell'attività industriale nei paesi emergenti. Tali condizioni internazionali devono rappresentare per il nostro paese una chiave di volta verso un miglioramento dell'attività economica. Miglioramento che deve essere sostenuto da provvedimenti del governo che devono tener conto di un dato rilevante: dal 2009 a oggi l'indice del fatturato italiano si è sempre più decisamente spostato verso l'estero. Un percorso che va sostenuto. ■

THE KOREA HERALD

Cina e Corea del Sud: intesa sul "libero scambio"

A Seul, a fine maggio, il ministro sudcoreano del Commercio, dell'Industria e dell'Energia, Yoon Sang-Jick, e il ministro cinese del Commercio, Gao Hucheng, hanno firmato un accordo di "libero commercio". È stata così felicemente portata a termine una lunga trattativa, ipotizzata già nel 2004, ma che ha visto le prime concrete mosse nel 2012, per raggiungere un'intesa di massima nel novembre dell'anno scorso. L'accordo diventerà operativo tra sei mesi, dopo essere stato approvato dai rispettivi parlamenti. Grazie a questa intesa, la Corea del Sud diventa l'unico paese ad avere accordi bilaterali di libero scambio con le tre più importanti aree economiche del mondo: gli Stati Uniti, l'Unione europea e, appunto, la Cina. Dal momento dell'approvazione parlamentare, la Corea eliminerà, per i prossimi vent'anni, le tariffe imposte sul 92% degli 11.272 tipi di prodotti che attualmente importa dalla Cina, mentre a sua volta quest'ultima, per lo stesso periodo, lo

farà sul 91% dei 7.428 tipi di prodotti che acquista in Corea. Dall'accordo è stato escluso il settore auto. Infatti, entrambi i paesi si sono dimostrati restii all'"apertura" su tale fronte e hanno preferito



Particolare del Black Dragon Pool Park nella parte antica di Liyang, Cina

continuare a "proteggerlo". Da parte coreana si attendono rilevanti benefici nel settore manifatturiero, oltre in quello dell'agricoltura, specialmente per quanto riguarda il petrolchimico, i beni elettronici e di consumo, il comparto macchinari. Infine, sia la Cina sia la Corea auspicano che l'accordo raggiunto possa dare un impulso alle trattative che entrambi i paesi stanno portando avanti con il Giappone sul tema della liberalizzazione. Lo stesso positivo effetto potrebbe avere sia direttamente nei confronti dei dieci paesi che formano l'Asean (fra i quali Singapore e Vietnam) sia indirettamente verso quelle economie che a loro volta hanno accordi di libero scambio con la stessa Asean (in particolare, India, Australia, Nuova Zelanda). ■



Il sito EUROMERCI è NUOVO e INTERATTIVO

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

www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

Consumi alimentari in ripresa e reggono i surgelati

Il settore alimentare nel suo complesso ha fatto registrare in Italia, nel 2014, un primo timido segnale di ritrovata stabilità (più 0,0%), che necessiterà nel breve periodo di ulteriori conferme per caratterizzarsi come una vera e propria inversione di tendenza rispetto ai dati negativi degli ultimi anni. All'interno di questo variegato panorama il settore degli alimenti surgelati ha mostrato interessanti segnali di tenuta, evidenziando nel contempo nuovi slanci da parte di alcune categorie di alimenti negli ultimi anni molto penalizzate. "Si avverte una leggera ripresa - ha affermato il presidente dell'Istituto italiano di alimenti surgelati Vittorio Gagliardi - sulla spinta delle azioni dei leader di mercato, non solo a livello pubblicitario ma anche nel campo dell'innovazione di prodotto, facendo da traino a tutto il settore. Il consumatore risente indubbiamente della crisi, ma si osserva comunque una crescita dopo un biennio negativo che aveva interrotto una serie positiva, anche a doppia cifra, durata più di vent'anni. I vegetali preparati hanno ripreso quota, spinti dai loro valori nutrizionali e salutistici. I prodotti ittici panati, dal canto loro, sono in progressiva crescita, a riprova del fatto che i consumatori cercano proposte accattivanti e veloci da cucinare. Anche le pizze confermano il trend in rialzo e sono sempre più considerate come piatto unico, personalizzabile e a buon prezzo. In questa generale tendenza alla rivalutazione dei

prodotti a più alto contenuto di servizio, va segnalata la performance dei piatti ricettati, o meglio dei secondi; ciò segnala un insopprimibile bisogno del consumatore a ricercare prodotti salva tempo, dal profilo moderno e in grado di offrire una buona qualità globale. Tale tendenza è in costante crescita nell'intero continente europeo. La maggior novità del settore riguarda il boom dell'utilizzo del forno a microonde: se negli anni '80 la penetrazione di questo elettrodomestico era del 4-5%, nell'ultimo quinquennio è salita al 30, a dimostrazione che i nuovi comportamenti alimentari vedono nel surgelato un indispensabile alleato".

Fatturato dei servizi: una dinamica positiva

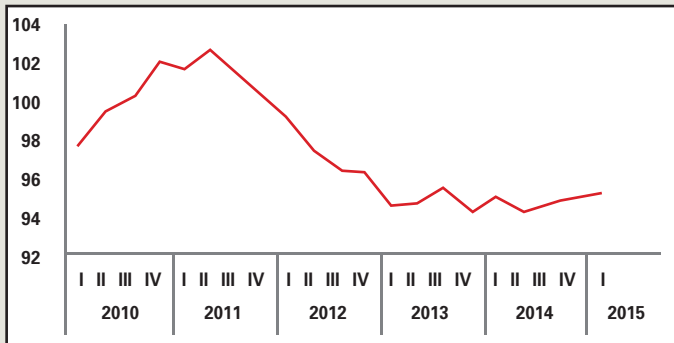
Nel primo trimestre del 2015, l'indice destagionalizzato del fatturato dei servizi (valore corrente che incorpora la dinamica sia delle quantità sia dei prezzi) è aumentato dello 0,3% rispetto al quarto trimestre 2014. Nei primi tre mesi dell'anno si sono registrate variazioni congiunturali positive per la manutenzione e riparazione di autoveicoli (più 1,3%), per i servizi postali e attività di corriere (più 1,1%), per i servizi di informazione e comunicazione (più 0,8%), per il trasporto aereo (più 0,7%) e per il trasporto marittimo (più 0,3%). L'unico settore che mostra una variazione negativa è quello del commercio all'ingrosso (meno 0,1%). Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente nel primo trimestre del 2015 l'indice generale del fatturato dei servizi registra un aumento dello 0,6%. Nei confronti dei primi tre mesi del 2014 l'indice del fatturato aumenta dell'1,3% per il commercio all'ingrosso, commercio e riparazione di autoveicoli e motocicli, dello 0,8% per i servizi di trasporto e magazzinaggio, dello 0,2% per i servizi di alloggio e ristorazione. Diminuzioni si registrano, invece, per le attività pro-



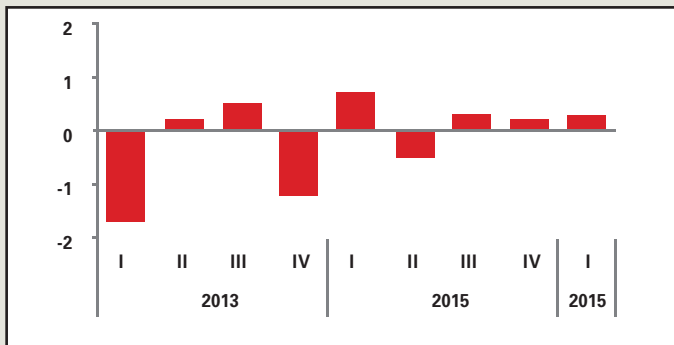
Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

(1° trimestre 2010-1° trimestre 2015, indice destagionalizzato)



(1° trimestre 2013-1° trimestre 2015, variazioni % sul trimestre precedente)



fessionali, scientifiche e tecniche (meno 2,8%), per i servizi d'informazione e comunicazione (meno 0,6%) e per le attività di noleggio, agenzie di viaggio e servizi di supporto alle imprese (meno 0,6%).

sultati di un questionario, mentre il premio principale Quality Award for Overall Performance viene attribuito dal consiglio direttivo dell'associazione. ■

Lufthansa Cargo premiata come migliore compagnia 2014

Lufthansa Cargo si è aggiudicata il riconoscimento di migliore compagnia aerea cargo del 2014 in Italia. Il Quality Award for Overall Performance è stato assegnato a Lufthansa Cargo dall'Associazione nazionale agenti merci aeree. La cerimonia di premiazione si è svolta mercoledì 20 maggio nel corso del tradizionale appuntamento volto a premiare le compagnie aeree più virtuose dell'anno. In aggiunta al premio principale, Lufthansa Cargo si è aggiudicata l'Award anche nelle categorie Innovation e Safety & Security e ha ottenuto il se-

condo posto nella categoria Customer Service. Marina Marzani, presidente dell'associazione, ha spiegato i motivi del riconoscimento: "Lufthansa Cargo si è guadagnata il titolo di migliore compagnia aerea cargo poiché ci ha particolarmente impressionato per la professionalità del team del customer service, per l'impegno e il supporto offerto al settore in Italia, per l'elevata competenza in tutte le aree e per il fantastico lavoro svolto nelle attuali difficili condizioni di mercato". L'ambito premio è stato assegnato per la prima volta a Lufthansa Cargo nel nostro paese e per Thomas Egenolf, direttore per Italia & Malta, è stato un momento davvero speciale: "Per anni abbiamo dedicato tutte le nostre energie per essere la migliore compagnia aerea cargo in Italia. In questa occasione riusciamo finalmente a portare a casa questo ambito riconoscimento. Siamo felici e orgogliosi, allo stesso tempo desideriamo continuare a migliorarci ed essere sempre il partner più affidabile per i nostri clienti". Ogni anno l'associazione di spedizionieri aerei riconosce i Quality Awards ai partner del settore: compagnie aeree, general sales agent e handling agent sono premiati durante una cena di gala. I premi si basano sui ri-



Il Quality Overall Performance Award 2015 consegnato a Lufthansa Cargo

Transport Logistic a Monaco

Assolute protagoniste le tecnologie e le soluzioni IT per la digitalizzazione dell'intero settore.

Transport Logistic 2015, svoltosi a Monaco di Baviera dal 5 all'8 maggio, è una manifestazione che si è imposta come evento fieristico a livello mondiale per l'intera catena della logistica e dei trasporti e come "fonte" informativa privilegiata per gli operatori e le società che desiderano aggiornarsi su tecnologie e trend del futuro e creare nuovi contatti commerciali. Riconosciuta come la principale fiera internazionale per la logistica, la mobilità, i trasporti, l'information technology e la gestione della supply chain, la 15a edizione ha registrato una crescita di espositori (2.050 aziende provenienti da 62 paesi) e visitatori (oltre 55 mila provenienti da 124 paesi).

Le nuove esigenze degli operatori della logistica, in termini di utilizzo e adozione di nuove tecnologie, in relazione a quanto richiedono oggi le imprese committenti, stanno avendo un effetto pesante sulle modalità di gestione e di organizzazione dei processi logistici. Rispondere in maniera efficiente ed efficace alle nuove esigenze della domanda di servizi rappresenta un tema decisivo. I punti chiave per vincere le sfide imposte dal mercato sono nell'ordine: la trasparenza, la cooperazione nella gestione della catena di fornitura, l'e-commerce e, infine, la ricerca di soluzioni che garantiscano una

maggiore sostenibilità ambientale di tutte le fasi/attività logistiche. Con la globalizzazione, le nuove tecnologie disponibili e la crescente concorrenza, gli operatori logistici diventano sempre più parte di una catena di approvvigionamento e distribuzione sempre più ampia e complessa da organizzare e, di conseguenza, si trovano sempre più spesso nella necessità di operare in rete con clienti, fornitori e partner di servizi specialistici. Infatti, a Monaco, alcuni grandi Mto internazionali hanno presentato delle best practice di cooperazione tra spedizionieri e fornitori di servizi mirati a verticalizzare la gestione e l'organizzazione dei processi logistici. Dai casi studio presentati è emerso con chiarezza come la collaborazione, piuttosto che un sistema gerarchico, sia una strada da seguire per rispondere all'incremento del costo del lavoro, al cambiamento demografico, a una concorrenza sempre più globale che impone una riduzione dei costi lungo l'intera supply chain. Naturalmente giocano un ruolo importante per l'ottimizzazione delle catene di fornitura i costi di trasporto, i quali offrono potenzialmente risparmi significativi. La digitalizzazione dei processi e le nuove soluzioni IT possono aiutare a prendere decisioni più rapide e più intelligenti nella gestione quotidiana della catena di fornitura e nel collegamento

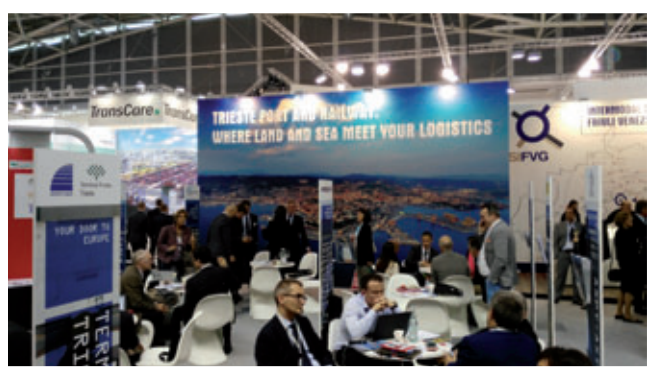
tra i partecipanti sia online che offline, ma altrettanto importante è la condivisione degli obiettivi tra le risorse umane coinvolte. In materia di digitalizzazione dei processi concetti innovativi come Industria 4.0, Big Data, Cloud ed e-commerce sono solo alcuni dei termini e argomenti affrontati durante la manifestazione e che la logistica deve affrontare con sempre maggiore attenzione e precisione. In un settore globalizzato come la logistica, la digitalizzazione dei processi offre un grande potenziale per la riduzione dei costi, una maggiore flessibilità e una maggiore trasparenza tra i singoli attori della catena logistica.



Il Friuli Venezia Giulia si candida come porto della Baviera.

Una partecipazione unitaria quella del sistema logistico regionale, pubblico e privato della regione Friuli Venezia Giulia, finalizzata a illustrare complessivamente l'offerta e le potenzialità del sistema regionale e nel contempo per ribadire agli operatori bavaresi e più in generale a quelli tedeschi e del centro Europa che il Friuli Venezia Giulia, il suo sistema portuale e le sue infrastrutture retroportuali possono essere la porta d'Europa verso il sud del Mediterraneo e il sud-est asiatico. In questo contesto il porto di Trieste (che nel complesso dei volumi di merci trattate, compreso il petrolio, rappresenta per il sistema economico tedesco il terzo scalo di riferimento dopo i porti di Amburgo e Brema), può beneficiare in maniera significativa dello sviluppo dei già ottimi rapporti esistenti tra le amministrazioni del Friuli Venezia Giulia e del Land Baviera.

La presenza dei sistemi portuali. Mai prima d'ora così tanti porti marittimi nazionali ed esteri, nonché società di navigazione interna e di trasporto marittimo, sono stati presenti alla fiera di Monaco. In Germania, la logistica marittima è uno dei settori più importanti dell'economia, che impiega più di 380 mila persone e genera un volume d'affari di oltre 50 miliardi di euro. Tutti i principali porti tedeschi, e anche italiani, sono stati presenti al Transport Logistic 2015. Ad esempio, i sistemi portuali dell'Alto Tirreno, dell'alto Adriatico e i porti siciliani hanno adottato una logica di squadra, presentandosi non più singolarmente, ma al contrario promuovendo le singole specificità in una logica di sistema. "Il sistema dei porti liguri è sempre più competitivo, con i suoi quasi tre milioni e mezzo di container movimentati nell'ultimo anno e una crescita che continua a due cifre - ha detto Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità portuale



della Spezia e di Ligurian Ports intervenendo a un convegno. "Abbiamo un'indicazione precisa, che raccogliamo: il mercato sta individuando nel sistema portuale ligure la risposta a diversi problemi e alle esigenze di una sempre più elevata efficienza. Noi rispondiamo con l'accelerazione della realizzazione di nuove banchine e delle operazioni di dragaggio, oltre che con lo sviluppo di tutti i sistemi informatici". Il Napa (North Adriatic Ports Association) ha organizzato un evento nel quale sono stati spiegati i vantaggi geostrategici dei porti dell'Adriatico settentrionale, mentre i rappresentanti dei porti membri dell'associazione hanno presentato gli investimenti in programma per migliorare e aumentare la capacità di attrazione di nuovi traffici. A bilanciare la forza del sistema dei porti liguri che da tempo lavorano insieme, e dei porti del nord Adriatico, le autorità portuali di Palermo, Messina, Catania e Augusta - un vero e proprio sistema logistico siciliano - hanno fatto ancora una volta rete, promuovendo una Sicilia dei porti competitiva e fattiva, pronta ad accogliere una sfida internazionale complessa: quella di reperire traffici attraverso un continuo miglioramento delle infrastrutture portuali. Con l'aumento dei traffici da e per il Far East molte ragioni giocano a favore dei porti del sud del Mediterraneo, in termini sia economici sia ambientali: non solo i 5/6 giorni di navigazione in meno, ma anche un contributo all'osservanza delle direttive dell'Unione europea in materia di riduzione delle emissioni nocive. (P.S.) ■

VDO: nuova versione del tachigrafo

Uno strumento facile da usare, che propone soluzioni innovative, tra le quali l'inserimento manuale delle attività tramite App.

Il fornitore internazionale del settore automotive e brand del gruppo Continental ha presentato, in anteprima europea alla fiera Traspotec di Verona, la nuova versione del tachigrafo, il DTCO 2.2. "Si tratta di uno strumento ancora più semplice da utilizzare - afferma il responsabile della divisione TTS (tachigrafi, telematica e servizi) Lorenzo Ottolina - che propone funzioni innovative, tra le quali l'inserimento manuale delle attività tramite App e la registrazione dei dati FMS del veicolo, inclusi i consumi". DTCO 2.2 sarà disponibile in tutta Europa a partire dal mese di luglio. Una delle sue novità più importanti riguarda il VDO Counter che diventa un computer di bordo intelligente, capace di tenere il conducente costantemente informato su ore di guida e di riposo, nonché su tempi di sosta trascorsi in traghetti e treni. Inoltre è possibile visualizzare il tempo rimanente prima della pausa successiva, per consentire una pianificazione migliore e più efficiente delle attività.

"DTCO 2.2 - continua Ottolina - permette di risparmiare fino al 30% del tempo impiegato per lo scarico dati della memoria di massa del tachigrafo, essendo questa funzione di tipo manuale e molto più intuitiva, contribuendo così a ridurre i tempi di adempimento degli obblighi normativi". Le funzioni del tachigrafo possono essere utilizzate tramite le consuete interfacce utente già presenti nel veicolo (monitor touchscreen o comandi al volante) e le funzioni tachigrafiche saranno accessibili anche attraverso le App sviluppate da VDO, disponibili free per i

sistemi operativi Android e iOS.

"Con la nuova versione - prosegue Ottolina - l'inserimento manuale delle attività è reso più agevole: tutti i periodi di riposo possono essere preconfigu-

rati e giustificati direttamente da smartphone tramite App, senza dover più utilizzare il tasto a quattro direzioni presente sul tachigrafo tradizionale. Anche la procedura di inserimento del paese di provenienza, di destinazione e di stampa è stata notevolmente semplificata e velocizzata".

La versione del dispositivo destinato al mercato del ricambio e retrofit può registrare, oltre allo storico delle posizioni GPS (tramite GeoLoc), anche il consumo di carburante, il peso totale del veicolo e i dati diagnostici. Informazioni utili che possono essere successivamente analizzate con il software di gestione TIS-Web, aiutando i gestori delle flotte a ottimizzare i processi, rendendoli più efficienti e a pianificare i percorsi, riducendo il consumo di carburante.

Quanto a TISWeb, il software di gestione flotte di VDO che permette di visualizzare e analizzare i dati provenienti dal tachigrafo, VDO ha realizzato uno starter kit che integra rapidamente e facilmente anche le informazioni su pressione e temperatura dei pneumatici. Il kit include un sistema Bluetooth per la trasmissione mobile dei dati, i cavi necessari per il collegamento al sistema ContiPressureCheck (CPC) e un QR code per scaricare l'App TIS-Web Fleet. Il sistema CPC è dotato di sensori, montati all'interno degli pneumatici dei mezzi pesanti, ed è in grado di trasmettere le informazioni a un display nella cabina di guida tramite l'interfaccia della CPU. I dati vengono visualizzati sul computer del gestore della flotta tramite TIS-Web o sullo smartphone dell'autista tramite la App TIS-Web Fleet. "Alla base delle novità introdotte in TIS-Web c'è la precisa volontà di rendere le operazioni più semplici e veloci, con l'obiettivo di creare maggiore efficienza", commenta ancora Ottolina. La nuova funzione è nata grazie alla cooperazione tra il marchio VDO e il dipartimento pneumatici per veicoli commerciali di Continental ed è stata integrata in TIS-Web, unendo la competenza di un produttore di pneumatici premium con quella del fornitore di servizi, strumenti e software per il mercato automotive. (O.G.)



Lorenzo Ottolina

Number 1 allarga la "squadra" e investe sui giovani

Dieci giovani tra i 25 e i 27 anni, laureati in ingegneria gestionale ed economia aziendale, sono entrati a far parte dell'organico di Number 1. Obiettivo del progetto di nuove assunzioni di Number 1 è proprio quello di investire nelle risorse giovani per portare in azienda forze nuove e idee fresche. Si tratta di un'azione strategica per il triennio 2015-2017, un progetto a medio termine il cui obiettivo è legato alla predisposizione di un percorso che aiuti a individuare gli interessi e le inclinazioni delle persone. Le nuove risorse, assunte con contratti a tempo determinato, non andranno a ricoprire posti vacanti e non rappresentano sostituzioni temporanee, ma in base alle loro capacità e inclinazioni, saranno inserite in diverse aree dell'azienda e formate in itinere con l'obiettivo di acquisire una conoscenza globale di Number 1 e, contemporaneamente, le competenze e le capacità necessarie per ambire a ruoli di responsabilità. L'assunzione di giovani laureati prosegue di pari passo con la revisione e la riorganizzazione dei processi della supply chain, ripensando i modelli di gestione dei trasporti e del network distributivo: nuovi modelli organizzativi e nuove assunzioni sono infatti due facce della stessa medaglia e rappresentano un momento di crescita fondamentale per l'azienda. Da sempre, inoltre, sottolinea un comunicato, "l'attenzione alla persona è al centro delle scelte di Number 1, con particolare riguardo alle capacità professionali e relazionali possedute dai dipendenti per lo svolgimento delle loro attività".



Fondi comunitari per l'interporto di Pordenone

Lo sviluppo dell'interporto di Pordenone è stato inserito tra i 71 progetti strategici per il quale il ministero delle Infrastrutture ha chiesto a Bruxelles i fondi comunitari nell'ambito dei bandi che interessano la rete transnazionale dei trasporti (Ten-T). La piattaforma logistica della Destra Tagliamento è una delle uniche tre in Italia, insieme a quella di Padova e di Fognano, a essere stata inserita nella lista presentata agli uffici del parlamento europeo nella sezione riservata al trasporto intermodale. Tra le sei proposte complessive, per un valore di 12,5 milioni di euro, c'è anche quella che interessa l'interporto di Pordenone: i fondi richiesti serviranno per il potenziamento dell'efficienza e della capacità operativa dei terminal, con un forte impatto sull'intermodalità nel traffico a lunga distanza. L'intero pacchetto, del valore complessivo di 2 miliardi 471 milioni di euro, è cofinanziato dal Connecting Europe Facility (Cef), lo strumento europeo che sostiene le attività nel campo delle infrastrutture, trasporti, telecomunicazioni ed energia. L'Unione, per tutti i paesi membri, ha stanziato complessivamente 30 miliardi di euro per il periodo 2014-2020. "Contiamo molto sui fondi Cef - ha dichiarato il presidente dell'interporto Giuseppe Bortolussi - poiché ci permetterebbe- >



ro di incrementare l'offerta del nostro terminal, con ricadute positive tanto in provincia quanto in regione. Il fatto che il progetto di sviluppo del nostro interporto sia stato uno dei pochi in Italia inserito nella lista che il ministero ha presentato a Bruxelles ha per noi un grande valore. Ciò significa che la politica fino a ora portata avanti e le operazioni infrastrutturali programmate sono state valutate positivamente e che il governo ritiene l'interporto di Pordenone uno degli hub di rilevanza strategica a livello nazionale”.

Gls Italy acquista la sede di Ravenna

L'acquisizione della sede di Ravenna è un ulteriore passo nel programma di investimenti intrapreso da Gls Italy. L'azienda è una sussidiaria di General Logistics Systems B.V. (sede direzionale Amsterdam) che offre servizi di corriere espresso per oltre 220 mila clienti in Europa, oltre che soluzioni di logistica a valore aggiunto. Il suo principio guida è quello di puntare sulla “qualità” delle spedizioni, attraverso un'attività svolta in maniera sostenibile. Il gruppo è presente in 37 Stati europei con società proprie e partner ed è connessa a livello globale grazie ad alleanze contrattualmente garantite. In Europa, dispone di 39 centri di smistamento e 662 sedi; in Italia, può contare su 10 centri di smistamento, 140 sedi e 3.410 veicoli. Come dicevamo, l'ultima sede acquisita è quella di Ravenna. “La nostra azienda è in crescita da anni malgrado la crisi economica e continua a investire in sedi, tecnologie e personale. Pertanto vogliamo aiutare anche la sede della città romagnola più grande a crescere ulteriormente, in sinergia con le altre nostre sedi nella regione”, ha dichiarato l'amministratore delegato Klaus Schädle. Il territorio di competenza della sede si estende all'intera provincia di Ravenna dove l'economia è caratterizzata soprattutto dal porto commerciale, scalo strategico per l'attività di numerose multinazionali che lo scelgono per il trasbordo di olio minerale, collettame, merci voluminose e container. Gls trasporta prevalentemente merci per aziende che operano nel settore dei pezzi di ricambio, della meccanica di precisione e delle macchine utensili.



Swisslog realizza il nuovo magazzino automatico Maxi Di

Maxi Di - una delle più rappresentative aziende facenti parte del gruppo commerciale Selex, che gestisce insegne di super e iper mercati con oltre 2.500 punti vendita in tutta Italia - ha scelto Swisslog come partner per lo sviluppo di un nuovo magazzino automatico a supporto del trend di crescita consolidato negli ultimi anni. Il magazzino sarà equipaggiato con trasloelevatori Vectura e offrirà prestazioni in grado di sostenere i programmi di crescita del committente. La gamma Vectura rappresenta lo stato dell'arte dei trasloelevatori per lo stoccaggio pallet equipaggiati con moduli di recupero energetico che consentono un significativo risparmio operativo. Un completo sistema di convogliamento in area di ricevimento consentirà di snellire le operazioni di accettazione e controllo qualità dei prodotti in ingresso al centro distributivo. Attraverso la riduzione del lead time di processo, il sistema garantirà la completa evasione degli ordini dei punti vendita sulla base dei programmi di consegna prefissati. Il sistema di trasporto Monorail del nuovo magazzino automatico consentirà di ottimizzare le attività degli operatori, ridurre il traffico e aumentare la sicurezza operativa. Il Monorail di Swisslog - una sorta di “funivia” su cui viaggiano navette porta-pallet indipendenti, dette bilancelle - è stato scelto da Maxi Di per incrementare performance, flessibilità e affida-



bilità del trasporto e della distribuzione dei pallet nelle varie aree del magazzino e fra questo e la zona di spedizione.

L'impegno della Contship per la sostenibilità

Continua l'impegno del gruppo Contship Italia nell'ambito della sostenibilità, con una collaborazione tra Hannibal (l'operatore per il trasporto multimodale del gruppo) e Iveco (brand del gruppo CNH Industrial, produttore globale di veicoli commerciali leggeri, medi e pesanti). L'obiettivo del progetto è esplorare le performance operative dei motori alimentati a GNL (gas naturale liquido) per poter poi valutare l'uso di questo tipo di veicoli, a basso impatto ambientale,

per i servizi della divisione Intermodalità e Logistica del gruppo. I test saranno condotti nell'ambito del progetto Poseidon Med, l'iniziativa finanziata a livello europeo e che vede tra i partner Italiani anche il gruppo Contship e l'Autorità portuale di La Spezia e che punta a sostenere la diffusione del GNL come carburante alternativo per la catena logistica del container. Insieme all'azienda Italiana LGT Autotrasporti Laverde e al concessionario Iveco che opera nell'area milanese, Milano Industrial, un nuovo camion Stralis Hi-Road, alimentato a GNL, è stato rifornito per la prima volta presso la stazione dell'Eni a Piacenza. La tecnologia GNL sviluppata da Iveco, su oltre 300 veicoli dotati di serbatoi criogenici che viaggiano in tutta Europa, offre benefici sostanziali dal punto di vista ambientale, rispetto ai motori diesel Euro 6, abbattendo del 35% le emissioni NOx, del 10% le emissioni di CO2 e del 95% le emissioni di polveri leggere. A questo si aggiunge un abbattimento superiore al 5% delle emissioni acustiche, un fattore estremamente importante per gli autisti e per le zone interessate dal traffico pesante, soprattutto in ore serali e notturne. Il nuovo camion sarà utilizzato, monitorato e valutato nelle prossime settimane. Contship, sottolinea un comunicato, "mantiene saldo il proprio impegno per lo sviluppo di una catena logistic a sempre più efficiente e sostenibile: dalla scelta della modalità di trasporto ottimale, all'attenzione ai carburanti, ai sistemi di alimentazione. Ogni sforzo è orientato a trovare le migliori soluzioni per sostenere i clienti e il loro impegno globale per una logistica sostenibile".

>





Anita insiste sulla riforma dell'autotrasporto

“Ora che la riforma del sistema portuale è in fase di ultimazione, nell’agenda del governo deve trovare posto una specifica riforma organica dell’autotrasporto e della logistica”. Con questa dichiarazione il presidente Thomas Baumgartner ha aperto i lavori dell’assemblea di Anita, il consueto appuntamento annuale che ha visto la presenza di una qualificata platea di imprenditori, rappresentanti del parlamento e delle istituzioni. “Serve un piano organico fatto di politiche, regole e soluzioni innovative, con interventi rapidi e incisivi in linea con i cambiamenti in atto, per far sì che il settore possa essere uno dei principali attori di una stabile e duratura ripresa”, ha detto ancora Baumgartner, sottolineando che il settore, nonostante i primi segnali economici positivi “non è ancora nelle condizioni di esprimere pienamente tutte le proprie potenzialità di crescita, perché frenato da questioni tuttora irrisolte”. Nella relazione del presidente non sono mancati, infatti, richiami sulla necessità di accelerare le ve-

rifiche sulla regolarità delle imprese iscritte all’Albo, di potenziare gli organici degli uffici provinciali del ministero dei Trasporti per far fronte ai nuovi compiti a essi attribuiti in materia di Albo, di semplificare il quadro normativo. Proprio su quest’ultimo punto, Baumgartner ha aggiunto: “l’emanazione di un Testo Unico dell’autotrasporto non può prescindere da un’attenta verifica su come le norme europee siano state negli anni recepite, per eliminare quegli inutili appesantimenti che gravano soltanto sulle imprese italiane. La riorganizzazione del settore deve avvenire attraverso scelte coraggiose, in Italia e in Europa, dove si è finalmente acceso il dibattito su come superare il dumping causato dall’assenza di armonizzazione delle norme sociali e delle condizioni di lavoro tra i diversi Stati membri”. Infine, il presidente ha sottolineato: “Doppio registro per gli autisti impiegati nei trasporti internazionali da perseguire presso le istituzioni europee, stop alla liberalizzazione del cabotaggio per tutelare il mercato nazionale e uscita dell’Italia dalla Cemt con contestuale riduzione dei contingenti bilaterali, sono le soluzioni proposte da Anita. Perché negli ultimi dieci anni le tonnellate trasportate dai vettori italiani in Europa sono diminuite di ol-

tre il 35% e la quota di mercato dei vettori nazionali nei traffici internazionali con origine o destino in Italia, in otto anni, è scesa dal 36% al 26%, e ora non possiamo più permetterci di regalare ai vettori stranieri nostre quote di mercato”.



Tre nuovi carrelli Hyster per movimentare acciaio

La Cisa, azienda che fornisce macchinari speciali, personale e servizi di consulenza ad alcuni dei più importanti complessi siderurgici e porti industriali italiani, ha acquistato da CLS, dealer italiano di Hyster, tre nuovi carrelli elevatori Hyster® da 32 tonnellate destinati alla movimentazione di acciaio caldo nel nord Italia. Cisa ha inserito i nuovi carrelli nell'unità di produzione e stoccaggio di tubi di acciaio della ditta Tenaris di Dalmine, a due passi da Milano. Le barre di acciaio caldo vengono sollevate da una potente attrezzatura elettromagnetica da 22 kW alimentata da un generatore. Per ottimizzare la visibilità posteriore, il generatore è installato in posizione strategica sul contrappeso del nuovo carrello. Il carrello trasporta le barre dall'altoforno all'area di stoccaggio che può trovarsi fino a un chilometro di distanza. "I carrelli Hyster lavorano intensamente sedici ore al giorno; le restanti otto ore servono per fare raffreddare i magneti", ha spiegato il manager Cisa Roberto Provenzi. "Pur considerando il peso dell'attrezzatura e il baricentro del carico - con alte temperature, carichi pesanti e lunghe distanze da percorrere - riusciamo a sollevare fino a 24 tonnellate di prodotto". Il carrello elevatore da 32 tonnellate utilizza le innovative tec-

nologie Hyster per la riduzione dei consumi e, grazie all'avanzato motore Stage IV/Tier 4f Cummins QSB 6.7, consente un risparmio di carburante fino al 25%. "Otteniamo prestazioni potenti e affidabili e in più possiamo contare su un risparmio di carburante di 2,5/3 litri all'ora, il che rappresenta un vero valore aggiunto", ha concluso Provenzi.

Chep vince l'Oscar dell'imballaggio 2015

Chep, leader mondiale di soluzioni di pooling di pallet e contenitori, si è aggiudicata il prestigioso premio "Oscar dell'imballaggio 2015". Il premio, dedicato all'innovazione tecnica e tecnologica, è giunto ormai alla 58a edizione ed è organizzato dall'Istituto italiano dell'imballaggio, associazione tra aziende che rappresentano la realtà del packaging in Italia. Il premio è stato conferito all'azienda durante la fiera Ipack-Ima 2015, una tra le manifestazioni internazionali più di richiamo per i fornitori di tecnologie e materiale per il packaging. Per questa edizione, i vincitori del premio sono stati selezionati dalla giuria seguendo le linee guida della Carta Etica del Packaging, presentata proprio in occasione della fiera, che stabilisce i dieci principi imprescindibili del buon packaging. Chep ha vinto il premio grazie all'innovativo quarto di pallet, che si distingue per una maggiore impilabilità, stabilità e maneggevolezza rispetto ad altri modelli. Il formato 600x400 millimetri in polipropilene riciclato è studiato per collegarsi in modo più sicuro e veloce ai display promozionali in cartone ondulato grazie all'esclusivo sistema Blue Click, certificato REFA. Con un peso di circa 1,9 Kg rispetto ai 2,1 Kg del suo predecessore e un impilamento ottimizzato, il nuovo pallet diminuisce del 20% gli ingombri e aumenta la capacità di carico sui mezzi. Garantisce, inoltre, un risparmio del 15% di emissioni di CO2. ■



OSCAR
dell'imballaggio
2015

Un'occasione senza precedenti:

di Franco De Renzo

Naturalmente la stampa specializzata continua a parlare della "voluntary disclosure" (il provvedimento che permette agli italiani, che detengono attività finanziarie o patrimoniali all'estero non dichiarate al fisco, di sanare la loro posizione, pagando imposte e sanzioni in misura ridotta) con particolare attenzione, ma non sembra che i contribuenti ne abbiano ben compreso lo spirito. Quattro mesi di tempo ma diversi nodi ancora da sciogliere. Il 30 settembre è, infatti, la scadenza per potersi avvalere di tale provvedimento. È un'occasione senza precedenti, probabilmente l'ultima dopo gli scudi dagli incerti risultati, per mettersi a posto con il fisco e restituire all'economia una massa cospicua di miliardi. Non è da sottovalutare l'aspetto penale, visto che gli studi professionali, che gestiscono i rientri, devono far presente oltre che all'agenzia delle entrate, alla procura della Repubblica la provenienza e la storia dei fondi, e potranno emergere reati dal falso in bilancio al riciclaggio e, ora, all'autoriciclaggio. Reati pesanti con pene fino a otto anni.

Il waiver (la liberatoria che deve essere rilasciata agli intermediari finanziari dai contribuenti che intendono avvalersi della collaborazione volontaria) controfirmato dall'intermediario, da presentare (in copia assieme alla richiesta di collaborazione) all'agenzia delle entrate, è disponibile in bozza di fac-simile sul sito delle Entrate. Dà il via alla voluntary disclosure, perché permette agli intermediari di trasmettere tutti i dati che riguardano le attività oggetto della procedura alle autorità finanziarie italiane richiedenti. Comprenderà le operazioni che sono state o che saranno effettuate sul rapporto a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello più recente oggetto della procedura (se 2013, parte dal 1° gennaio 2014).

La presentazione del waiver consente al contribuente:

- di ottenere una riduzione delle sanzioni per le violazioni degli obblighi dichiarativi, previsti dall'art. 4 del Dl 167/1990, della metà del minimo edittale, anche se il contribuente non trasferisce le attività oggetto di collaborazione in un paese non appartenente all'Unione europea o alle SEE che assicura lo scambio automatico di informazioni;

- la non applicazione del raddoppio dei termini di cui all'art. 12, commi 2-bis e 2-ter, del Dl 78/2009, nel caso in cui le attività finanziarie siano detenute o trasferite nella Confederazione Elvetica, in Liechtenstein o nel Principato di Monaco, in quanto Stati che hanno sottoscritto un accordo per lo scambio di informazioni in materia fiscale secondo gli standard Ocse entro il 2 marzo 2015.

Per evitare il raddoppio dei termini, inoltre, se il contribuente trasferisce, successivamente all'attivazione di detta procedura, le attività oggetto di collaborazione volontaria presso un altro intermediario localizzato fuori dall'Italia o dagli Stati membri dell'Unione europea o aderenti all'Accordo sullo Spazio economico europeo, deve rilasciare all'intermediario finanziario estero, presso cui le attività sono trasferite, l'autorizzazione a trasmettere alle autorità finanziarie italiane richiedenti tutti i dati concernenti le attività oggetto della procedura a partire dal periodo d'imposta nel corso del quale avviene il trasferimento. L'agenzia si aspet-



la “voluntary disclosure”

ta che il suo contenuto possa essere arricchito anche con il contributo dei cittadini, degli operatori del settore e dei professionisti.

L'appuntamento del prossimo 30 settembre, data entro la quale la procedura di adesione dovrà essere perfezionata, è vissuto come “decisivo” dai contribuenti che detengono attività all'estero, essendo netta la sensazione che, a differenza dei condoni del passato, non ci saranno altre possibilità di regolarizzazione in futuro. Il fatto che paesi come Svizzera, Liechtenstein e Principato di Monaco abbiano stipulato con l'Italia specifici accordi, permettendo ai contribuenti italiani che intendono avvalersi della voluntary disclosure di beneficiare di condizioni migliori in termini di anni da sanare e di oneri da sostenere, conferma naturalmente questa sensazione.

La procedura di collaborazione volontaria entra nel vivo a seguito dell'invio da parte dei professionisti delle prime relazioni sulle attività oggetto di emersione. Come è noto, il provvedimento del direttore dell'agenzia delle entrate del 30 gennaio 2015, prevede una procedura a step che inizia con l'invio di una dichiarazione telematica e con un successivo invio, entro 30 giorni, di una relazione di accompagnamento. Tenuto conto che la circolare che ha fornito l'interpretazione dell'agenzia delle entrate sulla procedura è del 31 marzo 2015, ben si comprende come in queste settimane si stia concentrando l'invio da parte degli studi professionali che si occupano di voluntary disclosure delle domande di ammissione alla procedura e delle prime relazioni che riguardano ora i casi classificati come “semplici”, quei casi cioè per i quali non opera il raddoppio dei termini per fatti rilevanti dal punto di vista del diritto penale tributario, ora i casi

classificati come “urgenti”. I residenti italiani che hanno detenuto attivi finanziari all'estero in violazione degli obblighi di monitoraggio fiscale hanno spesso rilasciato procure a operare sui conti esteri ai propri familiari. Procure che, per la maggior parte dei casi, sono sempre rimaste non operative. Per l'agenzia delle entrate anche i procuratori devono accedere alla procedura di voluntary disclosure in quanto soggetti collegati all'intestatario del conto. Tale posizione poggia su un'interpretazione che è propria di alcune pronunce della giurisprudenza di legittimità secondo cui la possibilità di movimentare un conto estero su procura del relativo titolare fa scattare gli obblighi di monitoraggio fiscale (cfr. Cass. N. 9320/2003, 17051/2010 e 1752/2010). Intanto, nell'ottica di proseguire sulla strada della lotta all'evasione fiscale, il 27 maggio 2015, l'esecutivo comunitario ha siglato l'atteso protocollo con la Svizzera per lo scambio automatico di informazioni. Di fatto, a partire dal 2018 terminerà per i residenti europei il segreto bancario svizzero. ■

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



Dal 2018, terminerà per i cittadini europei il segreto bancario svizzero. La Confederazione elvetica ha anche stipulato in proposito un accordo con il governo italiano

Costi minimi: partita chiusa?

di Marco Lenti*

Nella scorsa rubrica (Euromerci n. 4, aprile 2015, pag. 20), abbiamo commentato le norme della L. 190/2014 che hanno sancito la definitiva abolizione dei costi minimi dell'autotrasporto a partire dal 1° gennaio 2015. Prima di passare all'esame delle ulteriori novità introdotte dalla legge citata in materia di autotrasporto, vale la pena soffermarsi ancora una volta sulla sorte dei costi minimi, come disciplinati dall'art. 83 bis nel testo in vigore sino al 31 dicembre 2014. Infatti, oltre alla pronuncia della Corte di Giustizia, che dovrebbe imporre la disapplicazione dell'art. 83 bis nella precedente versione, stante la sua contrarietà ai principi di diritto comunitario, in data 15 aprile 2015 anche la Corte Costituzionale si è pronunciata sulle questioni di legittimità costituzionale del-



l'art. 83 bis (vecchia formulazione), a lei poste dal tribunale di Lucca, con ordinanza del 12 febbraio 2013, e dal tribunale di Trento, con ordinanza del 26 luglio 2013.

Il tribunale di Lucca aveva ravvisato l'illegittimità costituzionale della norma rispetto all'art. 41 della Costituzione (che sancisce il principio della libertà di iniziativa economica privata), in considerazione dell'irragionevole limitazione della libera concorrenza e del libero accesso al mercato dell'autotrasporto determinati dal regime tariffario vincolato stabilito dal legislatore a fronte dell'asserita necessità di garantire la sicurezza stradale.

Il tribunale di Trento, invece, aveva censurato l'art. 83 bis (vecchia formulazione), lamentando la violazione del principio di uguaglianza in considerazione della non giustificata disparità di trattamento tra il regime tariffario libero previsto per i contratti in forma scritta ai sensi del D.Lgs. 286/2005 (nella formulazione dell'art. 83 bis in vigore sino alla L. 127/2010), e quello vincolato per i contratti verbali, ovvero stipulati per iscritto ma

senza i requisiti di cui al citato decreto. Inoltre il tribunale di Trento aveva ravvisato la violazione del principio di uguaglianza in considerazione della disparità dei termini di prescrizione per far valere il diritto alle differenze tariffarie (un anno per le differenze scaturenti da contratti in forma scritta - come da art. 83 bis nella formulazione successiva alla L. 127/2010 - e cinque anni per le medesime differenze scaturenti da contratti verbali).

Ebbene, la Corte Costituzionale, con ordinanza n. 80 del 15 aprile 2015, ha statuito quanto segue:

- a) le questioni poste dal tribunale di Trento sono state dichiarate inammissibili. La Corte ha osservato che il tribunale non aveva motivato le ragioni per cui tali questioni fossero rilevanti ai fini della decisione della causa di merito. In questo modo la Corte ha evitato di affrontare il problema;
- b) sulle questioni poste dal tribunale di Lucca, la Corte si è limitata a osservare che i principi statuiti dalla Corte di Giustizia con la sentenza del 4 settembre 2014 si sono inseriti nel quadro normativo fornito dall'art. 83 bis condizionandone i limiti di efficacia e di applicabilità e ha rilevato come spetti al giudice rimettente (ovvero, in questo caso al tribunale di Lucca) stabilire l'incidenza dei citati principi sulla decisione del giudizio sottoposto al suo esame. In altre parole la Corte Costituzionale ha rimesso la questione al tribunale di Lucca, dicendo che spetta a lui stabilire se e in che misura l'art. 83 bis (vecchia formulazione) debba essere applicato al caso sottoposto al suo esame alla luce dei principi sanciti dalla Corte di Giustizia.

Diversamente da quanto ci si poteva aspettare, dunque, la Corte Costituzionale non è entrata nel merito delle questioni di legittimità costituzionale a essa sottoposte, ma ha demandato ogni valutazione ai giudici di merito che, di volta in volta, dovranno stabilire se e in che misura applicare alle domande di pagamento di differenze tariffarie i principi sanciti dalla Corte di Giustizia. La pronuncia, da qualunque lato la si voglia vedere, lascia una certa insoddisfazione, e con essa la sensazione che si sia persa l'opportunità di dire la parola fine su tutte quelle controversie in materia di differenze tariffarie scaturite dall'art. 83 bis, e che ancora occupano i tribunali italiani. ■

***Studio legale Mordiglia**

20145 Milano - Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

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

NORBERT
DENTRESSANGLE



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

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

Avvicinare



uomini e sogni

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

Telefono: 02 92 003 346

E mail: commerciale@norbert-dentressangle.com

www.norbert-dentressangle.it

in



Le clausole penali presenti nel

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta*

I contratti internazionali contemplano spesso penali che mirano ad incentivare la tempestività e la correttezza dell'adempimento delle parti, e sanzionano inadempimenti e ritardi. Esiste però una notevole differenza tra la disciplina vigente negli ordinamenti di civil law (come, ad

esempio, quello italiano) e quella sviluppatasi nei sistemi di common law (come, ad esempio, quello inglese). Nei primi viene di regola ammessa la facoltà delle parti di prevedere penali, e viene lasciata eventualmente al giudice

la possibilità di rivederle e modificarle allorché queste siano eccessive o sproporzionate; nei paesi di common law tali clausole vengono invece tradizionalmente distinte in liquidated damages clauses e penalty clauses, e si ritengono di regola (ma a certe condizioni) ammissibili le prime, e prive di effetto invece le seconde. In questi ultimi paesi, si riconosce, in particolare, validità solo alle clausole con cui le parti hanno in sostanza determinato in via anticipata i danni nascenti dall'inadempimento, e l'abbiano fatto in modo equilibrato e ragionevole, ma si considerano invece nulle e prive di effetti le clausole aventi finalità "punitiva".

Le liquidated damages clauses sono spesso riconosciute anche in numerosi paesi arabi e del Golfo, dove in particolare la validità e l'efficacia di simili clausole è stata ripetutamente analizzata dalla giurisprudenza locale nei numerosi contenziosi sorti per i gravi ritardi verificatisi dopo il 2008 nell'esecuzione di contratti di costruzione e nella realizzazione di importanti progetti nell'area. Non è sempre facile distinguere tra penale "pura" e liquidated damages clause, e in considerazione della rilevanza che deriva da tale distinzione (poiché la clausola penale è nulla per i sistemi di common law) è opportuno che la parte che intenda rafforzare la propria posizione riponga particolare attenzione nella corretta formulazione della clausola.

Un ulteriore elemento spesso considerato di peso è la circostanza che il danno sia di difficile determinazione in via preventiva, e infatti le liquidated damages clauses trovano spesso applicazione per la disciplina relativa alla violazio-

ne dei patti di non concorrenza, poiché i danni derivanti dalla violazione di simili patti sono spesso difficili da quantificare sia in via preventiva sia in concreto a seguito della violazione. Un esempio recentissimo di tale clausola è stato illustrato nella sentenza resa nel caso Int'l Marine (United States Court of Appeals, Fifth Circuit), dove in un contratto di vendita di due rimorchiatori era stato previsto un patto di non concorrenza gravante su parte acquirente, ed una penale pari a 250 mila dollari in caso di violazione. L'acquirente aveva eccepito che la clausola era stata determinata in modo arbitrario, ma la corte ha ritenuto che si trattasse di una previsione ragionevole proprio alla luce della difficoltà di accertare e provare in modo rigoroso i danni derivanti da una violazione del divieto.

Spesso la penalità assume la forma di interessi moratori dovuti nel caso di ritardo nel versamento di somme dovute (ad esempio, quale corrispettivo di una vendita o fornitura): anche in tal caso l'elemento centrale è la valutazione se il tasso di interesse sia eccessivo o abnorme, come in un caso in cui un tasso di interesse pari al 260% all'anno è stato definito dalla corte di appello inglese un extraordinarily large amount, e l'intento punitivo è risultato evidente. Un altro caso recente e piuttosto noto nel quale la validità di una clausola penale è stata valutata dalle Corti inglesi è il caso Azimut-Benetti Spa v Healey, relativo a un contratto di costruzione e vendita di yacht, nel quale era stato pattuito che in caso di risoluzione anticipata per inadempimento del compratore, Azimut Benetti avrebbe avuto diritto a conseguire il 20% del prezzo totale a titolo di risarcimento del danno. La parte acquirente aveva sostenuto che si trattasse di una clausola penale, poiché la percentuale del 20% era stata determinata in modo arbitrario e non secondo criteri ragionevolmente prevedibili, ma la Corte è stata di diverso avviso, ritenendo che la clausola fosse commercially justifiable e non qualificabile come penale.

Alla luce del crescente numero di contenziosi in cui la validità di simili clausole è stata posta in discussione, e del fatto che esiste ormai una produzione giurisprudenziale cospicua sul punto, con sentenze che hanno ripetutamente tracciato le linee guida per la redazione di liquidated damages clauses valide ed efficaci, si assiste ormai a clausole sempre più articolate e complesse, nelle quali i criteri seguiti per la loro determinazione vengono esplicitati in modo quanto più dettagliato possibile, e assumono peso significativo le trattative che hanno portato alla redazione



commercio internazionale

delle clausole nella loro formulazione finale. Il beneficio di una liquidated damages clause adeguatamente calibrata è che essa esonera la parte che la invoca dall'onere di provare i danni subiti (i liquidated damages sono anzi dovuti anche qualora in realtà non vi siano stati danni).

Va detto peraltro che il ricorso a simili clausole risponde a esigenze di entrambe le parti: la parte inadempiente infatti può avere un preciso vantaggio nel concordare una liquidated damages clause, poiché in tal modo determina in via preventiva l'ammontare massimo dei danni risarcibili, evitando il rischio di richieste di risarcimento per importi estremamente elevati, e garantendosi una migliore programmazione anche sotto il profilo assicurativo.

Resta da rilevare che il venir meno della validità di una li-



quidated damages clause fa sorgere una situazione di incertezza potenzialmente molto grave per la parte beneficiaria della clausola, poiché è dubbio se quest'ultima abbia il diritto a ricevere il risarcimento dei danni subiti (a condizione di darne pro-

va adeguata) oppure se la clausola deve interpretarsi come exclusive remedy for damages, con la conseguenza che la nullità della clausola priva la parte a beneficio della quale è prevista di ogni diritto al risarcimento.

*** Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com



TimoCom

Mai vista una roba del genere!

È così che Luca, responsabile logistico, raggiunge con i suoi tender fino a 33.000 aziende di trasporto. In tutta semplicità, grazie a TC eBid®. Provi ora la piattaforma europea per tender di trasporto per quattro settimane. Gratis.

Ora anche in versione mobile!



www.timocom.it

"Toyota I_Site" Sistema di gestione delle flotte "proattivo"



Toyota Material Handling propone una soluzione di fleet management che collabora attivamente con IT e financial manager, migliorando le performance di costi, produttività e sicurezza.

La gestione delle flotte di carrelli elevatori è argomento sensibile e delicato: IT e financial manager aziendali trovano sul mercato varie soluzioni di fleet management, che però lasciano loro il compito di elaborare i dati in totale autonomia, costringendoli a utilizzare in solitudine e senza alcun supporto concreto il potenziale delle informazioni disponibili. "Con Toyota I_Site - afferma Davide Santi, AfterSales manager di Toyota Material Handling Italia - combiniamo tecnologia, dati, esperienza e supporto per gestire e risolvere i problemi quotidiani legati alla movimentazione dei materiali. Siamo in presenza di molto di più di un semplice sistema di fleet management: Toyota I_Site mette infatti nella condizione di disporre di pre-analisi, contando su dati utili, facilmente approcciabili da un portale internet e che possono già indirizzare verso le scelte da compiere sia le aziende con grandi flotte che quelle con un parco carrelli di dimensioni più ridotte. Toyota I_Site consente dunque una collaborazione intelligente con le nostre aziende clienti, nella quale Toyota fornisce analisi costanti e consigli pratici per massimizzare i benefici del fleet management".

COME FUNZIONA TOYOTA I_SITE

Utilizzando sistemi telematici montati a

bordo e trasmettendo i dati tramite GPRS/3G, Toyota I_Site permette di misurare ogni aspetto delle attività del carrello e degli operatori, incluse le ore operative, la gestione della batteria e gli urti. Tramite un processo identico, i dati possono essere trasmessi al carrello, ad esempio caricando le autorizzazioni degli operatori, aggiornando il software e resettando i carrelli, se questi sono stati inibiti in seguito a un urto.

Tutte le informazioni sono disponibili su portale web, ma la maggior parte delle informazioni importanti sono ora disponibili anche su Mobile App. Progettata per funzionare tramite tecnologia iPhone, l'app permette ai manager di monitorare la flotta in ogni momento. Ad esempio, notifica in tempo reale il fallimento di una Pre-Operational Check (Poc), che è uno dei moduli/optional disponibili nel Sistema Toyota I_Site, grazie al quale il carrellista risponde a una serie di domande di controllo della macchina prima del suo impiego.

Toyota Material Handling ha sfruttato l'attivazione dei carrelli tramite codice pin per molti anni, così da incrementare la sicurezza restringendo l'accesso ai soli operatori autorizzati. Ora ha ampliato la soluzione, integrandosi ai sistemi di accesso tramite badge: la Casa costruttrice ha anche sviluppato il sistema di controllo Smart Access per i propri carrelli,

utilizzando un singolo badge, che oltre a fornire gli accessi all'interno degli stabilimenti, permette di accedere alle attrezzature tramite un lettore che sfrutta tecnologie multiple installato nei veicoli, rendendo la vita più facile all'operatore e semplificando le procedure di controllo. L'opzione Smart Access è parte integrante del Sistema Toyota I_Site.

CON TOYOTA I_SITE RISPOSTE PRATICHE

Organizzare un'attività di gestione materiali efficiente ed economicamente efficace non è facile. Servono analisi costanti e capacità decisionali per controllare una grande varietà di fattori di costo e operativi, del tipo "Qual è la dimensione ottimale della flotta? Come posso ridurre i costi legati ai danni? Quali operatori necessitano di formazione supplementare? Come posso controllare l'accesso alle mie apparecchiature?" A queste e ad altre domande le aziende devono poter dare risposte pratiche per stare al passo con le richieste dei clienti.

Toyota I_Site è la risposta a queste esigenze e consente di mettere in atto processi decisionali in modo facile e veloce, anche perché il concetto che lo supporta è il miglioramento continuo, "kaizen", valore fondante del Toyota Way.



IVANTAGGI DI TOYOTA I_SITE **Meno costi e più produttività**

L'argomento più sensibile è quello relativo alla produttività e alla riduzione dei costi operativi, "È un argomento vastissimo - afferma Santi - ma volendo entrare nello specifico, possiamo ad esempio, affermare che con Toyota I_Site è possibile analizzare per ogni ciclo di lavoro quante ore chiave (quando la macchina è in folle) e quante ore operative (quante ore è in sollevamento e quante in trazione su strada) vengono effettuate dal singolo carrello. Questa modalità di contare non è pertanto generica (di conseguenza poco significativa), ma anzi consente di ottimizzare i flussi e decidere quale tipologia di carrelli è meglio impiegare".

La gestione sempre più analitica dei dati, consente a Toyota I_site anche di affrontare questioni delicate quali quelle legate agli urti dei carrelli, eventi dannosi non solo per la sicurezza, ma anche per la macchina stessa, oltre che per la merce o le attrezzature di magazzino, scaffalature in primis. In questo modo, analizzando i dati specifici messi a disposizione da Toyota I_Site si riducono i costi per i danni, garantendo che i carrelli vengano utilizzati soltanto da operatori appositamente addestrati e autorizzati. Inoltre le autorizzazioni possono essere facilmente modificate direttamente dal computer. Il controllo degli accessi (tramite pin o badge) riduce i danni a carrelli, infrastrutture, apparecchiature e, soprattutto, alle merci movimentate. Anche la formazione dell'operatore può essere indirizzata dove è più necessario e le macchine "problematiche" possono essere riassegnate a un ambiente più idoneo o sostituite da carrelli più appropriati. "Altro tema sensibile in materia di costi - continua Santi - è quello relativo alla gestione delle batterie, che da sola assorbe il 20-30% dei costi operativi. Con Toyota I_Site è possibile

controllare quanto la batteria sia scarica e quando viene ricaricata; si può anche interpretare la curva di scarica per vedere se ci sono anomalie, consentendo all'azienda di favorire una cultura sul giusto impiego delle batterie, senza dimenticare il minor impatto ambientale che un uso corretto delle batterie comporta".

IVANTAGGI DI TOYOTA I_SITE **Miglioramento della sicurezza**

La possibilità garantita da Toyota I_Site di controllare l'accesso ai carrelli e gli urti contribuisce a ridurre gli incidenti e a migliorare la sicurezza sul luogo di lavoro. Il sistema permette inoltre di inibire da remoto la funzionalità dei carrelli elevatori che presentano problemi di sicurezza fino a loro ripristino. L'utilizzo di Toyota I_Site consente poi di sensibilizzare una maggiore responsabilità dell'operatore e pratiche di guida migliori, intervenendo anche con della formazione ad hoc sui singoli carrellisti. Monitorando costantemente l'utilizzo dei carrelli e le ore operative, è possibile programmare con precisione la manutenzione per evitare guasti, eli-

minare interventi non necessari e migliorare la disponibilità dei carrelli in servizio. Il monitoraggio dell'utilizzo del carrello fornisce una panoramica accurata dell'attività aziendale e identifica le macchine poco utilizzate e eventuali colli di bottiglia nelle varie operazioni. Il risultato potrebbe essere la riassegnazione di parte dei mezzi, l'ottimizzazione delle dimensioni della flotta e la gestione dei picchi di attività tramite noleggi a breve termine.

"In tema di sicurezza - conclude Santi - merita una menzione il Poc- Pre Operational Check, che è uno dei moduli/optional disponibili nel Sistema Toyota I_Site, grazie al quale il carrellista risponde a una serie di domande di controllo della macchina prima del suo effettivo impiego. Qualora si decida che la risposta a una domanda sia vincolante (per esempio se una gomma non è in buono stato), il sistema può decidere di bloccare il carrello. Tutto questo consente di dar vita a un tipo di sicurezza 'attiva', con intervento immediato e tempestivo sulla macchina".



**Davide Santi, After Sales manager
 Toyota Material Handling Italia**



La “dichiarazione d’intento”

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

In accordo a quanto previsto dalle disposizioni riportate nella circolare dell'agenzia delle dogane e dei monopoli, prot.17631/RU (che abbiamo già trattato in questa rubrica: *Euromerci*, n. 2, pagina 21, marzo 2015), le dichiarazioni di intento valide per le operazioni successive alla data 11 febbraio 2015 sono vincolate dall'obbligo con decorrenza, il cui termine è fissato in data 12 febbraio 2015, di essere trasmesse in via telematica e di riscontrare l'avvenuta presentazione della dichiarazione stessa all'agenzia delle entrate.

Nell'ambito dell'analisi condotta per “reingegnerizzare” i processi di controllo, con decorrenza 25 maggio, la circolare 58510/RU del 20 maggio 2015 prevede la dispensa della consegna in dogana della copia cartacea della dichiarazione d'intento e della relativa ricevuta di presentazione telematica all'agenzia delle entrate. La dispensa viene prevista sia per le dichiarazioni di intento valide per una singola operazione sia per quelle a copertura di più operazioni doganali di importazione. Nella pratica operativa il sistema informativo delle dogane “Aida”, in fase di acquisizione della dichiarazione di importazione, controlla l'esistenza e la validità della dichiarazione di intento, la capienza del plafond Iva (sulla base dell'importo inserito nella dichiarazione di intento trasmessa all'agenzia delle entrate) e la corrispondenza tra i dati dell'importatore e i dati del dichiarante riportati nella dichiarazione d'intento. Nel caso di

incongruenze, il sistema informativo rigetta la dichiarazione di importazione. All'atto dello svincolo della dichiarazione di importazione, il sistema “Aida” invia in tempo reale al sistema informativo della agenzia delle entrate l'importo effettivamente utilizzato.

Tutto ciò rappresenta un'ulteriore e importante semplificazione del processo di sdoganamento merci, che fa decadere la modalità operativa suggerita in precedenza (vedere ancora la rubrica dello scorso mese di aprile sulla circolare dell'agenzia delle dogane protocollo 17631/RU/2015) che prevedeva di trasmettere preventivamente da parte dell'operatore doganale la “bozza” della dichiarazione di importazione per consentire all'importatore di rilevare i valori da indicare, al fine di trasmettere l'importo del valore imponibile corretto all'agenzia delle entrate. Tale innovazione è senza dubbio indice di una direzione da parte delle autorità doganali che vorremmo si mantenesse: il progressivo snellimento delle procedure doganali, da tempo auspicato,

contribuirà in maniera soddisfacente a riportare l'intero sistema import/export italiano agli standard di competitività richiesti dal resto dei paesi europei.

Si segnala infine che la circolare del 20 maggio prevede una codifica diversa in caso di soggetti comunitari “non residenti” per i quali occorre precisare se la partita Iva è riferita direttamente all'importatore o a un rappresentante fiscale. ■



Competenze certificate

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Nell'ambito dei processi di formazione, a tutti i livelli, è divenuto ormai prioritario lo sviluppo di processi virtuosi di riconoscimento e certificazione delle competenze. In questi anni, il tavolo nazionale Conferenza Stato-Regioni, coordinato dall'Isfol, ha lavorato per costruire un primo repertorio nazionale delle competenze basato su un riconoscimento reciproco, attraverso codici identificativi, in termini di competenze maturate attraverso formazione o esperienze svolte anche in regioni differenti. Recentemente (22 gennaio 2015) è stata siglata nell'ambito della stessa Conferenza, l'intesa sul decreto interministeriale MIps-Miur, concernente la definizione di un quadro operativo per il riconoscimento a livello nazionale delle qualificazioni regionali e delle relative competenze, nell'ambito del repertorio nazionale dei titoli di istruzione e formazione e delle qualificazioni professionali, di cui all'articolo 8 del dlgs 16 gennaio n. 13 del 2013.

Viene fissato a dodici mesi dall'entrata in vigore del provvedimento il termine entro il quale le Regioni e la pubblica amministrazione, come enti titolari, devono garantire l'operatività di propri repertori di qualificazioni e l'adozione di un quadro regolamentare di organizzazione, gestione e controllo dei servizi di individuazione, validazione e certificazione delle competenze. Attualmente, alcune Regioni risultano ancora distanti dall'implementare un sistema strutturato in materia:

- sei Regioni soltanto sono dotate di un sistema di certificazione definito; dieci vedono un sistema di certificazione in corso di definizione; cinque non hanno a oggi definito alcun sistema;
- per contro, ben tredici Regioni dispongono di un repertorio strutturato di profili e figure professionali; cinque ne sono in fase di definizione; quattro ne risultano prive.

La disponibilità di una raccolta di figure professionali costituisce senz'altro un primo importante passo per la definizione di un sistema di riconoscimento. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica sta collaborando attivamente con la Regione Liguria per il perfezionamento del repertorio già esistente sul territorio. Attraverso un lavoro di ricerca svolto nell'ambito del piano di sviluppo settoriale "Il Golfo fa Rete nel BLU" di cui la Scuola è capofila, sono state sia aggiornate le figure professionali legate al settore logistico portuale già inserite nel Repertorio sia inserite nuove figure non previste, sulla base delle richieste



emergenti dal mercato. La Regione Liguria è in fase di recepimento del lavoro svolto dalla Scuola e, con apposita delibera, decreterà l'aggiornamento del repertorio delle figure professionali.

"Si tratta di un lavoro particolarmente importante per il settore di riferimento" spiega Genziana Giacomelli, direttore della Scuola "che stiamo portando avanti a diversi livelli. Esistono già alcuni lavori svolti per il settore dell'economia del mare: una mappatura territoriale che riguarda il comparto della cantieristica e una mappatura svolta dalla Regione Campania con la collaborazione della Regione Liguria che riguarda il comparto marittimo. La Scuola, con il supporto anche delle associazioni e delle istituzioni più rappresentative del comparto di riferimento, intende svolgere un'indagine ad hoc per il comparto della logistica portuale".

Infine, è stata istituita, nell'ambito di un piano formativo settoriale finanziato da Fondimpresa, un'apposita commissione composta dalle parti sociali per sostenere tali obiettivi. La commissione ha convenuto sull'opportunità di presentare alla Regione Liguria, in tempi brevi, una proposta di studio su un modello settoriale di certificazione delle competenze, che raccolga e valorizzi il lavoro già svolto nei diversi tavoli e contenuto nei diversi report e repertori. La sinergia tra tutti i soggetti coinvolti (formatori, parti sociali, associazioni e istituzioni) e la possibilità che si stabilisca tra essi un'efficace azione di raccordo è condizione essenziale perché il modello evolva da una dimensione territoriale a una dimensione di settore nazionale e perché dalla "sperimentazione" si possa compiere un passaggio compiuto verso il "modello". ■

Big data per big performance

di Luca Bolognini e Luigi Pignatelli*

Il “Logistic Performance Index (LPI) Report”, pubblicato nel 2014 dalla World Bank, presenta interessanti considerazioni sul livello di maturità e di sviluppo dei sistemi logistici a livello internazionale. L’indice LPI, che varia da 1 a 5 nel caso di minima e massima performance rispettivamente, dipende da tre fattori di “contesto” quali le infrastrutture e da tre fattori di “performance” quale la puntualità delle consegne. Il valore più alto è ottenuto dalla Germania (4,12) mentre il più basso è associato alla Somalia (1,77). L’Italia si colloca nel 20% dei paesi più virtuosi con un punteggio di 3,69. Poiché i sistemi logistici sono sempre più integrati e transnazionali, è molto probabile che almeno una parte dell’intera catena riguardi paesi a basso LPI: ciò significa una crescente necessità di intervenire a livello di sistema favorendo a livello politico e finanziario lo sviluppo delle aree più deboli. Nonostante le diverse priorità, specifiche di ciascun paese in funzione del livello LPI raggiunto, due ambiti, tra gli altri, accomunano l’interesse di tutti i paesi: aumento dell’efficienza e gestione delle aree di congestione.

Le aree di congestione coincidono normalmente con le aree metropolitane: in Italia, ad esempio, il fabbisogno di mobilità complessiva si concentra per oltre il 70% nelle aree urbane dove la velocità media scende a 7 km/ora, nelle ore di punta e nei centri città. Anfia ha stimato in circa 6 miliardi di euro il costo annuo complessivo associato alle congestioni urbane. Nel caso dei paesi più avanzati, e soprattutto per quelli Oecd ad alto reddito, i temi di efficienza e congestione sono stret-



Sito: www.sos-log.org Per contatti: segreteria@sos-log.org

tamente legati a quello della sostenibilità ambientale. Nel 2014 più del 35% degli operatori intervistati ha ricevuto “spesso” o “quasi sempre” richieste di servizio “environmentally friendly”. I grandi carrier internazionali hanno lanciato specifiche linee di offerta, a dimostrazione del fatto che efficienza logistica e sostenibilità ambientale sono ritenuti obiettivi complementari e inscindibili (il Rapporto LPI di World Bank dichiara il tema “Green Logistic” una priorità strategica per il 40% dei paesi più avanzati).

Non è un caso che anche il Programma Quadro europeo per la Ricerca e l’Innovazione Horizon 2020 includa i temi citati tra quelli prioritari, unificati sotto la visione delle smart cities and communities, smart mobility, environment management ecc.. In tale visione, la componente Information & Communication Technology e nello specifico le dimensioni digitale e mobile sono fattori di sviluppo competitivo fortemente favoriti e incentivati. È in tale ottica che si colloca il paradigma dei Big Data, che ha dato nuova spinta alla mo-



Un rapporto della World Bank dichiara il tema “National Data Tools” come una priorità per il 40% dei paesi più avanzati

dellazione di sistemi complessi sulla base dei dati descrittivi. Esso identifica l'insieme di tecnologie e competenze che consente di realizzare nuovi sistemi di supporto alle decisioni, basati sulla acquisizione, sulla storicizzazione e sulla trasformazione di grandi volumi di dati (PetaByte), eterogenei (numerici, categorici, testo, ..) e ad alta velocità. Ciò significa

utilizzare una pluralità di canali (dal sensore fisico ai canali social), ripensare nuove architetture dati, nuove architetture di calcolo in memory e ad alte prestazioni nonché utilizzare componenti matematico algoritmiche avanzate.

Nel caso della logistica e della mobilità i benefici che ne possono derivare sono notevoli e derivano dalla condivisione

dei dati (in ottica partecipativa), da una visione sistemica e d'insieme (il Rapporto LPI di World Bank dichiara il tema "National Data Tools" una priorità strategica per il 40% dei paesi più avanzati) e sulla restituzione di informazioni specifiche per tipologia di utente. I dati che alimentano un sistema di mobilità integrato derivano da telecamere, contatori, immagini satellitari, Gps dei veicoli pubblici e privati, Gps a li-

vello di singolo cittadino, dai canali social, ecc.. Tale mole di dati è base per lo sviluppo di modelli avanzati di previsione e di supporto alle decisioni in real-time ovvero in termini di pianificazione. Ad esempio, essi supportano gli enti pubblici nella pianificazione del territorio, nella definizione di tariffe modulari, nella gestione degli interventi di soccorso, ecc..; supportano il cittadino nella pianificazione personale, nell'attuazione di modelli collaborativi, ecc. e supportano le

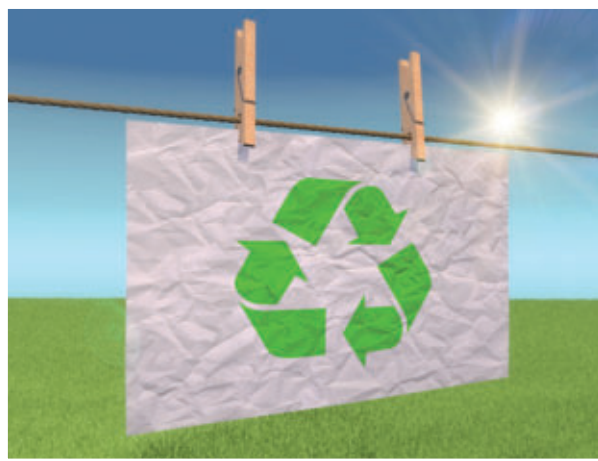
L'AZIENDA aizoOn

aizoOn è un'azienda che opera a livello internazionale, caratterizzata da una costante crescita grazie alla collaborazione con oltre cento clienti di primaria importanza, ai quali offre consulenza e soluzioni con una organizzazione per Technology e per Market. L'amministratore delegato Franco Cornagliotto è uno dei soci fondatori dell'associazione SOS Logistica, della quale è stato presidente negli ultimi due mandati. Le Technology Unit di aizoOn rappresentano l'aggregazione delle migliori competenze aziendali nei campi dell'information technology, dell'innovazione per il business, dell'ingegneria, dei processi e organizzazione. Le Technology Unit, trasversali a tutti i Market, declinano l'offerta di aizoOn in ogni specifico dominio di competenza, garantendo al cliente competenza tecnologica, metodologica e di prodotto. Per maggiori informazioni www.aizoongroup.com

aziende nella pianificazione e ottimizzazione dei percorsi, nel ridisegnare la rete di magazzini e infrastrutture o i modelli di sharing, nella gestione delle flotte (manutenzioni preventiva, modelli di guida, profili assicurativi), ecc.. Un altro esempio di applicazione riguarda la gestione degli approvvigionamenti, del magazzino e delle consegne delle

merci basate sui dati derivanti dal tagging elettronico, incrociati con dati anagrafici e di contesto, particolarmente interessante nel caso delle vendite online. L'innovazione tecnologica e l'informatica saranno sempre di più un elemento di spinta per una maggiore sostenibilità dei processi logistici. La vera sfida sarà ancora una volta però il cambio di mentalità delle aziende e dei loro manager che oggi possono be-

neficiare di minori costi di accesso a tali innovazioni, nel passato destinati solo alle grandi corporation dotate di budget consistenti e di organizzazioni ad hoc. ■



**Luca Bolognini è Technology Business Unit Manager aizoOn - Data Driven Innovation; Luigi Pignatelli è Market Manager aizoOn - Logistics, Automotive, Infrastructures, Rail ed è membro del consiglio direttivo di SOS Logistica*

Automazione: decisiva anche per le nostre Pmi

“Coniugare organizzazione e flessibilità è la sfida che le nostre aziende possono vincere, a patto di automatizzare alcuni processi”, sottolinea l’amministratore delegato di Incas Ermanno Rondi.

di **Ornella Giola**



ERMANNORONDI

Incas è nata 34 anni fa a Biella e negli anni ha maturato esperienza nella progettualità industriale, attitudine al problem solving e alla flessibilità, nonché propensione all’alta tecnologia. Elementi che hanno consentito all’azienda capitanata dall’AD Ermanno Rondi di divenire leader nel settore dell’automazione logistica e distributiva, con una presenza non solo nazionale. Nel 2014 Incas ha fatturato 23 milioni di euro (erano 18 milioni nel 2011). “I nostri obiettivi a medio termine - afferma Rondi - sono di consolidare la nostra presenza sul mercato, con un trend di crescita che

ci conduca a fatturare 30 milioni di euro nel 2018. Una crescita per linee interne, fatta di soluzioni stabili e già testate sul mercato, ovviamente continuando nel trend innovativo che ci ha sempre contraddistinto, operando specialmente nel nostro paese, ma anche seguendo le esigenze delle imprese italiane che ci sono o si insedieranno all’estero. Uno sviluppo comunque controllato e graduale per poter operare correttamente con la necessaria formazione dei tecnici”.

VELOCITÀ, AGILITÀ E FLESSIBILITÀ SONO QUALITÀ OGGI INDISPENSABILI PER LE AZIENDE SE VOGLIONO RESTARE SUL MERCATO. COME SI PONE INCAS RIGUARDO A QUESTI ASPETTI?

■ Per noi è sempre stato un mantra quello di essere un’azienda capace di seguire velocemente le indicazioni del mercato. La nostra scelta strategica è di muoverci come system integrator a 360 gradi, avendo in mano il cuore del sistema. Una scelta che ci ha premiato, perché in un momento di mercato caratterizzato da cambiamenti pesanti ed estremi come l’attuale, Incas non solo è rimasta sul mercato, ma è anche cresciuta, migliorando le sue performance.

AUTOMAZIONE E FLESSIBILITÀ SEMBRANO ESSERE DI PRIMO ACCHITO DUE FATTORI IN CONTRAPPOSIZIONE. COME SI POSSONO CONCILIARE?

■ No, non parlerei tanto di contrapposizione, ma della necessità di una sintesi fra queste due componenti da realizzare con estrema attenzione: oggi se le aziende non mantengono un grado di flessibilità elevato si portano a casa rischi e handicap penalizzanti per la loro sopravvivenza e crescita. Bilanciare correttamente la quantità di automazione adatta a un certo tipo di business produce effetti molto positivi. Se è vero che troppa automazione può far male, è altrettanto vero che anche troppo poca automazione può causare effetti deleteri. Questo perché oggi ci sono situazioni che il mercato non consente più. Prendiamo il caso dell’e-commerce: errori nelle consegne o consegne mal gestite significano essere buttati fuori dal mercato. E allora l’automazione serve se garantisce un grado di agilità e flessibilità tali da consentire di adeguarsi ai cambiamenti repentini cui il mercato ci ha abituati. Realizzare impianti con troppa meccanica non va bene; occorre dar

vita a impianti con una logica e un modello gestionale-organizzativo sufficientemente flessibili per la tipologia delle aziende italiane, che da sempre hanno fatto della loro capacità di adattarsi al mercato la loro strategia vincente.

QUESTO SIGNIFICA CHE LE MEDIO-PICCOLE IMPRESE ITALIANE SONO PIÙ APERTE E DISPONIBILI AD AUTOMATIZZARE I LORO PROCESSI PRODUTTIVO-DISTRIBUTIVI?

■ Sì, anche perché ora investire in automazione ha un costo più abbordabile e quindi le Pmi possono affrontare tale processo senza eccessive difficoltà. L'automazione costringe l'azienda a interpretare dei modelli organizzativi e a formalizzarli, nonché ad attivare strategie ben definite e questo la fa crescere, aumentando la consapevolezza di ciò che intende fare sul mercato e generando benefici indotti che altrimenti non riuscirebbe a perseguire. Dunque un po' di automazione serve anche a introdurre un po' di organizzazione in azienda. Talvolta le Pmi italiane si muovono in modo istintivo sul mercato, con grande intuizione, ma con meno pianificazione.

QUALI SONO, A PARER SUO, LE CARATTERISTICHE DI BASE CHE UN SYSTEM INTEGRATOR DEVE POSSEDERE OGGI?

■ In primo luogo deve disporre di una gamma di competenze molto vasta. Nel dar vita a impianti auto-



matizzati bisogna infatti spaziare da conoscenze in ambito software alla capacità di sviluppare la quadristica necessaria a comandare le linee, dalla conoscenza della parte elettrica a quella della meccanica e così via, oltre ad avere al proprio interno modelli organizzativi e di sintesi dei processi ben definiti, indispensabili specie nel caso del servizio assistenza. Quindi possiamo dire che l'integrazione

parte innanzitutto dall'interno dello stesso system integrator, che deve tenere assieme tutte queste competenze, facendole lavorare in team, con passione ed entusiasmo, così da raggiungere gli obiettivi propri di ciascun impianto da realizzare, consapevole del fatto che il mercato non concede spazio a errori.

QUALI LE CARATTERISTICHE IMPRESCIN- >

DIBILI PER UN IMPIANTO DI SUCCESSO?

■ Ciò che serve maggiormente è avere le idee chiare su quanto si intende raggiungere mediante l'automazione, definendo bene lo scenario in cui ci si vuole muovere. Può sembrare un aspetto lapalissiano o scontato, ma purtroppo spesso così non è. In secondo luogo è indispensabile riusci-

re a trovare il giusto equilibrio tra automazione e flessibilità: anche se si ha uno scenario ben definito, il mercato ci ha abituati a cambiamenti molto veloci e quindi ci vogliono impianti che rispondano sì allo scenario stabilito, ma che possano anche essere modificati facilmente nel tempo. Facile a dirsi e un po' meno a farsi.

L'automazione ha una vita media di trent'anni; pensi a cosa può succedere in trent'anni! Introdurre quindi elementi di adattabilità e modificabilità nel tempo oggi è fondamentale e imprescindibile per un impianto di successo. Terzo aspetto da considerare: puntare sulla semplicità di uso. Spesso i nostri impianti - specie nel settore della logistica - vengono utilizzati da personale poco esperto, che cambia in continuazione e quindi l'immediatezza d'uso è da tenere nella giusta considerazione. Considero questi tre aspetti i più "basici", anche se ve ne sono ovviamente altri, specialmente per quel che concerne le caratteristiche tecniche, ma la loro trattazione richiederebbe molto tempo e ancora più spazio.

INCAS HA TRE LINEE DI SPECIALIZZAZIONE (PRODUZIONE, MAGAZZINI E TRASPORTI). QUALI TREND STANNO EVIDENZIANDO?

■ Possiamo sintetizzare così l'attuale situazione di mercato: il magazzino traina, la produzione sta emergendo in modo significativo e il trasporto diventa sempre più strategico. Quindi per trasporto e produzione intravediamo aree di sviluppo molto importanti per il futuro. Quanto alla produzione possiamo dire che è cambiato completamente lo scenario produttivo: qualche anno fa si parlava di reparti, volumi e di lotti economici, oggi si parla di ordini su commessa e quindi di velocità di attraversamento e controllo dei tempi. Quel che più conta non è tanto il minor costo possibile nel produrre un pezzo, ma quanto più velocemente si riesce a produrlo per restare sul mercato; occorrono poi stock ridotti, nonché ingegnerizzazione del prodotto per po-





terlo differenziare il più possibile a valle. È cambiato il modello con cui si traccia il processo produttivo e di conseguenza avere magazzini operativi integrati alla produzione diventa strategico. Oggi stiamo lavorando parecchio con il Politecnico di Milano per interpretare i modelli emergenti e mettere a punto gli strumenti per servirli in modo adeguato.

CHE DIRE DEL TRASPORTO?

■ Il trasporto è sempre stato un elemento dominante dal punto di vista del costo dell'execution della logistica; però - pur essendo il trasporto un centro di costo elevato - è stato molto poco gestito e mal programmato. Qui c'è un salto culturale importante da compiere: oggi le consegne sono composte da pacchetti distribuiti quasi una volta al giorno, un frazionamento molto, troppo elevato. Se non c'è una gestione efficace nella

scelta del trasporto e nel come organizzare carichi, consegne e prese si genera un processo complicato e confuso. Mano a mano che l'eCommerce prende piede, questi problemi si evidenziano in modo drammatico e necessitano quindi di una risoluzione.

QUANTO È IMPORTANTE L'INTEGRAZIONE CON IL MONDO ACCADEMICO PER UNA REALTÀ COME INCAS?

■ Il mondo accademico lavora molto sulle tendenze di mercato e interagire con esso significa portarsi avanti, cercando di anticipare quanto accadrà in futuro, preparandosi per tempo, perché per realizzare certe innovazioni ci vogliono anni e se si parte in ritardo si rischia di essere tagliati fuori dalla competizione e dal mercato.

IL MERCATO VI STA CHIEDENDO PIÙ REVAMPING DI MAGAZZINI GIÀ ESISTENTI O

PIÙ LA REALIZZAZIONE DI NUOVI IMPIANTI?

■ I revamping e gli upgrading ci sono sempre ed è giusto che ci siano, in quanto condizione insita nell'evoluzione stessa degli impianti; poi ci possono essere revamping più o meno approfonditi. Oggi la meccanica ha una vita di trent'anni e quindi perché buttarla anzitempo, quando si può riutilizzare in una maniera differente? Possiamo inoltre dire che c'è anche parecchia richiesta di impianti nuovi, tarati sulle esigenze del mercato italiano, anche perché l'Italia rispetto al nord Europa ha livelli organizzativi differenti, con un mercato nuovo che si sta aprendo, percorrendo una sua strada del tutto autonoma. Mentre in nord Europa siamo in presenza di un'automazione molto pesante, con moltissima meccanica, la prerogativa del mercato italiano continua a essere un'automazione molto flessibile, >

“light”, molto efficace per la tipologia di organizzazione e strategia aziendale italiana.

NEGLI ANNI INCAS HA REALIZZATO E PROPOSTO TANTISSIME SOLUZIONI. QUALE VI HA DATO MAGGIORI SODDISFAZIONI?

■ Senza dubbio i sistemi di evasione ordini che mescolano tre tipologie di operazioni (classe A con pick-to-light, classe B e C con RF e il pick to belt per quello che va via in scatola) in un unico impianto, rendendo il tutto molto flessibile, perché - a seconda di come si muovono gli ordini o le richieste del cliente - il flusso di lavoro si sposta su una linea o sull'altra, riuscendo in ogni caso a dare risposte adeguate. È un modello di impianto che ha avuto molto successo, anche perché vi si possono aggiungere pezzi di magazzino automatico, se servono. Di tutti i nostri “figli” è quello che ha fatto più strada.

NEI MAGAZZINI AUTOMATICI CONTA DI PIÙ L'ELEMENTO TECNOLOGICO O IL FATTORE UMANO?

■ Conta il bilanciamento tra i due elementi: la tecnologia è sì importante, ma deve poter contare su una componente umana con high skills per essere gestita in modo corretto. Questo è il punto focale, perché in futuro ci sarà sempre più bisogno di persone con un alto livello di qualificazione, con visione e versatilità operativa.

CHE FUTURO VEDE PER IL MAGAZZINO TOTALMENTE ROBOTIZZATO?

■ È possibile tecnicamente, ma mol-

to difficile da gestire specie in un mercato che cambia, perché tale magazzino implica standardizzazioni e rigidità condizionanti il business.

INCAS OPERA IN MOLTI SETTORI MERCEOLOGICI. QUALI SONO I PIÙ PERFORMANTI?

■ Dipende dalle condizioni del mercato di questo o quel settore, a seconda della situazione congiunturale. In questo periodo c'è molta attenzione a ristrutturare i processi produttivi, meccanica e alimentare in primis, per renderli performanti rispetto alla richiesta di velocità e flessibilità produttiva: serve una visione logistica della produzione.

QUALI SONO I GAP CHE FRENANO LO SVILUPPO DEL VOSTRO SETTORE IN ITALIA?

■ I 3PL devono far fronte a contratti di outsourcing troppo brevi e ciò non facilita la pianificazione di magazzini automatizzati, sfavorendo non solo i 3PL, ma anche le aziende che intendono fare outsourcing logistico, in quanto si precludono lo sfruttamento di opportunità di mercato che un certo modello di automazione consentirebbe invece loro. La frammentazione del trasporto è un altro gap strutturale, che rende poco efficiente tutta la catena delle consegne. Un terzo aspetto negativo riguarda l'interno fabbrica, dove il magazzino materie prime e semilavorati è diventato punto strategico dell'azienda. Occorre invece avere una visione più d'insieme: tutto il processo produttivo va preso in considerazione dal punto di vista logistico e non solo dal punto di vista dell'automazione del magazzino

materie prime, altrimenti si risolve solo un pezzo del problema, non considerandolo nella sua interezza e con le conseguenti soluzioni da adottare in modo flessibile.

L'E-COMMERCE SI PUÒ CONSIDERARE UNA GRANDE OPPORTUNITÀ PER QUANTO CONCERNE L'AUTOMAZIONE?

■ Senza una gestione automatizzata l'e-Commerce può avere problemi; il che non vuol dire puntare su un'automazione spinta, ma significa che occorrono WMS, sistemi di picking e controllo veloci e flessibili, del tutto integrati alla tipologia del prodotto da immettere sul mercato. Il cliente di e-Commerce è molto difficile, con barriere di ingresso elevate: vuole tutto, subito e ovunque; vuole il prodotto giusto nel minor tempo possibile, al miglior costo e senza interferenze con la sua vita; vuole essere informato sullo stato dell'ordine in ogni momento; se è disposto a spendere 10 euro per avere il prodotto il giorno dopo, è un'opzione che gli va garantita. Un errore è drammatico nell'e-Commerce: spesso significa regalare il prodotto per il quale si è sbagliato e mandare poi quello giusto, con conseguentemente un doppio costo. Per chi fa vendite online disporre di un'automazione che garantisca un numero limitatissimo di errori diventa quindi fondamentale. Così come fondamentale è impostare da subito la reverse logistics.

UN'ULTIMA DOMANDA, IL MAGAZZINO DEVE ESSERE CUSTOMIZZATO O STANDARDIZZATO?

■ È fondamentale standardizzare i movimenti e customizzare le logiche di funzionamento. ■

Oggi serve una visione logistica della produzione



Torino all'avanguardia

Il successo nel capoluogo piemontese del progetto Pumas.
A Milano la prima riunione della commissione
Distribuzione urbana/Ultimo miglio di Assologistica.

di Paolo Giordano

Torino, Piazza San Carlo

Merci in città: Torino ha fatto centro utilizzando il progetto comunitario Pumas-Planning sustainable regional-urban mobility in alpine space, finanziato dall'Unione europea. Il capoluogo piemontese ha dimostrato che oggi è finito il tempo delle "analisi", degli "studi", delle "ricerche" ed è giunto quello delle azioni. Facciamo sinteticamente la storia di tale progetto per la distribuzione delle merci nell'area urbana. È partito a marzo 2013 con i primi incontri al tavolo di lavoro tra il comune e gli operatori del settore. Inizialmente hanno aderito una ventina di aziende di trasporto. In particolare, l'area dove si concentra il progetto coincide con la Ztl torinese centrale. Alla base del progetto vi era

l'obiettivo di realizzare un nuovo modello di logistica con le seguenti caratteristiche: ecosostenibile, consentendo esclusivamente l'uso di mezzi poco inquinanti, e puntando alla riduzione della congestione; autosostenibile dal punto di vista economico e finanziario da parte degli operatori, ciò grazie all'aumento della velocità commerciale e al consolidamento dei carichi; trasparente, eliminando l'evasione e i fenomeni di dumping attraverso un continuo monitoraggio e localizzazione dei veicoli e delle merci. L'accordo quadro tra il comune e gli operatori aderenti al progetto ha avuto queste linee guida: accreditamento al

servizio di distribuzione delle merci all'interno della Ztl, a questo fine sono stati richiesti due requisiti, il primo l'uso di mezzi a basso impatto ambientale (Gpl, metano, elettrico) o euro

Diversi benefici concessi dal comune

5, il secondo avere in dotazione dispositivi elettronici in grado di permettere l'individuazione a distanza e la tracciabilità del veicolo; riorganizzazione degli orari di carico e scarico delle merci all'interno della Ztl; ricerca di finanziamenti per mettere in campo ulteriori azioni. Il comune ha anche assicurato agli operatori accreditati alcuni benefici, fra i quali: pagamenti sospesi per due anni; uso di specifiche aree per il carico e lo

Risultati del progetto Pumas

(performance degli operatori accreditati prima e dopo l'avvio del progetto nella Ztl centrale di Torino)

	Prima	Dopo
Chilometri percorsi al giorno	73	104
Fermate al giorno	50	75
Consegne al giorno	85	132
Aumento fermate per veicolo		50,6%
Aumento consegne per veicolo		56,0%
Chilometri risparmiati al giorno		9,13
Riduzione emissioni CO2 al giorno		1,825.52
(g/km per veicolo)		
Riduzione emissioni CO2 l'anno		438,125.93
(g/km per veicolo)		
Carburante risparmiato per veicolo		1,10
(litri/giorno)		
Carburante risparmiato per veicolo		396,40
(litri/anno)		
Costi carburante risparmiati l'anno		560,28
(euro per veicolo)		
Valore economico dell'accredito: 20.000 euro/anno		



Nelle aree metropolitane si sta sempre più aggravando il problema della congestione

scarico delle merci; orario di entrata/uscita dalla Ztl senza limiti; possibilità di utilizzare le corsie preferenziali all'interno della Ztl (quelle corsie che all'epoca delle Olimpiadi invernali erano dedicate alla mobilità degli atleti). Abbiamo detto in apertura che Torino ha "fatto centro". Infatti, i risultati del progetto sono stati molto significativi, li riportiamo nella tabella. Come si vede, si tratta di un successo. Gli operatori che hanno aderito al progetto possono contare su risparmi importanti, su una maggiore efficienza, in maniera da poter ripagare gli investimenti necessari. La dimostrazione, in concreto, di tale successo sta nel numero degli operatori oggi accreditati: da una ventina, sono diventati cento. Una chiave di volta è stata un nuovo atteggiamento del comune. Claudio Lubatti, assessore alla Viabilità e ai Trasporti, lo ha spiegato con chiarezza: "La città di Torino ha cambiato radical-

mente la sua ottica, l'angolazione con cui guardava al problema: da 'impositore' di regole restrittive è diventato 'facilitatore' per chi si adegua alle basse emissioni e all'impatto ambientale zero".

Presentando i risultati del progetto torinese, a cui ha collaborato, alla commissione Distribuzione urbana/Ultimo miglio di Assologistica, Massimo Marciani ha sottolineato come attualmente sia indispensabile muoversi nell'ottica seguita dal comune di Torino, ossia iniziare a mettere sul terreno progetti e iniziative concrete. Certamente la politica deve



fare la sua parte, come adoperarsi per armonizzare le regole che disciplinano gli accessi alle città o che limitano le emissioni nocive, oggi totalmente difformi. Un aspetto determinante è che i comuni facciano il Piano urbano della mobilità, che coinvolga anche la distribuzione delle merci. La mancanza di tale elaborazione dovrebbe vietare ai comuni di accedere ai finanziamenti del Programma Operativo Nazionale 2014-2020. Non va dimenticato, come invece sempre si è fatto, che il trasporto merci urbano rappresenta circa il 30% del totale dei chilometri percorsi. ■

I LAVORI DELLA COMMISSIONE

La commissione Distribuzione urbana/Ultimo miglio di Assologistica, della quale è presidente Arturo Mancinelli, membro del consiglio direttivo e direttore commerciale e marketing della Mancinelli Trasporti e Logistica, ha tenuto la sua prima riunione a Milano nella sede dell'associazione. Jean-Francois Daher, segretario generale di Assologistica, ha aperto i lavori sottolineando l'attualità e l'importanza del tema al centro dell'attività della commissione. "La sostenibilità ambientale sta sempre più acquisendo rilievo e sta diventando un requisito che accompagnerà in maniera crescente i servizi logistici, come sta avvenendo già all'estero e come chiedono le maggiori aziende produttrici di beni e le imprese multinazionali. È anche un tema che nel nostro paese è stato a lungo ignorato e sottovalutato. La nostra associazione deve farsi carico di questo problema e deve divenire uno stimolo sia a livello culturale sia a livello progettuale per contribuire a migliorare l'attuale situazione. Situazione davvero precaria, per quanto riguarda la distribuzione urbana delle merci, un aspetto rilevante per una logistica sostenibile, specialmente nelle aree metropolitane. Questa commissione, che oggi inaugura la sua attività, ha quindi compiti significativi e di grande risalto". Anche Gabriele Panero, amministratore delegato della Mancinelli 2, che a Milano ha sostituito il presidente della commissione, che non ha potuto essere presente, ha sottolineato quanto questo settore sia stato trascurato dalle politiche sulla mobilità: "Nelle città, nelle aree metropolitane a livello pubblico si è sempre parlato della mobilità delle persone, lasciando l'argomento merci totalmente in mano ai privati. Inoltre, si è sempre considerato che togliere 'spazi' alla mobilità dei cittadini, per darli alle merci, avrebbe causato elementi di conflitto. Oggi, questa maniera di ragionare ha fatto il suo tempo, anche alla luce delle richieste dell'Unione europea che ha posto l'obiettivo di giungere entro il 2030 a una distribuzione urbana delle merci a emissioni zero. Assologistica deve essere impegnata su questo obiettivo. Le linee guida della nostra commissione sono pertanto: elaborare e promuovere progetti e soluzioni; promuovere modelli distributivi urbani innovativi; sostenere e coadiuvare su questi specifici temi sia la nostra associazione sia SOS Logistica, da poco tempo associata; mettere in moto sempre più numerose iniziative culturali sull'argomento, collaborando sia con i centri di ricerca sia con le università". Alla commissione ha anche aderito Massimo Marciani, presidente di FIT Consulting, esperto della mobilità sostenibile e della distribuzione delle merci in città, sulla quale lavora da anni, come dimostra il fatto di aver lavorato a Padova al progetto Cityporto, con la distribuzione delle merci dall'interporto alla Ztl, che nel 2004 prese corpo con un successo negli anni crescente. Marciani è intervenuto, svolgendo una relazione, ai lavori milanesi della commissione.

Per le materie prime la logistica è centrale

Cresce l'export italiano a sostegno della nostra economia: trend da sostenere anche con un'efficiente logistica delle commodity.

di **Giovanna Visco**

Da dati Istat, nel primo trimestre 2015, l'Italia ha registrato un incremento dell'export del 3,8%, toccando quasi 103 miliardi di euro di valore e attestandosi in seconda posizione, dopo la Germania, tra i paesi esportatori della zona euro. A fare la differenza sono stati gli acquisti dai mercati Extra-UE, incoraggiati dal costante deprezzamento dell'euro sul dollaro, trainando la produzione manifatturiera italiana che ha registrato un saldo attivo di 11,7 miliardi di euro, con picco nei beni strumentali. L'export, dunque, continua a sostenere la nostra produzione manifatturiera e il livello occupazionale, portando il trend produttivo, in risalita costante e graduale, ai massimi dal 2011. Le previsioni per il periodo estivo vedono la crescita costante di nuovi ordini, che dovrebbero incrementare la produzione; mentre nel periodo più lungo si delineano alcuni scenari internazionali positivi, che potrebbero incidere nel recupero delle performance meno brillanti del Made in Italy. Infatti, in Cina è entrato da poco in vigore il taglio drastico dei dazi su molti prodotti. Con un Pil sceso al 7% nel primo trimestre 2015, la peggior performance dal 2009, la decisione cinese intende elevare il livello preoccupante raggiunto dal settore interno delle vendite al dettaglio. Diversi prodotti, dall'abbigliamento alle calzature

ai cosmetici fino ai pannolini per neonati, avranno prezzi più accessibili, favorendo anche, grazie al rafforzamento dello yuan sull'euro, l'affacciarsi sul mercato interno cinese di nuovi prodotti. Un'opportunità importante per le imprese manifatturiere italiane. Concorrendo al raggiungimento di questi successi, che hanno dato tenuta alle economie territoriali del paese, l'offerta logistica italiana ha giocato un ruolo fortemente strategico di trade union tra gli interessi del sistema produttivo industriale nazionale e quelli del sistema commerciale internazionale. La forte dipendenza di approvvigionamento esterno delle materie prime, energetiche e di trasformazione, e le caratteristiche geografiche del paese, rendono particolarmente complesso e articolato il sistema logistico delle merci, che a partire dai porti trova il punto di riferimento fisico centrale dei processi di globalizzazione economici e finanziari in cui l'Italia è inserita. In questo contesto le commodity assumono un ruolo fondamentale e la logistica che ne deriva fa una profonda differenza per le nostre aziende manifatturiere, in termini sia di costi sia di stoccaggio/conservazione. Nel 2013, anno in cui si collocano i più

recenti dati disponibili, i porti italiani hanno movimentato circa 180 milioni di tonnellate di rinfuse liquide e oltre 70 milioni di rinfuse secche, il 56% del totale (contenitori 24%, roro 16% e altro 4%). L'ammontare delle tasse di ancoraggio e portuali prodotto dalle navi rinfuse nelle entrate correnti del settore portuale, ha costituito il 53% (272 milioni di euro) della voce. Un peso, dunque, che diventa strategico sotto il profilo dell'apporto finanziario che assicura l'indipendenza economica dei porti

**Le rinfuse
contano sulle
tasse portuali
per il 53%**

(tasse di ancoraggio e portuali concorrono direttamente al mantenimento alle spese necessarie di funzionamento generale delle Autorità portuali).

Ma non solo. Anche le casse generali dello Stato ne ricavano ingenti entrate dall'Iva e imposte previste su quelle merci di enorme volume. In questi anni di crisi economica, che ha abbassato la soglia complessiva dei traffici portuali, il traffico delle rinfuse, scaturito dal consumo energetico e dall'industria di trasformazione, ha impedito che la portualità italiana si devastasse, sostenendo un livello accettabile di domanda che ha permesso di mantenere standard di efficienza e sicurezza necessari al funzionamento generale e alla polifunzionalità del sistema portuale

nazionale. Non appena anche il consumo interno comincerà a dare chiari segni di ripresa, il traffico portuale monterà a partire da quello delle rinfuse, storicamente il barometro principale dell'economia dei mercati.

Ma intanto la concentrazione mondiale dei trader di commodity, in atto da tempo, sta spingendo verso l'utilizzo di navigli più grandi sulle rotte principali. Il rallentamento della crescita delle economie principali, come la Cina, ha inoltre determinato una forte caduta dei noli, soprattutto delle navi bulk carrier, spingendo gli armatori a demolire più naviglio possibile per abbattere la sovra capacità che affligge l'intero settore, procurata anche da un'esagerata introduzione nel mercato di nuove e sempre più grandi navi. Un comportamento esasperato anche dall'ingresso di operatori estranei al settore, spinti dal business speculativo di breve periodo, che assilla soprattutto i mercati delle materie prime.

Nonostante il bunker sia sceso a livelli storici, molti armatori di rinfusiere hanno abbassato la velocità di navigazione per sollecitare l'impiego di un numero maggiore di navi, diradando la frequenza degli arrivi a beneficio di una riduzione dei lunghi tempi di attesa ai cancelli. Una carta spendibile soprattutto per il fatto che alle rinfuse sono legati gli approvvigionamenti delle catene di produzione.

Questo insieme di condizioni sta spingendo un più ampio utilizzo di navi Panamax (80 mila tonnellate) nel Mediterraneo, che richiede a molti porti con terminal capienti un adeguato aggior-



ramento di fondali e banchine/terminali per mantenere la competitività e non perdere mercato, a beneficio diretto, nel caso italiano, del sistema manifatturiero ed energetico del paese in termini di abbattimento di tempi e costi.

Sul piano dell'offerta portuale, ad esempio, la movimentazione delle commodity secche nei terminal di scarico - dalle argille e sabbie alle granaglie, dai fosfati ai metalli ferrosi e non ferrosi - richiedono sistemi tecnologici e operazioni molto complesse,

diversificate e flessibili. In altri termini, la movimentazione delle rinfuse richiede investimenti in impianti, tecnologie, attrezzature, spazi coperti enormi opportunamente strutturati e sicuri. Le materie prime sono merci delicate, spesso polverose e soggette a rischi di deterioramento. Un aspetto quest'ultimo che recentemente ancora una volta ha spinto Intercargo, l'associazione internazionale degli armatori di navi da carichi secchi, a intervenire per richiamare sui rischi di liquefazione dei carichi, come i minerali ferrosi, il nichel o la bauxite.

La crisi ha contribuito alla flessione dei noli

Le importazioni italiane delle commodity non riguardano solo le materie di cui il paese è privo, ma anche quelle che seppur presenti o prodotte non riescono a soddisfare la domanda. Un caso per tutti quello delle materie prime agricole, necessarie a soddisfare la domanda dell'industria molitoria che a sua volta deve soddisfare quella dei pastifici, in netto trend di crescita per l'export. Nel 2014 la pasta ha toccato il 7% del valore delle esportazioni italiane agroalimentari (oltre 2,2 miliardi di euro) raggiungendo il punto più alto degli ultimi quindici anni con oltre due milioni di tonnellate. Infine, guardando a quanto censito dall'Osservatorio dei Distretti dell'Unioncamere, risalta lo stretto legame geografico tra terminal rinfuse portuali e Pmi manifatturiere, che, sebbene al di sotto di 250 dipendenti, hanno creato un sistema capace di trainare la gran parte del nostro export. Le imprese produttive si sviluppano grazie alle leve della logistica e dell'ottimizzazione dei costi di trasporto, che consentono loro l'accesso ai rifornimenti e la connessione ai canali di sbocco delle trasformazioni finali. ■

La portualità, volano per un nuovo sviluppo

Il Sud esporta beni utilizzando per il 60% il trasporto marittimo. È vitale l'efficienza e la connessione dei porti con il territorio.

di Paolo Giordano

A Napoli, convegno organizzato da Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM sulla portualità meridionale. Parla Nadia Laraki, direttrice dell'Agenzia nazionale dei porti del Marocco, che ha come fiore all'occhiello la crescita esponenziale del porto di Tangeri: "Abbiamo costruito il nostro successo su tre fattori, sulla volontà politica, sul coinvolgimento per i nostri obiettivi di tutti i soggetti interessati, sullo sfruttamento del nostro patrimonio di conoscenze del quale abbiamo fatto tesoro. Oggi stiamo lavorando all'interno di una strategia portuale che ha come traguardo il 2030. Ne sono capisaldi: l'ampliamento dei porti, una loro costante riqualificazione, la realizzazione di nuovi cinque scali - con un finanziamento di sei miliardi di euro - finalizzati a specifiche competenze, come la pesca, il turismo, l'energia, il commerciale. Il primo passo della nostra crescita è stata la riforma nel 2006 della governance dei porti. Lo Stato si è assunto il compito, anche

in termini legislativi, di pianificare lo sviluppo, di indirizzare le risorse disponibili, eliminando sprechi e sovrapposizioni, di elaborare le strategie e di varare le regole, all'interno di un quadro legislativo unico. L'Agenzia nazionale, una specie di Autorità portuale unica, si è fatta carico di far applicare tali indicazioni, in termini di tariffe, di rilascio delle concessioni, di sicurezza, di salvaguardia ambientale, allineandosi a standard internazionali". Risultato: un successo, un rapido sviluppo, in meno di dieci anni, come mostra l'andamento del nuovo porto di Tan-

geri. Inaugurato nell'estate del 2007, nel 2014, in confronto con l'anno precedente, ha incrementato il traffico del 17%, raggiungendo un tonnellaggio globale di 4,6 milioni di tonnellate e superando la barriera di tre milioni di teu, cresciuti del 20%.

L'intervento della signora Laraki ha messo in evidenza le differenze che ci sono tra un paese che guarda avanti, che si allinea al cambiamento, che si "riforma" su obiettivi precisi per quanto riguarda sia i contenuti sia le tempistiche sia l'uso delle risorse disponibili, e il nostro, che come hanno sottolineato tanti

interventi a Napoli "è restato, in tema di portualità e non solo, pressoché immobile".

Immobilità che è un dato drammatico per il Mezzogiorno in particolare, un'area che ha eccellenze anche industriali, oltre che agroalimentari e dei prodotti tipici del made in Italy. Il Sud esporta per il 60% utilizzando oggi il trasporto marittimo. Lo sviluppo della portualità, visto in un'ottica strettamente legata alle dinamiche e alle esigenze produttive



è una necessità assoluta. “Non investire sulla mobilità marittima rappresenta per il nostro paese un suicidio. Non si può non capire come oggi funzionano e si sviluppano i porti, in primo luogo con uno stretto legame con il territorio. Lo sviluppo dipende dal grado di integrazione. Attualmente, grazie all’informatica, non conta più possedere dati, fondamentale è la loro condivisione, il loro utilizzo in una sfera sempre più ampia”, ha detto il presidente del Consiglio nazionale delle ricerche Luigi Nicolais.

Un altro punto nevralgico messo a fuoco indirettamente dall’intervento della Laraki è quello della concorrenza nel Mediterraneo. Non dimentichiamo che a fianco dei “numeri” impressionanti del Marocco c’è anche l’aggressiva politica marittima egiziana con il raddoppio del canale di Suez, con la gigantesca piattaforma logistica che gli fa da corollario, con la realizzazione di due nuovi porti. L’Italia, che si è cullata nell’illusione di poter contare sulla sua “centralità” geografica, di essere sempre e comunque il “centro” del Mediterraneo, rischia in una competizione con questi paesi di essere messa definitivamente all’angolo, di divenire da “centrale” sulla carta a “periferica” nella realtà. Evento molto grave specialmente se visto in prospettiva. Infatti, l’andamento dell’economia mondiale, come ha notato Orazio Stella, amministratore delegato di Maersk Italia, sta mettendo in luce nuovi fenomeni e nuovi fermenti: il Medio Oriente, la Turchia, il nord Africa (nonostante le drammatiche problematiche socio-politiche) crescono costantemente e l’Africa sub-sahariana incalza con un Pil che nel 2013 e nel 2014 è aumentato annualmente di oltre



il 5%, mentre i paesi del Bric stanno mediamente in una fase di stallo, con la Cina stabile da tre anni su una crescita tra il 7 e l’8% (che per il paese equivale a un rallentamento), la Russia bloccata dalle sanzioni, il Brasile in forte flessione e con l’India che nell’ultimo anno ha perso 0,4 punti di Pil. Il Mediterraneo diventa area economicamente importante, non solo un mare di transito sulla rotta Far East-Europa. Un’area tutta giocata sull’efficienza marittima. Sotto questa angolazione si comprendono gli sforzi che stanno compiendo l’Egitto e il Marocco, in particolare, così come la Spagna. Nelle condizioni attuali, l’Italia è perdente in questa competizione mediterranea. “La concorrenza si fonda su tre fattori principali: le condizioni complessive di efficienza della struttura portuale, comprendendo le operazioni doganali, le pratiche burocratiche, il legame porto-retroporto, la presenza della ferrovia; il coordinamento tra l’Autorità portuale e tutti gli altri attori protagonisti del porto; le connessioni terrestri. Quest’ultimo punto è fondamentale. L’Olanda e la Germania, nell’ultimo ventennio, hanno lavorato molto su una programmazione a livello nazionale, hanno fatto scelte, orientandovi i finanziamenti. L’Olanda, ad esempio,

ha scelto Rotterdam per il marittimo e Amsterdam per il traffico aereo. Non c’è sviluppo, giusto sopravvivenza, in assenza di un coordinamento centrale e di una pianificazione nazionale. Coordinamento e pianificazione che devono essere calibrate sulle necessità, sui bisogni, sulla realtà e non su interessi politici”, ha sottolineato Michele Acciari, professore di Maritime Logistics all’Università di Amburgo.

Come è stato sottolineato anche a Napoli, pare che presto verrà presentata dal nuovo ministro Graziano Delrio la riforma della 84/90. Circolano molte voci sui suoi contenuti. Una cosa è certa: se viene “tagliata” esclusivamente sulla portualità e non su una visione d’insieme del sistema logistico nazionale, che vuol dire riforma dell’autotrasporto e rilancio del trasporto cargo ferroviario, connessioni con le maggiori aree produttive e di consumo del paese, è anch’essa destinata a fallire. Nell’ultima campagna elettorale abbiamo sentito nell’intervista televisiva di chiusura, per la prima volta, un presidente del consiglio parlare di porti, sottolineando gli errori commessi, paragonati a quelli compiuti decenni fa con il proliferare senza alcuna logica delle università italiane. Prendiamo le parole di Renzi come un buon augurio. ■

DOGANA

A sinistra, Andrea Colzani, amministratore delegato di Ikea Italia Distribution, e a destra Giuseppe Peleggi, direttore dell'agenzia delle dogane e dei monopoli, tagliano il nastro del "fast corridor doganale". A sinistra di Colzani, la sottosegretaria al ministero Economia e Finanze Paola De Micheli

di Carlotta Valeri

Aperto il "fast corridor" La Spezia-Ikea Piacenza

È stato inaugurato il primo "corridoio doganale veloce" che collega i porti di La Spezia e Genova con il magazzino centrale dell'Ikea, situato all'interno del polo logistico di Piacenza. Un evento che permette quella riduzione dei tempi di sdoganamento che da tempo e con insistenza stava chiedendo la grande azienda svedese alle istituzioni italiane. Riduzione dei tempi giustificata anche dal ruolo fondamentale che ricoprono i due magazzini piacentini dell'azienda, una piattaforma logistica di complessivamente 304 mila metri quadrati con una capienza di 406 mila metri cubi. Qui convergono gli articoli acquistati dal gruppo da fornitori italiani (che rappresentano il 7,69% di tutte le vendite dei 315 negozi Ikea nel mondo, con picchi per quanto ri-

guarda cucine e articoli in legno) e da quelli esteri per venire poi ridistribuiti ai 21 punti vendita presenti sul nostro territorio nazionale oltre che a due negozi svizzeri, un negozio croato e complessivamente 25 negozi distribuiti nei paesi del Mediterraneo orientale. Piacenza è quindi per l'Ikea uno snodo logistico vitale, fortemente impegnato a livello doganale in relazione al fatto che si "articola" in pratica a tutto il mondo. Il "tempo" perciò diventa un fattore determinante. Così ha commentato l'inaugurazione del fast corridor l'amministratore delegato di Ikea Italia Distribution Andrea Colzani: "Grazie a questo progetto accorciamo le distanze tra i nostri fornitori e i nostri clienti e siamo facilitati nell'impegno di garantire una ancora migliore accessibilità di prodotti funzionali,

di buon design e a un prezzo che la maggioranza delle persone si può permettere".

L'inaugurazione del "corridoio" è stata accompagnata dal convegno "Oltre e-customs la dogana per il mercato unico doganale", presente la sottosegretaria al ministero Economia e Finanze Paola De Micheli e il direttore dell'agenzia delle dogane e dei monopoli Giuseppe Peleggi. Decongestionare gli spazi portuali riducendo i tempi del ciclo di importazione, aumentare la ricettività dei porti nazionali e migliorare la competitività del sistema logistico nazionale attraverso infrastrutture immateriali: questi gli obiettivi del progetto "Il Trovatore", realizzato dall'agenzia delle dogane, con il supporto del partner tecnico Sogei. Il corridoio doganale controllato è una in-

Uirnet: la gestione della gara per l'assegnazione della gestione della piattaforma logistica nazionale sta sollevando forti polemiche

novativa semplificazione che consente l'immediato trasferimento dei container (per adesso esclusivamente via gomma, ma è in progetto di estendere l'iniziativa alla ferrovia) dalla banchina portuale a una piattaforma logistica esterna dove si completano le operazioni doganali. Il percorso avviene in modalità full digital ed è basato su una connessione informatica tra i sistemi dell'impresa che movimentano il container, le dogane e Uirnet



(soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale) con il totale traccia-

mento Gps degli automezzi durante il trasferimento dei container dai porti alla località autorizzata per riceverli. ■

INTERROGAZIONI SU UIRNET

L'autotrasporto e la logistica nel nostro paese stanno subendo da anni i danni derivati dalla assurda realizzazione del Sistri, il sistema di tracciamento dei rifiuti speciali. Sistema che ha avuto l'unico esito di sprecare ingenti risorse pubbliche e di pesare sui bilanci delle imprese del settore. Uirnet, la piattaforma logistica nazionale informatica che deve integrare i fornitori di servizi logistici, che ha ormai una storia lunga ben quindici anni, nei quali è stata destinataria di notevoli finanziamenti, pare seguire gli stessi poco "chiari" itinerari del Sistri. La decisione di Uirnet, dopo che la gara che aveva indetto aveva subito numerosi allungamenti dei termini per assenza di partecipanti, di affidare il ruolo di promotore della selezione del gestore della stessa piattaforma nazionale (ruolo di promotore che contempla anche un diritto di prelazione nella futura gestione) al raggruppamento temporaneo d'impresa costituito da HP Enterprise Services Italia, Vitrociset e FAI Service, è stata nell'ultimo mese al centro di interrogazioni parlamentari provenienti da diverse forze politiche, di maggioranza e di opposizione. Il deputato di Scelta Civica Ivan Catalano, dopo aver sottolineato che "qualsiasi soggetto privato che gestisse la piattaforma logistica nazionale avrebbe accesso a una mole di informazioni tale da dargli un vantaggio competitivo difficilmente valutabile ma probabilmente tale da creare distorsioni pericolose", pone in evidenza che assegnare il ruolo di "promotore" a un soggetto comprendente "FAI Service, e quindi a una cooperativa di autotrasportatori, è tale da determinare un gravissimo conflitto di interessi". Alcuni deputati del PD, in un'altra interrogazione, sottolineano il medesimo aspetto: "Uirnet ha indetto la gara per l'individuazione del gestore della piattaforma logistica nazionale e l'unico soggetto identificato quale promotore della stessa risulta essere un'associazione temporanea di imprese, con la presenza al suo interno anche di FAI Service, emanazione di un'associazione di autotrasportatori. Tale presenza potrebbe costituire, a giudizio degli interroganti, un'ulteriore fonte di conflitto di interesse". In un'altra interrogazione, il deputato del Movimento 5 Stelle, Diego De Lorenzis, ha richiamato ancora l'attenzione sul fatto che i tre vincitori dell'appalto sono "soggetti giuridici di natura privatistica che si troveranno a gestire dati sensibili attinenti la piattaforma logistica nazionale e in un ruolo che dovrebbe essere di assoluta imparzialità". Ruolo che, secondo l'interrogante, "appare in nuce tradita dal tutt'altro che potenziale conflitto di interesse generato dalla circostanza che uno dei soggetti è la FAI Service, emanazione di un'associazione di categoria del trasporto". L'interrogazione aggiunge che "nel tempo Uirnet ha fruito di un rilevante contributo pubblico (25,3 milioni di euro per la piattaforma e 15,2 milioni per il progetto security) di cui occorre render conto, specie in considerazione del prossimo graduale traghettamento verso altri soggetti, tra l'altro di natura privata". (P.G.)

Formazione “decisiva” nell’attuale realtà

“È uno strumento strategico per poter competere e per espandersi” afferma Giuseppe Occidente. Direttore delle risorse umane di Elpe.



GIUSEPPE OCCIDENTE

Dal gruppo Montedison a Finmeccanica, da Tnt alle Poste Italiane e infine a Dhl. Nel suo lungo viaggio ai vertici di multinazionali del settore della logistica, Giuseppe Occidente, classe '55, da maggio 2014 è entrato nel mondo del gruppo torinese Elpe.

Il direttore delle risorse umane ha diverse passioni (ama cucinare, viaggiare, collezionare fumetti e libri antichi, ascoltare jazz e musica rock), tutte però in rigoroso secondo piano rispetto alle donne di casa, le figlie Elena e Giulia e la moglie Rosanna (“e senza dimenticare la nostra gatta Nina”). Con Occidente abbiamo affrontato temi di attualità riguardanti la gestione delle risorse umane.

LE ASSOCIAZIONI CHE RAPPRESENTANO LE COOPERATIVE HANNO SIGLATO ALL'INIZIO

DI MAGGIO 2015 IL CONTRATTO NAZIONALE DEI LAVORATORI DEL TRASPORTO DELLE MERCI. PUÒ ESPRIMERE UN PARERE SU TALE DECISIONE E QUALI POTREBBERO ESSERE GLI EFFETTI REALI SUL MERCATO DELLA COOPERAZIONE LOGISTICA?

■ Penso che fosse un atto dovuto; era necessario che le cooperative e i suoi organismi rientrassero rapidamente nell'applicazione corretta del ccnl. Il rammarico è che questo sia avvenuto a oltre due anni dalla sottoscrizione avvenuta nell'agosto 2013 da parte di tutte le altre sigle datoriali, ma certamente questo faciliterà l'apertura del tavolo negoziale per il prossimo contratto. Le parti hanno preso coscienza che le cooperative aderenti alle tre sigle datoriali, nella stragrande maggioranza, sono attive in settori che non rientrano nell'ambito della filiera delle imprese sottoscriventi il contratto citato e per questo le centrali hanno comunicato di voler giungere alla sottoscrizione nella nuova piattaforma di uno specifico ccnl della logistica.

JOBS ACT, COSA NE PENSA E - SECONDO LEI - A QUALI ADATTAMENTI COSTRINGERÀ LA LOGISTICA?

■ Il Job Act è un contenitore di deleghe, il legislatore si è sicuramente posto l'obiettivo di fare alcune riforme essenziali, è necessario attendere tutti i decreti legislativi e le circolari applicative prima di fare un puntuale esame. Di certo la riorganizzazione dei contratti lavoro è

la volontà di razionalizzare l'utilizzo dei contratti diversi da quello a tempo indeterminato dovrà portare a un maggiore equilibrio nel mercato. Se non vi sono contratti atipici utilizzabili, le imprese dovranno fare efficienza vera e non strumentalizzare contratti al limite della legalità. Volendo essere pignolo, il legislatore dovrà intervenire sull'applicazione degli sgravi triennali anche a coloro che hanno avuto un periodo di apprendistato che in questo momento sono temporaneamente esclusi.

QUANTO E COME INVESTE ELPE IN FORMAZIONE DEL PERSONALE?

■ Parto da una frase di Confucio per rispondere: “Se dai un pesce ad un uomo, lo hai sfamato per un giorno, se gli insegni a pescare, lo hai sfamato per tutta la vita”. La formazione sta assumendo un carattere sempre più importante in un contesto come quello attuale, nel quale sono richieste competenze sempre più complesse. La formazione professionale rappresenta per Elpe lo strumento strategico per acquisire la forza per competere, l'arma vincente per espandersi in nuovi settori e mercati, grazie alle competenze specifiche e professionali di ciascuna persona. Nel 2015 formeremo circa 2.000 risorse, investendo una cospicua fetta di patrimonio.

TRA I SERVIZI CHE PRESENTATE SUL VOSTRO SITO C'È “L'INGEGNERIA DEL PERSO-



di formazione professionale la possibilità di creare nuovi indirizzi professionali, ma pochi istituti hanno sviluppato progetti in questo senso. Il nostro mercato non ha bisogno solo di laureati, ma diplomati preparati nel mondo della logistica.

NALE”, IN COSA CONSISTE?

■ I sistemi logistici odierni sono caratterizzati da un elevato grado di complessità, che riflette di fatto la complessità della filiera logistica a livello mondiale. In passato la differenza di costi di gestione tra committente e operatore logistico ha giocato un ruolo determinante nella scelta della terziarizzazione. Oggi la sfida si sposta sulle flessibilità ovvero sulle capacità dell'operatore logistico di rispondere in maniera veloce e adeguata alle diverse esigenze del committente. Flessibilità vuol dire avere le persone giuste nelle quantità giuste quando servono. Questo si traduce in un'evidente efficienza del sistema logistico. L'ingegneria del personale non è altro che l'applicazione pratica dei concetti sopra esposti. Abbiamo in Elpe un gruppo formato da persone con skill provenienti dal campo ingegneristico con esperienze manageriali e gestionali.

NON REPUTA SAREBBE NECESSARIA UNA FORMAZIONE A LIVELLO DI SCUOLA MEDIA SUPERIORE PER GLI OPERATORI DELLA LOGISTICA?

■ I percorsi scolastici prevedono una formazione orientativa, probabilmente si potrebbe pensare ad applicare quello che è successo nella formazione universitaria, creare dei corsi a indirizzo logistico negli istituti professionali, a una maggiore incentivazione dell'alternanza scuola/pratica. So che la riforma scolastica assegnava agli istituti

IL VOSTRO PROGETTO #ELPERSONE COME È ACCOLTO DAI DIPENDENTI?

■ Il progetto nasce dalla consapevolezza di quanto abbiamo costruito negli ultimi vent'anni; siamo cresciuti grazie alle nostre persone e l'intento vuole essere quello di poterle valorizzare. La qualità del servizio è determinata dalla qualità delle persone che per noi non sono un numero, ma fanno parte della nostra famiglia. La soddisfazione mia e di tutto il gruppo dirigente è quello di vedere dei ragazzi e delle ragazze dalle grandi competenze che - grazie a questo progetto - possono emergere. Ho personalmente incontrato i partecipanti del progetto, rilevando grande soddisfazione.

AVETE DATO VITA DA POCO ALL'UFFICIO "POLITICHE ATTIVE", DI CHE COSA SI TRATTA ESATTAMENTE?

■ La sua base teorica è il "welfare to work": Elpe vuole provare a dare il suo contributo per sostenere il percorso di ricerca del lavoro sia per le persone che sono in difficoltà nel primo impiego, perché in possesso di conoscenze e competenze non in linea con quanto richiesto, sia per i lavoratori che hanno perso improvvisamente il lavoro a causa della crisi e che necessitano di un aiuto alla riqualificazione e un sostegno al cambiamento. Il servizio politiche attive di Elpe garantisce l'accesso alle politiche attive alle persone e alle imprese interessate su tutto il territorio nazionale. ■

INTEGRARE CULTURE DIVERSE

Multiculturalismo, integrazione, diversity. Per Elpe la diversità è un valore importantissimo e l'organizzazione Human Resources del Gruppo torinese accompagna e favorisce il processo di integrazione fra culture diverse. Per far questo non è solo necessario investire sui talenti, ma anche intervenire sull'ambiente aziendale che deve essere inclusivo, aperto, tollerante, stimolante. Le competenze multiculturali rappresentano infatti un vantaggio per le aziende. Secondo una ricerca di McKinsey, assumendo talenti di diversa etnia, si ha un 35% di probabilità di ottenere ritorni finanziari superiori a quelli dei competitori. Per ogni aumento del 10% nella diversità razziale ed etnica del team senior executive, l'utile prima di interessi e imposte (EBIT) aumenta dello 0,8 per cento. Ad oggi sono 47 le nazionalità rappresentate dagli oltre duemila lavoratori di Elpe. Non per nulla le più grandi realtà mondiali hanno compreso l'importanza di impegnarsi a incoraggiare la multiculturalità, così fanno, ad esempio, Google, Intel, Apple che ha promesso 50 milioni di dollari a organizzazioni nonprofit, tra cui la Thurgood Marshall College Fund e il National Center for Women and Information Technology.



Assologistica

EUROMERCI



Cultura • Formazione
Assologistica

organizzano

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

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

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

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

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

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

via mail a ogiola@euromerci.it

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

OM Still, tirano sempre il noleggio e l'usato

Il mercato dei carrelli elevatori nuovi è in ripresa, ma continuano a crescere le vendite di mezzi revisionati e il ricorso al noleggio.



NICOLA TAMBURRI

Anche in Italia, come nel resto d'Europa, il mercato dei carrelli elevatori sta dando segnali di ripresa, dopo una lunga crisi. Infatti, si stanno vendendo più carrelli nuovi, ma ciò non ha significato una flessione delle vendite dei mezzi usati e del ricorso al noleggio. È quanto sottolinea Nicola Tamburri, Head of Used&Rental Sales di OM Still, azienda leader nella progettazione e produzione di carrelli elevatori, macchine da magazzino, trattori e sistemi per la logistica integrata: "Dal mercato del nuovo vengono segnali positivi, che indicano perlomeno un rallentamento della crisi. Questo miglioramento non ha però inciso sull'andamento del noleggio e

degli acquisti dell'usato: noi abbiamo mantenuto, in questo settore, nell'ultimo anno e mezzo, gli stessi ritmi di crescita. Ciò significa che la crisi ha avuto tra i suoi effetti anche quello di sviluppare una 'cultura' dell'usato e del noleggio breve, che si è radicata. I nostri dati lo confermano: dal 2012, come dicevo, siamo cresciuti in questo mercato, ogni anno oltre il 10%, anche grazie agli investimenti che abbiamo fatto".

QUALE CATEGORIA DI CLIENTI RICORRE MAGGIORMENTE ALL'USATO O AL NOLEGGIO BREVE?

■ In generale si può dire che le piccole imprese, per capirci quelle con un fatturato dai due ai quattro-cinque milioni, che hanno bisogno di pochi carrelli, qualche volta anche uno o due, sono particolarmente interessate a questo segmento di mercato. Vi ricorrono però anche altre imprese che devono far fronte a particolari situazioni o a picchi di attività. Il noleggio definito "breve" arriva sostanzialmente fino ad un massimo di 24 mesi.

COME AVETE FAVORITO LA CRESCITA DI QUESTO VOSTRO SETTORE DI ATTIVITÀ?

■ Penso che in tale lavoro siano fondamentali alcuni aspetti. In primo luogo, una differenza significativa la

fa la qualità del prodotto, altri elementi importanti sono la trasparenza e le modalità con cui i prodotti vengono posti sul mercato. Noi poniamo molta attenzione e molta cura nel processo di revisione dei mezzi: il cliente deve essere sicuro di ciò che acquista o noleggia, non vuole, e non deve, avere sgradite sorprese.

QUALE "METODOLOGIA" USATE?

■ Riguardo alla qualità del prodotto, usiamo una classificazione dei mezzi revisionati: ci sono tre categorie, che abbiamo denominato gold, silver, bronze. Grazie a tale classificazione, il cliente sa perfettamente cosa si deve aspettare dal mezzo che ha comprato o noleggiato. Tale metodo di suddivisione rispetta un sistema unificato a livello europeo: ogni mezzo viene definito in base a determinate categorie, quali condizioni della batteria, tecnica, livello di revisione e verniciatura. Non c'è invece alcuna differenza tra categorie per quanto riguarda la sicurezza, tutti i nostri mezzi usati sull'aspetto "componenti della sicurezza" sono uguali a quelle di un mezzo nuovo. Si differenziano per lo "stato tecnico": la categoria bronze è funzionante, quella silver è funzionante con "manutenzione appropriata", mentre la gold è "completamente revisionata". Altre >



differenze stanno nella garanzia e nella batteria. La garanzia non è presente per il livello bronze (con batteria con efficienza almeno minima), vale tre mesi e comunque non superiore alle 300 ore per il silver (con batteria in buone condizioni) e sei mesi, non superiore alle 600 ore, per il gold (con batteria in perfette condizioni o nuova). Sono disponibili specifici contratti di manutenzione in grado di poter permettere l'estensione della garanzia. Il cliente, quin-

di, si può regolare nella scelta, basandosi sulle sue esigenze di utilizzo del carrello. Ad esempio, se prende un mezzo silver, che ha una batteria con capacità residua garantita al 70%, sa che ci può lavorare per quattro o cinque ore al giorno. Se lo deve impiegare quotidianamente per più ore, la categoria gold, con la batteria che ha l'80% di capacità residua e massimo due anni di vita, gli offre tante possibilità. Tutto ciò in massima affidabilità e sicurezza.

LEI PRIMA SOTTOLINEAVA CHE È IMPORTANTE ANCHE L'ASPETTO DI COME VIENE POSTO IL MEZZO SUL MERCATO. ME NE PARLA?

■ Noi abbiamo applicato una regola nel nostro lavoro: il mercato dell'usato non ti viene a cercare, non lo devi "aspettare", ma lo devi sollecitare, lo devi continuamente stimolare. Noi lo facciamo, in primo luogo usando molto internet, incrementando sempre più le soluzioni online e la nostra presenza sui motori di ricerca. Vogliamo sempre più intercettare la domanda. Ad esempio, siamo gli unici ad avere un listino su internet. Cerchiamo, inoltre, di venire incontro sul versante dei tempi contrattuali e della velocità di risposta a tutte le esigenze della clientela.

COPRITE TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE?

■ Certamente. Lo facciamo attraverso la nostra rete diretta, ossia le filiali che sono posizionate a Torino, Milano, Padova, Bologna, Prato e Bari, e quella indiretta formata da oltre 60 tra partner e concessionari e in continua evoluzione. ■

OM STILL NEL PORTO DI VENEZIA

OM Still ha consegnato sei carrelli Diesel RC 40-25 e quattro transpallet elettrici uomo a bordo con pedana ripiegabile EXU-SF alla cooperativa portabagagli del porto di Venezia, l'operatore che gestisce in esclusiva il carico e lo scarico delle navi da crociera che approdano in laguna. I sei nuovi mezzi, che si aggiungono ai diciannove carrelli diesel e ai dieci trattori OM Still già di proprietà della cooperativa, sono stati noleggiati per rinforzare la flotta in vista del picco di attività previsto per la stagione estiva. Dal terminal passeggeri di Venezia sono transitati nel 2014 quasi 1,8 milioni di croceristi provenienti da oltre 170 paesi e presso i suoi dieci terminal multifunzionali e le sette banchine sono approdate lo scorso anno 78 navi appartenenti a 42 compagnie di crociera. Numeri simili non sarebbero possibili senza una straordinaria organizzazione, e la cooperativa portabagagli è indubbiamente un ingranaggio fondamentale all'interno di questo meccanismo. "Siamo fornitori esclusivi della cooperativa dal 2004 - ha spiegato Alessandro Trombini, Key Account della filiale Veneto di OM Still -, anno in cui ha iniziato a operare nel porto. Grazie ai nostri mezzi la cooperativa è in grado di gestire nella massima efficienza tutte le fasi della movimentazione, dallo scarico dei bagagli, che tipicamente viene effettuato con dei trattori R06, al carico dei rifornimenti in stiva, effettuato con i carrelli Diesel RC 40-25".



NUMBER1 sostiene il



e la campagna contro gli sprechi: le eccedenze alimentari come opportunità.

Partecipa anche tu!
Scopri come fare
www.bancoalimentare.it



Leader nella soddisfazione.

*Oltre 14.000 supermercati
con oltre 800.000 spedizioni,
in oltre 6.000 località italiane.*



Specialisti nel mondo Grocery.

NUMBER 1 è l'operatore logistico italiano leader nel mondo Grocery che conosce perfettamente il vostro settore e aggiunge valore al vostro business.

La logistica secondo NUMBER 1 non è un pacchetto standard, ma un progetto realizzato su misura, in funzione delle reali esigenze di ognuno dei nostri partner.

NUMBER 1, il nostro know-how per migliorare la vostra efficienza logistica.

NUMBER 1 Logistics Group S.p.A - PARMA - Tel. 0521.692853 - log-group@number1.it - www.number1.it



Supply Chain Innovation

CELTIC AFFITTA

BAGNI DI TIVOLI LOGISTICS CENTER

Il complesso immobiliare è costituito da **2 edifici ad uso magazzino** ed **1 palazzina uffici di due piani** fuori terra

Le aree esterne sono totalmente carrabili con ottima accessibilità e accosto ai fabbricati

Altezze utili sotto trave di mt 7,70

Struttura coperta di collegamento

Baie di carico posizionate su doppio fronte con **ampie tettoie per il carico-scarico** laterale dei mezzi pesanti al riparo da avverse condizioni meteorologiche



20.000 MQ MAGAZZINI FRAZIONABILI
1.500 MQ UFFICI FRAZIONABILI
40.000 MQ AREA SCOPERTA



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



Ubicato in via Tiburtina, a pochi chilometri da Roma, a meno di 9 Km dall'uscita Tivoli dell'Autostrada A24

Il sistema infrastrutturale (GRA – Autostrada A1 – Via Tiburtina), oltre ai servizi urbani, rendono la "location" strategica per catalizzare flussi diretti e provenienti dal Sud Italia, così come base di partenza per la distribuzione capillare nella città di Roma.

 Celtic
www.celticity.it