

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

KN PharmaChain: Kuehne + Nagel continua ad investire nel settore farmaceutico potenziando l'offerta di Supply Chain



DELRIO: TANTE PROBLEMATICHE CON UN'UNICA SOLUZIONE

EDITORIALE

Una politica logistica in Italia si può fare

GRUPPO GEFCO

Cresce l'impegno a livello internazionale

SVILUPPO A POMEZIA

Le infrastrutture sono insufficienti

quando
l'affidabilità
è tutto...

È l'ora della svolta?

Nuovo retrattile **SENSIA:** la crisi si batte con la produttività e l'efficienza!

Un magazzino, per essere efficiente, deve impiegare carrellisti professionali e deve disporre di carrelli di altissima qualità. Mitsubishi presenta il nuovo retrattile SENSIA: il carrello che contribuirà a migliorare le Vostre prestazioni nel magazzino.

Ben 12 nuovi modelli e una scelta di tre modalità di performance: c'è un SENSIA per tutti i lavori. Dispone di ampio spazio e comfort per l'operatore, grazie anche al sistema di controllo futuristico.

La rete di concessionari Mitsubishi è formata da persone esperte e preparate, che mettono il cliente al centro delle proprie attività. Finanziamenti, leasing, noleggio a breve o lungo termine, programmi di manutenzione, garanzie a 24 mesi, ricambi entro 24 ore, carrelli nuovi o usati: sono solo alcune delle nostre proposte per aiutarVi a raggiungere i Vostri obiettivi.



SENSIA

Per ulteriori informazioni:
mitsubishicarrelli.com



Qualità | Affidabilità | Value for Money

 **MITSUBISHI**
FORKLIFT TRUCKS

UNA "POLITICA PER LA LOGISTICA"?

Delrio dimostra che in Italia si può fare

QUALCHE TEMPO FA, BEN PRIMA DELL'INSEDIAMENTO DEL MINISTRO GRAZIANO DELRIO, INCONTRAMMO NEI CORRIDOI DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE, UN AMICO, UN ALTO FUNZIONARIO. CI SALUTAMMO FRETTolosAMENTE PERCHÉ LUI ERA IN PARTENZA PER BRUXELLES, DOVE AVREBBE DOVUTO PARTECIPARE A UNA RIUNIONE SUI FINANZIAMENTI COMUNITARI ALLE INFRASTRUTTURE. "SONO IN IMBARAZZO: HO BEN POCHE INFORMAZIONI SU QUANTO DEVO CHIEDERE, NON HO RIFERIMENTI, SOLO INFINITE SOLLECITAZIONI DALLE REGIONI. L'ULTIMO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI A LIVELLO NAZIONALE È DATATO 2001 ...", FECE IN TEMPO A DIRMICI. IL SUO "IMBARAZZO" È STATO IL CLIMA CHE HA CARATTERIZZATO IL SISTEMA DI TRASPORTO ITALIANO PER TANTO TEMPO. PER LE INFRASTRUTTURE, IL NOSTRO AMICO FUNZIONARIO AVREBBE DOVUTO AVVALERSI DELLA "LEGGE OBIETTIVO", ANCH'ESSA DEL 2001, CHE AVREBBE DOVUTO DELINEARE LE OPERE "PRIORITARIE". COME È ANDATA A FINIRE QUESTA SFORTUNATA LEGGE È NOTO A TUTTI: UN CALDERONE, DOVE TUTTO ERA "STRATEGICO", E, PERCIÒ, DI FATTO NON LO ERA. COSÌ È STATO PER LA LOGISTICA NAZIONALE, NONOSTANTE I TANTI PIANI, DI CUI SI È MOLTO "CHACCHIERATO". IL RISULTATO DI TALE SITUAZIONE È STATO CHE IL PAESE NON HA AVUTO UNA "POLITICA NAZIONALE PER LA LOGISTICA". IL PREZZO PIÙ ALTO È STATO PAGATO DAL TRASPORTO CARGO SU FERRO E DALL'INTERMODALITÀ. NEGLI ALTRI PAESI EUROPEI, SI È INVECE PRESTATO ATTENZIONE ALLA FERROVIA, MAGARI ESCLUSA LA FRANCIA, CHE PERÒ SI AVVALE IN MANIERA RILEVANTE DEL TRASPORTO SULLE ACQUE INTERNE. A QUEI TEMPI, PER CITARE IL PROFESSOR CASSETTA, L'INTERMODALITÀ IN ITALIA È STATA CATALOGATA TRA LE MODALITÀ DI TRASPORTO MERCI NELLA VOCE "VARIE ED EVENTUALI". DAL 2015 A OGGI, IL MINISTRO DELRIO HA INNEGABILMENTE RADICALMENTE MODIFICATO IL METODO DI AFFRONTARE I PROBLEMI. DAL VARO DEL PIANO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA FINO ALL'ULTIMA "MANOVRA" APPROVATA A GIUGNO, LE ESIGENZE LOGISTICHE DEL PAESE, QUELLE INFRASTRUTTURALI E DELLA FERROVIA CARGO SONO STATE SEMPRE POSTE IN PRIMO PIANO E, SOPRATTUTTO, IN UN'OTTICA "GLOBALE", ANCHE IN UNA CONTINUA CONSULTAZIONE CON LE FORZE SOCIALI INTERESSATE, CON LE ASSOCIAZIONI DEGLI OPERATORI. UN METODO CHE AUSPICHIAMO DIVENTI PATRIMONIO DEFINITIVO DELLA POLITICA ITALIANA.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Cover

**PHARMA LOGISTICS, LA VOGLIA
DI CRESCERE DI KUEHNE + NAGEL**

8

Portualità

**LA SFIDA CINESE
NEL MEDITERRANEO**

12

Attualità

**MONTALTI WORLDWIDE MOVING:
SEMPRE AL PASSO COI TEMPI**

21

Infrastrutture, logistica, intermodalità

**DELRIO: TANTE PROBLEMATICHE
CON UN'UNICA SOLUZIONE**

36

Infrastrutture, logistica, intermodalità

**IL TRENO MERCI E' ...
TORNATO FRA NOI**

39

Infrastrutture, logistica, intermodalità

**IL PRIMO TRENO DIRETTO
ITALIA-CINA**

41

Primo Piano

**GEFCO AUMENTA IL SUO IMPEGNO
NEI CINQUE CONTINENTI**

43

Primo Piano

**POMEZIA: FORTI INDUSTRIA E LOGISTICA,
MA INFRASTRUTTURE INSUFFICIENTI**

45

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

13

DALLE AZIENDE

18



Il gruppo Gefco, con sede in Francia e una filiale in Italia, ha chiuso un ottimo 2016, aumentando il fatturato, e si sta impegnando per incrementare i servizi internazionali e la sua presenza nel mondo (il servizio a pag. 43)



L'area di Pomezia, alle porte di Roma sud, a forte vocazione logistica e industriale, specialmente nel settore chimico-farmaceutico, soffre storicamente per l'insufficienza delle sue infrastrutture (il servizio a pag. 45)

ASSOLOGISTICA ORGANIZZA IL CONVEGNO:

“QUALE LOGISTICA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE AGRO-ALIMENTARE DEL NORD EST?”



TREVISO, 27 SETTEMBRE 2017, ORE 9.00 - 17.00

BEST WESTERN PREMIER BHR TREVISO HOTEL
VIA POSTUMIA CASTELLANA, 2 - QUINTO DI TREVISO (TV)

IN COLLABORAZIONE CON GRUPPO BASSO



Evento pubblico con obbligo di registrazione su www.assologistica.it

INFORMAZIONI SEGRETERIA: TEL. 026691567

La domanda interna: quasi ferma

Nel 2016, la spesa media mensile delle famiglie è stimata pari a 2.524,38 euro (più 1,0% rispetto al 2015 e più 2,2% nei confronti del 2013, anno di minimo per la spesa delle famiglie). Comunque, questa entità della spesa media mensile è rimasta al di sotto dei 2.639,89 euro registrati nel 2011. La domanda interna resta quindi sempre debole, anche se dal 2014 segna qualche moderato aumento, principalmente in funzione del lieve miglioramento del reddito disponibile. Anche la spesa in termini reali mostra un andamento pressoché statico: la variazione dei prezzi al consumo è infatti risultata prossima allo

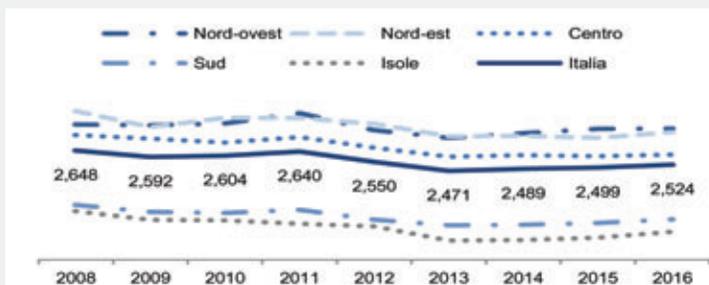


zero sia nel 2016 (meno 0,1%) sia nel 2015 (più 0,1%) e nel 2014 (più 0,2%). Neanche questa "staticità" dei prezzi riesce a stimolare la domanda. Inoltre, resta forte la differenza tra i più elevati valori di spesa delle famiglie del nord (dove i dati più alti si sono registrati nel nord-ovest) con 2.839,10 euro e quelli più bassi delle isole (1.942,28 euro). Altro dato interessante a livello territoriale è l'incremento registrato nel 2016 del divario della spesa tra le città metropolitane e i comuni periferici delle aree me-

Spesa media delle famiglie

Fonte: ISTAT

(2008-2016, valori in euro per ripartizione geografica)



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(mag. 2015-mag. 2017, variazioni % sul mese precedente)



(mag. 2015-mag. 2017, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



AGGIUNGI VALORE ALLA TUA **SUPPLY CHAIN** PER IL SETTORE **ALIMENTARE E RETAIL.**



Ottimizzazione dei flussi, controllo dei costi, attività a valore aggiunto, gestione ordini e resi...

Da XPO Logistics conosciamo e condividiamo le vostre **sfide** imprenditoriali. È per questo che vi dedichiamo **soluzioni logistiche su misura**, indipendentemente dalla vostra dimensione aziendale e dalla natura dei vostri prodotti. Con 43 depositi sul territorio nazionale e interlocutori esperti nel costruire relazioni di elevata qualità, mettiamo tutta la nostra competenza al vostro servizio.

3.000

COLLABORATORI

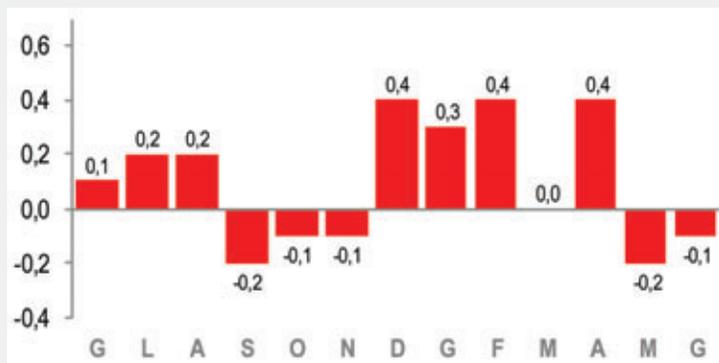
43SITI IN ITALIA E
SVIZZERA ITALIANA**243 MLN**DI FATTURATO IN
EURO**722.000**M² DI AREE DI
DEPOSITO

Contattateci: +39 02 92 00 3201 | commerciale@xpo.com

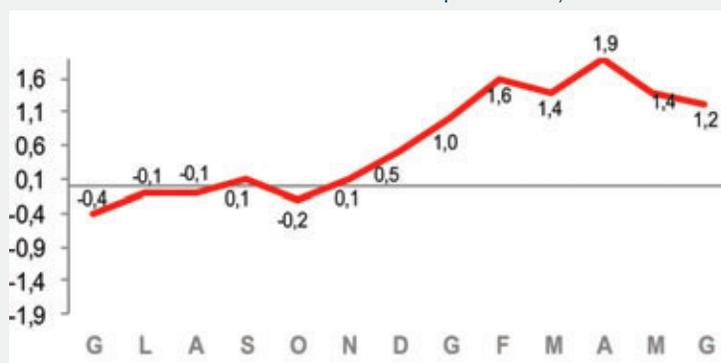
Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(giug. 2016-giug. 2017, indice Nic*, variazioni % sul mese precedente)



(giug. 2016-giug. 2017, indice Nic*, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



*Indice Nic: indice nazionale dei prezzi al consumo per la collettività al lordo dei tabacchi

tropolitane e quelli sopra i 50 mila abitanti (circa 376 euro in media al mese da poco meno di 100 euro del 2015) e tra città metropolitane e altri comuni fino a 50 mila abitanti (poco più di 491 euro da meno di 200 del 2015). La causa principale di questa dinamica è stata nella marcata crescita della spesa media mensile per beni e servizi non alimentari delle famiglie residenti nelle città metropolitane. Un dato che dovrebbe essere tenuto presente anche e soprattutto



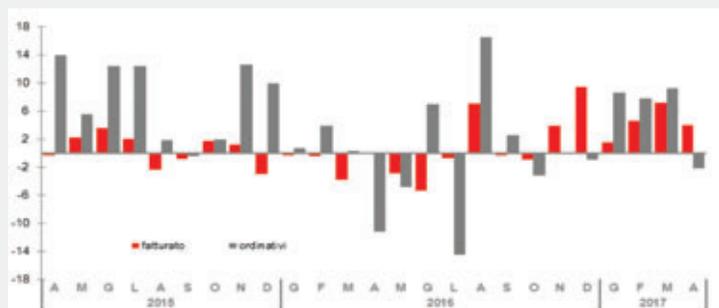
in funzione delle dinamiche demografiche e del controllo dei "flussi migratori" della popolazione e in primo luogo delle giovani generazioni.

L'"immobilismo" della spesa delle famiglie è confermato anche dai dati più recenti. Infatti, a maggio, il valore delle vendite al dettaglio ha registrato una lieve flessione (meno 0,1%) rispetto al mese precedente. In flessione anche il volume delle vendite (meno 0,3%), con un decremento dell'1,1% dei prodotti alimentari e un aumento dello 0,1% di altri prodotti. Nella media del trimestre marzo-maggio 2017, sia il valore sia il volume delle vendite sono restati invariati rispetto al trimestre precedente. Rispetto a maggio 2016 le vendite sono aumentate solo dell'1%.

Fatturato e ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

(apr. 2015-apr. 2017, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente, base 2010=100)



THE WASHINGTON POST

La metro di New York: un incidente dietro l'altro

Jack Evans, board chairman della metropolitana di Washington, si è presentato a un meeting, dove si sarebbe dovuto dibattere sul malfunzionamento della metro cittadina, brandendo una copia del New York Post che, in

prima pagina, in bella evidenza, raccontava le recenti disavventure del subway della Grande Mela. Evans ha quindi dichiarato che "le difficoltà non dovrebbero mai essere in compagnia

... ma credo che quanto avviene a New York è un indicatore del fatto che tutte le sei maggiori metropolitane degli Usa soffrono delle stesse problematiche. Non siamo soli in tale difficile situazione". Evans è sembrato essere contaminato da una perversa forma di compiacimento vedendo i forti disagi della principale agenzia di trasporto del paese. In effetti, la metropolitana di New York sta vivendo, e da tempo, momenti davvero complicati: negli ultimi mesi, continue rotture agli impianti e problemi tecnici ai treni hanno causato, specialmente nelle ore di punta, notevoli ritardi e intoppi alla circolazione. A ciò si sommano gli incidenti: l'anno scorso, in un tunnel, un operaio al lavoro è stato travolto e ucciso da un treno e recentemente un brusco arresto di un convoglio, causato da un voluminoso attrezzo abbandonato sui binari, ha causato tra i passeggeri oltre trenta feriti. Tutto questo ha portato il governatore di New York Andrew M. Cuomo a dichiarare che "il sistema metropolitano cittadino è in grave emergenza" e a stanziare frettolosamente un miliardo di dollari per provare subito a tamponare le criticità. E' anche vero, come sottolineato da Evans, che le disfunzioni sono una comune caratteristica delle metropolitane nord americane. Paul J. Wiefeld, general manager della metro di Washington, con un lungo passato dirigenziale in quella newyorchese, ha ribadito che "tutti abbiamo notevoli problemi: noi, New York, San Francisco, Filadelfia, Boston ... Non dobbiamo cercare alibi nelle disavventure altrui, ma iniziare a confrontarci insieme. Ci sono cose che possiamo imparare uno dall'altro". ■



CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Pharma Logistics, la voglia di crescere di Kuehne + Nagel

Dopo l'acquisizione di Ferlito Pharma Logistics, Kuehne + Nagel entra a pieno diritto in un settore dalle notevoli potenzialità, anche in Italia. Intervista con Paolo Guidi, Sales&Marketing Director.

di **Ornella Giola**



PAOLO GUIDI

Con la recente acquisizione di Ferlito Pharma Logistics, società di primaria importanza nella logistica farmaceutica nazionale e presente sul mercato da 80 anni, Kuehne + Nagel Italia rafforza la propria presenza in questo segmento di mercato, ampliando il proprio business nelle aree produttive chiave dell'industria farmaceutica nel nostro paese, quali Roma e Milano, nonché incrementando l'offerta dei servizi di GXP-GDP, stoccaggio, trasporti e distribuzione locale e GMP (Good Manufacturing Practices). Di questo e altre strategie abbiamo parlato con il Sales & Marketing Director di Kuehne + Nagel Italia, Paolo Guidi.

VOGLIAMO ANALIZZARE LE DIFFERENTI MOTIVAZIONI CHE STANNO DIETRO ALL'ACQUISIZIONE DI FERLITO PHARMA LOGISTICS DA PARTE DI KUEHNE + NAGEL?

Tutto parte da una strategia corporata: fra gli obiettivi del gruppo di questi ultimi tre anni, vi è quello di aumentare la nostra offerta di servizi di supply chain anche su determinate industry, rafforzando quindi la nostra presenza nel mercato: il settore farmaceutico è rientrato in una di queste scelte strategiche. Abbiamo quindi effettuato una serie di analisi e valutazioni per sviluppare l'industry di riferimento sia in modo organico che attraverso processi di acquisizione. In ambito freight

forwarding, Kuehne + Nagel aveva già potenziato sul territorio anche italiano, con varie attività sia di sviluppo commerciale che di setup operativo, che avevano permesso negli ultimi anni di essere all'avanguardia per i servizi erogati. Per la parte contract logistics (magazzini e distribuzione nazionale) si è avvertita l'esigenza di un'azione differente. E ciò poteva avvenire solo attraverso un'acquisizione, come è avvenuto con Ferlito Pharma.

POSSIAMO QUINDI PARLARE DI UNA VOLONTÀ DI COMPLETARE SOPRATTUTTO LA VOSTRA OFFERTA LOGISTICA?

In effetti dietro all'acquisizione c'è anche - come già detto - la volontà di



Kuehne + Nagel copre le esigenze distributive del settore farmaceutico sul territorio nazionale operando su due magazzini, situati vicino Milano e nei pressi della capitale, più un impianto collocato a Stradella, Pavia



Kuehne + Nagel sta rafforzando l'offerta di trasporto, in ogni modalità, nel settore farmaceutico

completare maggiormente un'offerta di servizi E2E in ambito supply chain, già comunque di ampia gamma: quanto portato in dote da Ferlito Pharma in Italia ancora ci mancava, sia come competenze professionali (know how - skills) che come copertura geografica sul territorio italiano (presenza di due magazzini con certificazioni e investimenti dedicati all'industria farmaceutica).

IN QUEST'OTTICA SI SPIEGA ANCHE L'ALTRA ANALOGA ACQUISIZIONE EFFETTUATA DA KUEHNE + NAGEL IN TURCHIA?

Il In Turchia Kuehne + Nagel ha anche stipulato un accordo per l'acquisizione di Zet Farma, leader nazionale nel settore della logistica farmaceutica. Con 400 dipendenti, l'azienda, fondata nel 1992, gestisce quattro magazzini pharma nell'area metropolitana di Istanbul, per un totale di 56 mila mq. Questa operazione segna l'ingresso di Kuehne + Nagel nel mercato della logistica pharma in Turchia, oggi

in rapida crescita. Resta il fatto che le due acquisizioni, quella turca e quella italiana, sottolineano sia la strategia globale di Kuehne + Nagel, volta appunto a crescere continuamente nell'industria farmaceutica, sia l'attenzione del gruppo per le acquisizioni di aziende di nicchia e specializzate.

NON CREDE CHE IL SETTORE DELLA LOGISTICA DEL FARMACO SIA ORMAI SATURO NEL NOSTRO PAESE?

Dalle analisi di market intelligence, emerge che l'Italia è il secondo paese in Europa come produttore manifatturiero e il primo in termini di trend di crescita. Questo evidenzia quindi un'attività produttiva molto importante e con una crescita esponenziale nelle esportazioni europee e internazionali, anche da parte di aziende medio-piccole che vanno sempre più a commercializzare in mercati esteri.

QUATTRO SONO I SERVIZI OFFERTI DA KUEHNE + NAGEL ANCHE PER IL SETTORE DEL PHARMA, OVVERO CONTRACT LOGISTICS, AIRFREIGHT, SEAFREIGHT E OVERLAND. VOGLIAMO ANALIZZARE I PUNTI DI FORZA CHE OFFRITE PER CIASCUNO DI ESSI? INIZIAMO DALLA CONTRACT LOGISTICS.

Avere magazzini che coprono le esigenze del territorio, essendo collocati uno nell'hinterland di Milano (a Siziano) e uno nella periferia romana (Anagni) è sicuramente un punto di forza. Possiamo contare anche su specializzazioni particolari, come la certificazione GMP, con conseguente realizzazione di attività di confezionamento e manipolazione del farmaco. Da tenere poi presente che all'interno

dei due magazzini siamo in grado di gestire prodotti a temperatura negativa (soprattutto plasma).

VENIAMO AI SERVIZI AEREI: QUAL È LA LORO INCIDENZA?

Il trasporto aereo per i traffici internazionali è la modalità di trasporto più utilizzata dal settore farmaceutico: negli ultimi tre anni abbiamo investito molto in infrastrutture e tecnologie aprendo nuove celle frigorifere (+ 2/+ 8° e +15°/+25°) e implementando sistemi di monitoraggio per gestire i volumi in transito, sempre più significativi, nei nostri hub di Milano e Roma.

PER LA PARTE MARITTIMA E OVERLAND CHE DIRE?

L'incidenza dei servizi seafreight è in crescita ma a oggi ancora marginale per il segmento pharma, in primo luogo per la criticità nella manipolazione



del farmaco lungo tutta la filiera; quindi sebbene ci siano evoluzioni in atto, i volumi restano ridotti e il trasporto internazionale principe dei prodotti farmaceutici rimane quello aereo. Per quanto riguarda l'overland, da tre anni stiamo crescendo molto bene: tutte le attività che sul territorio possono fornire sia un trasporto domestico capillare che europeo si stanno sviluppando positivamente e nutriamo importanti aspettative.

AL MOMENTO DUNQUE POTETE CONTARE SU TRE MAGAZZINI PER IL PHARMA?

Oltre ai siti di Siziano e Anagni di Ferlito Pharma, per cui abbiamo già pre-



La società ha acquisito in Turchia Zet Farma, azienda leader nazionale nella logistica farmaceutica. Un passo in più di Kuehne + Nagel per crescere nel settore anche fuori dai confini nazionali

visto ampliamenti e ottimizzazione di utilizzo degli spazi esistenti, Kuehne + Nagel ha anche un plant logistico a Stradella (Pavia) dedicato a Roche. Con queste strutture di fatto copriamo tutta la penisola, contando anche su partner distributivi operativi in tutto il territorio nazionale.

QUALI INVECE LE PRESTAZIONI TECNOLOGICHE DA VOI FORNITE?

Parlando di digitalizzazione nella maniera più ampia, Kuehne + Nagel ha lanciato un'iniziativa a 360 gradi, indipendentemente dai segmenti di specializzazione. Le persone (oggi più di 70 mila) e i sistemi ICT sono tra i punti di maggior forza del nostro gruppo. Tra le varie soluzioni innovative adottate figurano anche quelle per tracciabilità e controllo delle spedizioni a livello globale e non solo domestico ed europeo, con tecnologie posizionate sulle merci, sui mezzi o addirittura negli aeroporti tramite cui è anche possibile rilevare la temperatura delle merci durante il tragitto fino alla consegna. Tutte le informazioni rilevate

vengono coltate e rese poi disponibili al cliente finale attraverso il nostro portale, il tutto in tempo reale. E ciò è applicabile anche al trasporto terrestre. Nei magazzini pharma invece Kuehne + Nagel a iniziato a installare dei robot (cobot) di facile programmazione che aumentano le performance complessive (produttività e qualità).

GESTIRETE TRAFFICO FARMACEUTICO ANCHE IN IMPORT-EXPORT?

Questa è stata l'attività partita per prima in Kuehne + Nagel Italia, col trasporto aereo di quantitativi sempre maggiori di prodotti farmaceutici già dal 2014 e con la realizzazione di celle a temperatura controllata (+2°/+8° e +15°/+25°) nel nostro magazzino di Segrate (Milano). In seguito all'acquisizione di Ferlito Pharma integriamo ora tutti i processi della filiera, fornendo servizi E2E ai nostri clienti.

LOGISTICA SANITARIA: CHE INTERESSE AVETE PER QUESTA ATTIVITÀ?

Stiamo analizzando questo segmento con molta attenzione, anche

con il supporto di Assologistica, nostra associazione di riferimento in ambito logistico. E' un'area che vogliamo quindi esplorare, massimizzando l'esperienza dell'operatore acquisito.

SIETE STATI RECENTEMENTE PRESENTI A DUE EVENTI "PHARMA" A DIMOSTRAZIONE DELLA STRATEGIA DI CRESCITA DI KN ITALIA NEL SETTORE FARMACEUTICO. NE VOGLIAMO PARLARE?

Negli ultimi due mesi Kuehne + Nagel Italia ha partecipato a due importanti eventi di settore: il convegno Drug Supply Chain, che si è svolto a metà maggio a Milano e che ha riguardato principalmente le tematiche della produzione, del confezionamento e della distribuzione nel settore farmaceutico. Si tratta del primo evento dedicato al mondo del pharma a cui Kuehne + Nagel Italia ha partecipato attivamente dopo l'acquisizione di Ferlito Pharma. Mentre a Roma, il 21 e 22 giugno scorsi, siamo stati presenti al 2nd annual Meeting Temperaturuz 2017 End-To-End GDP Pharma Logistics non solo con uno stand, ma anche con un intervento in cui ho presentato KN PharmaChain e i nostri servizi dedicati al settore farmaceutico. Questo evento - che ha visto la partecipazione di rappresentanti e manager logistici di molte tra le più importanti aziende farmaceutiche, partner logistici e spedizionieri - è stato caratterizzato da una fitta agenda di interventi e case study, intervallati da momenti di incontro, networking, workshops e tavole rotonde, che hanno permesso di creare valore e interscambio di opinioni, esperienze e accrescere la conoscenza del mondo della logistica farmaceutica. ■

IL MONDO DELLA MODA INCONTRA LA LOGISTICA



Ore 9.15 Registrazione dei partecipanti

Ore 9.30 Introduzione alle problematiche giuridiche del mondo della Moda

Prof.ssa Barbara Pozzo, Prof. Ordinario di Diritto Privato Comparato, Dir. del Dipart. di Diritto Economia e Culture - Univ. degli Studi dell'Insubria
Coord. del Corso di Perfez. in Fashion Law (Univ. di Milano e Como)

Ore 10.00 Moda e tecnologia

Prof.ssa Rossella Cerchia- Prof. Associato di Diritto Privato Comparato, Dipart. di Diritto Privato e Storia del Diritto (Univ. degli Studi di Milano).

Ore 10.15 La gestione ordinaria e le operazioni straordinarie dell'attività logistica. Un focus sui servizi logistici per la moda ... e se il committente fallisce?

Avv. Alessandra Vignone, Socio di Torrente Vignone Studio Legale Internazionale

Ore 10.45 Coffee break

Ore 11.00 Quali accordi concludere con i fornitori dei servizi logistici e la gestione della cessazione del contratto

Avv. Grazia Torrente, socio Torrente Vignone Studio Legale Internazionale

Ore 11.30 L'IVA nel riaddebito delle spese per i servizi della logistica e spedizione

Dr. Alberto Ogliari, Dr. Commercialista, Consulente di Torrente Vignone Studio Legale Internazionale

Ore 12.00 Logistica della moda: caratteristiche di un'attività al servizio di un settore che richiede elevate e specifiche competenze

Dr. Andrea Sassaroli, Business Development Dir. e D.ssa Pamela Calderoli, Head of Mktg Communication & Projects di Geodis Logistics Spa

Ore 12.30 Question time

Ore 13.00 Chiusura lavori

MODERATORE: Dr. Luigi Terzi

Logistic Consultant e Presidente di Assologica Cultura e Formazione

W
O
R
K
S
H
O
P



**PER INFORMAZIONI
SEGRETERIA ORGANIZZATIVA**

Assologica Cultura e Formazione
Sede Legale e Amministrativa:
Via Cornalia, 19 - 20124 - Milano - Italia
Tel: +39 02.66.91.567 - 02.66.90.319

**28 - 09 - 2017
ore 9.00-13.00**

c/o Assologica
via Cornalia, 19 MILANO

La sfida cinese nel Mediterraneo

Forti investimenti in porti e terminal dell'area mediterranea e gigantismo navale: l'Italia deve essere in grado di rispondere.

Studi e ricerche per il Mezzogiorno-Srm ha presentato a Napoli il 4° rapporto annuale sulla Italian Maritime Economy. Un rapporto che mette in luce sia la crescente

acquisire posizioni importanti in Israele e anche in Italia, come nel caso del terminal di Vado Ligure. La Cina, quindi, sta consolidando un'"offensiva" sulla rotta mediterranea e non solo guardando

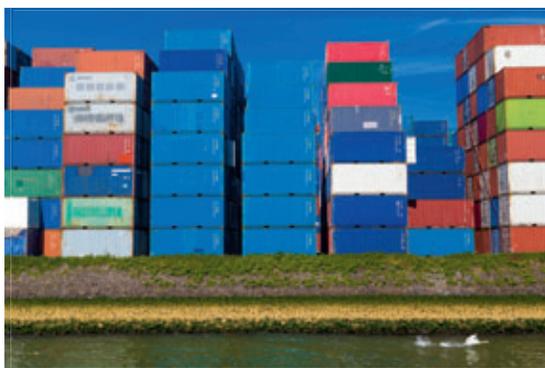
al mare, ma anche alle vie di terra, grazie agli investimenti che sta facendo sulla ferrovia e per il continuo miglioramento operativo nel collegamento via rotaia tra le sue aree interne, specialmente del nord, con l'Europa, in primis con la Germania.

"Stiamo assistendo a un fenomeno che ve-

rosimilmente proseguirà ancora per lungo tempo visto l'ingente piano di investimenti infrastrutturali che il Dragone ha posto in essere per raggiungere il proprio obiettivo di espandere i rapporti commerciali verso Europa e Asia attraverso la realizzazione e il potenziamento di infrastrutture di trasporto di ogni tipo", ha commentato Massimo Deandreis, direttore di Srm. Un fenomeno con il quale non solo la portualità italiana ma anche il nostro complessivo sistema logistico sono sempre più chiamati a "fare i conti".

Il rapporto ha sottolineato un altro aspetto rilevante che caratterizza il trasporto marittimo mondiale: l'inarrestabile crescita della dimensione delle navi. "Se diamo uno sguardo all'orderbook possiamo dedurre che, al 2020, vi saranno 1.043 navi di stazza superiore a 7.500 teu (105 di queste addirittura

superiori a 18 mila) e rappresenteranno il 52% della capacità in circolazione (nel 2016 ne rappresentavano il 46%). Non a caso Maersk Line ha reso noto che a fine aprile 2017 la Madrid Maersk ha effettuato il primo viaggio inaugurale sulla rotta Asia-Europa; si tratta della prima delle 11 nuove portacontainer della seconda generazione della classe Triple-E che hanno una capacità di carico pari a oltre 20 mila teu", nota il rapporto. Ne consegue che, almeno per quanto riguarda il settore dei container, si sta andando verso una selezione sia di porti sia di terminal: si svilupperanno solo quelli in grado di accogliere, sia in termini di fondali sia in quelli di adeguate attrezzature in banchina, navi di queste dimensioni. L'attuale situazione, dice il rapporto, chiama la portualità italiana a una difficile sfida. Deandreis ha notato a questo proposito: "I porti italiani, dopo la difficile stagione derivante da una complessa riforma, stanno cercando di trovare un nuovo impeto competitivo, le nuove presidenze da poco definite stanno lavorando per poter disegnare le nuove strategie cui dirigersi, soprattutto individuando il ruolo che le nuove Autorità di sistema portuale vorranno giocare nell'odierno scenario. Occorre nuova linfa per i nostri porti, nuove coscienze che vadano nella direzione della logistica, dell'intermodalità, nella logica di essere uno strumento al servizio dell'industria e del turismo su cui gli operatori marittimi possono puntare per svilupparsi. Gli altri porti continuano a investire e a innovare, questo è segnale di una competitività che non si ferma e che si gioca sull'efficienza e sull'efficacia delle infrastrutture". ■



Container nel porto di Rotterdam

importanza del mare Mediterraneo nel contesto del trasporto marittimo e dell'economia globale sia, di riflesso, come la Cina stia sempre più investendo per assicurarsi un "ruolo guida" nell'area mediterranea. Il colosso cinese sta continuando a portare avanti grandi progetti nel quadro della cosiddetta "One Belt One Road Initiative" che riguarda il Mediterraneo e il consolidamento di una "via" che permetta una crescita delle relazioni con l'Eurasia. Basti considerare, ad esempio, gli investimenti che continuano a rafforzare il porto del Pireo, scelto come "base" dell'espansione cinese, dove la compagnia di Stato Cosco ha stanziato a oggi oltre 350 milioni di euro, che si aggiungono a quelli fatti nel porto di Rotterdam (la roccaforte della portualità europea), mentre lo Shanghai International Port Group sta operando per

Svolta per i punti franchi del porto di Trieste

Punto di svolta per il porto di Trieste: lo scalo ha finalmente un decreto che consente di gestire con chiarezza i suoi punti franchi. Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio ha firmato a Trieste presso la sede della Regione il relativo decreto attuativo, alla presenza della presidente Debora Serracchiani e del presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino. "È una data epocale - ha commentato D'Agostino - perché in meno di un anno abbiamo reso operativo uno strumento che per 23 anni nessuno ha avuto la forza, ma soprattutto la voglia, di portare a compimento. Convegni, proclami e strumentalizzazioni sull'argomento, ma nessun atto concreto. Solo grazie al lavoro sinergico svolto assieme alla presidente della Regione, all'agenzia delle dogane e al governo, si è arrivati a una svolta definitiva sull'annosa questione del Porto franco internazionale di Trieste. La mancanza di un testo normativo sull'argomento, previsto già dalla precedente legge di riforma sui porti (L.84/94) ma mai realizzato, ha comportato che la gestione dei punti fran-



Un particolare della baia di Trieste

chi si sostenesse fino a oggi solo grazie alla collaborazione tra le amministrazioni coinvolte nella gestione dello scalo. Naturalmente una situazione come questa non è riuscita a determinare l'effettivo sviluppo delle enormi potenzialità che questo regime comporta. Oggi si apre una nuova era per il porto e per Trieste". Con l'emanazione del nuovo decreto si semplifica la gestione dei punti franchi, rendendoli più efficienti e più funzionali alle sfide globali che in questa fase storica il porto di Trieste è chiamato a sostenere. Dettaglio di

VERONA: ALL'ASTA LA SOCIETÀ IMMOBILIARE MAGAZZINI

È stata indetta una seconda procedura d'asta pubblica per la cessione dell'intera partecipazione nella società Immobiliare Magazzini srl da parte dell'ente autonomo Magazzini Generali di Verona. La società Immobiliare è proprietaria del complesso immobiliare logistico (ex Magazzini Generali Verona) nell'interporto Quadrante Europa. Tale secondo avviso d'asta è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale serie speciale n. 67 del 14 giugno 2017. Tutta la documentazione è disponibile sul sito www.immobiliaremagazzini.it nell'area "asta pubblica-cessione quote". La scadenza è stata fissata per le ore 12 del 15 settembre 2017.

rilievo è che, a differenza delle proposte passate, il decreto ha riconosciuto in modo organico l'attuale vigenza della normativa internazionale che caratterizza i punti franchi triestini, ma soprattutto ha evidenziato come l'Italia sia ancora impegnata nel rispetto della volontà del legislatore internazionale. Tra i contenuti salienti del decreto, l'attribuzione all'Autorità portuale del potere di modificare l'area dei punti franchi. "Il Porto franco ha quasi 300 anni - ha detto ancora D'Agostino - ma con questo decreto lo abbiamo riportato a nuova vita. Ora potremo dare certezze agli investitori internazionali e far diventare questo status una leva strategica da integrare con i poteri di pianificazione e i compiti di promozione propri dell'ente per un vero decollo del porto e del suo sistema logistico in ambito internazionale. Penso soprattutto agli sviluppi della Via della Seta, da oggi potremo giocare un ruolo finalmente decisivo: non saremo più solo un porto, ma un nodo chiave delle catene logistico industriali globali".

Crescono i fondi immobiliari

Il miglioramento delle prospettive economiche, i bassi livelli dei rendimenti obbligazionari e una liquidità consistente favoriscono la crescita dei fondi immobiliari in Europa. Il patrimonio dei fondi operativi in Francia, Germania, Gran Bretagna, Lussemburgo, Olanda, Spagna, Svizzera e Italia (che insieme rappresentano circa l'85% dell'industria europea >



dei fondi immobiliari) ha ricominciato a crescere a un ritmo medio del 7,3% annuo nel periodo 2010-2013, per accelerare negli ultimi anni, con una crescita del 9,8% nel 2014, del 10,8% nel 2015 e del 12,4% nel 2016. L'anno scorso si è chiuso con un patrimonio totale dei fondi immobiliari negli otto paesi citati di oltre 517 miliardi di euro, mentre in Italia ha toccato i 46 miliardi e per il 2017 c'è un realistico obiettivo di 50 miliardi di euro con oltre 400 fondi immobiliari. Dall'inizio del secolo il settore è cresciuto di diciotto volte. Questi sono alcuni dei dati emersi nel corso della presentazione del Rapporto 2017 "I Fondi immobiliari in Italia e all'estero", realizzato da Scenari Immobiliari in collaborazione con lo Studio Casadei che ha curato la parte di analisi finanziaria. "Più che nel passato - ha sottolineato Mario Breglia, fondatore e presidente di Scenari Immobiliari, parlando del prossimo futuro - a fianco degli operatori italiani sono attese società di gestione risparmio di proprietà internazionale che utilizzano questo strumento per operare, anche in modo intenso, sul mercato nazionale. Quindi le prospettive potrebbero essere migliori rispetto a quanto previsto. Il costo del denaro si è mantenuto molto basso nel 2016 e, nonostante minimi segnali di incremento, il dato sommato alle operazioni di ristrutturazione del debito, ha permesso una ulteriore riduzione dell'indebitamento del sistema che in cinque anni è sceso da 30 miliardi di euro a 25,5 miliardi. Il numero di fondi operativi è aumentato e appare in crescita anche nel 2017, anche al netto delle liquidazioni di molti fondi familiari".

Paesi extra Ue: a maggio crescono import ed export

A maggio, rispetto al mese precedente, entrambi i flussi commerciali sono stati in espansione, con un aumento più marcato per le importazioni (più 4,3%) che per le esportazioni (più 2,2%). Questo incremento delle vendite verso i paesi extra Ue è stato esteso a quasi tutti i raggruppamenti principali di industrie, a esclusione dell'energia e dei beni di consumo durevoli. L'aumento delle esportazioni è stato marcato per i beni intermedi (più 4,3%) e i beni di consumo non durevoli (più 4,0%). Nell'ultimo trimestre, la dinamica congiunturale dell'export verso i paesi extra Ue è risultata positiva (più 1,5%) ed

estesa a quasi tutti i raggruppamenti principali di industrie a esclusione dell'energia (meno 17,3%). L'aumento delle vendite di beni strumentali è stato notevole (più 4,2%). Da sottolineare il fatto che, sempre a maggio, le esportazioni sono state in forte aumento su base annua (più 13,9%). La crescita è stata molto significativa per l'energia (più 39,0%) e di intensità comunque elevata per i beni strumentali (più 17,4%) e per i beni di consumo non durevoli (più 12,3%). Il surplus commerciale (più 2.658 milioni) è stato in diminuzione rispetto a quello dello stesso mese del 2016 (più 3.257 milioni), ma, escludendo i prodotti energetici, l'avanzo (più 5.494 milioni) è stato in lieve aumento rispetto a maggio 2016 (più 5.492 milioni). I maggiori aumenti delle nostre vendite verso i paesi extra Unione, in confronto con maggio 2016, si sono registrati nei rapporti con i paesi Mercosur (più 38,2%), Cina (più 35,3%), Russia (più 26,7%) e Stati Uniti (più 16,0%). ■

Flussi commerciali con i paesi extra Ue

Fonte: ISTAT

(mag. 2015-mag. 2017, dati in milioni di euro)





Assologistica

EUROMERCI



Cultura • Formazione
Assologistica

organizzano

13 Edizione del Premio Il Logistico dell'Anno

Venerdì 20 Ottobre 2017, Auditorium Gio Ponti,
presso Assolombarda, via Pantano 9 a Milano

Ore 9,30-12,30 Convegno:

**“QUALE LAVORO PER LA LOGISTICA?
VERSO UN'OCCUPAZIONE SEMPRE PIÙ FLESSIBILE,
NEL SEGNO DELLA LEGALITÀ E CON COMPETENZE
ADATTE AI CAMBIAMENTI IN ATTO”**

In collaborazione con **Adecco**

Ore 12,30 Consegna Premi 2017

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

Logistica farmaceutica 4.0

Un convegno alla Liuc Università Cattaneo ha fatto il punto sul settore.

di **Davide Ornati**

L'aula Bussolati della Liuc Università Cattaneo ha di recente accolto il Pharma Logistics 4.0, convegno promosso dalla Liuc Business School con l'obiettivo di



far conoscere le sfide inedite che si troveranno ad affrontare aziende farmaceutiche, distributori intermedi e operatori logistici nei prossimi cinque anni, valutando anche quali best practice siano esportabili verso le altre filiere. Con il contributo di Columbus Logistics e attraverso gli interventi di primarie aziende del settore sono state quindi approfondite luci ed ombre del settore.

Il convegno ha reso noto una ricerca condotta dalla Liuc Università Cattaneo, in collaborazione con Quintiles MSL, che ha indagato la complessa e frammentata filiera italiana del farmaco. "Obiettivo primario della ricerca è stato quello di ricostruire lo stato dell'arte della supply chain italiana del farmaco, mettendone in evidenza le caratteristiche peculiari della filiera, sia in termini di configurazione sia in termini di reti distributive adottate dalle case farmaceutiche, e le motivazioni alla base delle scelte", ha detto Fabrizio Dallari. Elisabetta Gargiola e Martina Baglio, hanno illu-

strato i risultati della ricerca, mostrando i modelli logistici e le scelte di outsourcing nel settore: i risultati hanno portato a fare chiarezza sui soggetti che costituiscono la filiera farmaceutica, oltre al soggetto pagante ovvero il servizio sanitario nazionale. Ampio spazio è stato dato all'indagine su quali servizi logistici vengono maggiormente richiesti dalle case farmaceutiche e quindi quali sono i servizi offerti dai provider logistici e come questi vengono percepiti dai vari attori coinvolti nei processi distributivi.

Tra i relatori, il primo a parlare è stato Michele Palumbo di Bayer: "Network is the first placet of collaboration", questo il suo motto. La sua speranza è la creazione di una "control tower" per il governo della catena, basata su alcuni punti, come ad esempio l'accessibilità dei processi di calcolo dei costi. A seguire è stata la volta di Roberto Teruzzi di Recordati, il quale ha illustrato le prospettive di outsourcing in Italia ed Europa.

Secondo la ricerca i contratti di outsourcing logistico tra le aziende farmaceutiche e i depositari generalmente hanno durata media di tre anni e un tempo di preavviso di circa sei mesi. I poli distributivi devono, comunque, essere gestiti: le scelte dei modelli distributivi ottimali da parte delle aziende farmaceutiche si basano su alcuni driver. Si prevede, ad esempio, che verrà data sempre più importanza alle esigenze del paziente, fino ad arrivare alla home delivery del farmaco e a una logistica personalizzata.

I cambiamenti legislativi e la necessità di sicurezza per il medicinale porteranno all'avvento della serializzazione (entro il 2023 l'Italia dovrà applicare la normativa

europea 2011/62/Ue). La parte finale del convegno è stata dedicata a una tavola rotonda di addetti al mondo del pharma, che ha avuto il compito di illustrare le best practice esportabili dalla filiera. Ad analizzare il vero "oggetto" del trasporto è stato Gianluca Meneguzzi di Phse, con una descrizione delle nuove frontiere per questo anello della supply chain del farmaco: la cura del trasporto "2-8 °C". Christian Quaggia di Vivisol ha illustrato le nuove frontiere sull'erogazione dei servizi domiciliari per i pazienti cronici (direttamente a contatto, quindi, con il paziente). Sergio Bandirali di Jungheinrich ha mostrato invece le innovazioni tecnologiche dei carrelli elevatori per il settore pharma. Ha chiuso la tavola rotonda Andrea Sartirana di Allianz, completando con un aspetto indiretto, ma fondamentale, quello assicurativo. Secondo Sartirana manca la priorità nell'assicurarsi contro certe "calamità" della filiera: rapina, furto, catena del freddo. In conclusione, sono stati analizzati diversi aspetti e trend che impatteranno sui soggetti della filiera distributiva del farmaco. Il settore farmaceutico ricopre un ruolo rilevante in Italia: le imprese farmaceutiche si confermano ai primi posti per competitività, produttività, investimenti e migliore qualità delle risorse umane. Il convegno ha mostrato chiaramente una strada ben percorribile, nell'interesse di tutti, paziente, ovviamente, compreso. Serve comunque una maggior collaborazione tra i diversi attori, per sfruttare le differenti abilità in modo da rendere più efficiente l'intera supply chain. ■

Elpe • Fourth Part Logistics Provider

Scegli bene il tuo partner logistico

- Gestione piattaforme, magazzini e centri distributivi
 - Logistica merci
 - Trasporti dedicati
 - Servizio consegne

Elevate competenze, affidabilità e flessibilità sono gli aspetti che contraddistinguono le offerte di Elpe in ogni settore della logistica

scopri di più
su elpe.it



ELPE Global Logistic Services S.p.A.

Direzione generale: via Tollegno 16, 10154 Torino
Tel. 011 4306120 Fax 0114306121 logistica@elpe.it

Seguici sui social [LinkedIn](#) [twitter](#) [facebook](#)

Il premio Aflas al terminal Contship di La Spezia

Il terminal gateway del Gruppo Contship a La Spezia ha conquistato il primo posto nella categoria "Best Container Terminal in Europe" al premio Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards-Aflas 2017. La premiazione si è svolta al Ma-



Singapore. Peter Hill, primo da sinistra, direttore vendite&business development, e Daniele Testi, terzo da sinistra, direttore marketing e comunicazione, ritirano il premio Aflas per conto di Contship Italia

rina Bay Cruise Center di Singapore. Questo prestigioso riconoscimento premia i principali fornitori di servizi nel settore dei trasporti e della logistica: operatori terminalistici, porti, compagnie di navigazione, compagnie aeree, spedizionieri, 3PL e professionisti del settore. I premi Aflas sono organizzati dalla testata Asia Cargo News, una fonte autorevole di informazioni per gli operatori che importano ed esportano in Asia. Più di 15 mila lettori della testata cartacea e del sito web hanno partecipato al voto e scelto il vincitore; i risultati riflettono dunque l'opinione di una vasta platea di attuali e potenziali utenti, piuttosto che quella di una giuria ristretta. La scelta è stata basata su criteri quali l'efficienza del ciclo di carico e scarico dei contenitori, la connettività ferroviaria e stradale, gli investimenti in nuove strutture terminalistiche e la capacità di anticipare bisogni futuri dei clienti, unita all'efficacia dei sistemi IT, alla varietà dei servizi offerti. Il premio è una testimonianza del successo di Contship a La Spezia, come realtà di eccellenza, anche grazie ai numerosi servizi di collegamento disponibili tra l'Asia e l'Europa.

Utilizzando corridoi intermodali alternativi, gli operatori logistici e i caricatori possono ridurre costi e tempi, aumentando l'efficienza della loro supply chain e ridurre i rischi.

La posizione strategica del gateway Contship lo rende un punto di riferimento e uno scalo unico per molteplici mercati di produzione e consumo, mentre i suoi eccellenti collegamenti ferroviari e l'accesso diretto alle principali arterie autostradali italiane rendono possibili trasporti efficienti ed affidabili. I processi di sdoganamento tramite pre-clearing e fast-corridor disponibili presso il terminal contribuiscono alla competitività del sistema La Spezia, come dimostra la diminuzione continua dei tempi medi di permanenza dei contenitori in porto.

I premi AFLAS rappresentano un riconoscimento importante per i maggiori player dell'industria marittima e logistica. Tra i 250 ospiti che hanno partecipato all'evento, una moltitudine di grandi nomi del settore che si è riunito per rendere omaggio ai vincitori, per il loro servizio e il loro contributo nelle diverse categorie premiate.

La piattaforma TimoCom cresce in Italia

TimoCom, la società tedesca che gestisce la più grande piattaforma di trasporti in Europa, registra in Italia ancora un aumento del numero di aziende che utilizzano i servizi che mette a disposizione online. La società è impegnata a offrire continuamente nuove funzioni digitali a supporto delle ope-



razioni e dei processi lavorativi di tutti gli attori della catena logistica. TimoCom è in costante crescita sui mercati di tutta Europa, tra cui anche quello italiano, sul quale è riuscita ad affermarsi con successo nel corso degli ultimi anni. Un comunicato della società sottolinea: "La struttura del mercato della logistica in Italia è ben chiara: decine di migliaia di imprese di trasporto di piccole dimensioni, operanti quasi esclusivamente nel campo dei trasporti nazionali, per il quale

cercano incarichi di trasporto per integrare e ottimizzare il proprio parco mezzi. Ed è proprio qui che entra in gioco la piattaforma di trasporto TimoCom. Infatti, in Italia, sull'onda di un trend che ha visto crescere ininterrottamente le offerte scambiate sulla piattaforma nel corso degli ultimi anni, nel solo 2016, sono state pubblicate su TimoCom oltre 210 mila offerte di carico nazionali. Questo dato rappresenta un aumento considerevole, pari al 17% di offerte di carico in più rispetto al 2015, quando erano state 180 mila". Dal 2013 a oggi, anche grazie a una serie di azioni e di campagne commerciali dedicate al mercato italiano, sono sempre più gli operatori del trasporto italiano a riconoscere il grande potenziale della piattaforma di TimoCom. Questo ha comportato una crescita decisa della clientela: "Ormai gestiamo oltre 1.300 clienti italiani con più di 3.600 utenti. Inoltre, siamo felici di aver lanciato da poco anche la nuova applicazione TC Transport Order, da cui possono trarre vantaggio

soprattutto le piccole imprese di trasporto nelle loro attività quotidiane", spiega Tommaso Magistrali, Country Manager TimoCom per l'Italia.

Linde Italia ha ospitato l'European Safety Roadshow

Linde MH Italia, da sempre attenta al tema sicurezza, ha aperto le porte della sua filiale di Milano, per ospitare la prima tappa italiana dell'European Safety Roadshow. La prima giornata dell'evento è stata un vero e proprio tour attraverso l'ampia gamma di dispositivi safety che Linde MH mette a disposizione dei propri clienti.

Chi era presente ha potuto scoprire tutte le Connected Solutions proposte da Linde per il corretto monitoraggio del carrello. Dal controllo degli accessi, alle verifiche dei guasti fino al rilevamento di eventuali collisioni. Sono solo alcune >

CARBURANTE

PEDAGGIO

RIMBORSO

SERVIZI DI ASSISTENZA AL VEICOLO

SERVIZI ONLINE



Il pacchetto promozionale conviene sempre!

CONSORZIO DKV EURO SERVICE e DKV FUEL – un'imbattibile offerta per aumentare la tua liquidità!

Rifornimento a basso costo presso oltre 6.000 stazioni di servizio, ottenimento dei rimborsi massimi dei pedaggi autostradali in Italia: e questa è solo una piccola parte di tutti i molti benefici presenti nella nostra offerta commerciale.

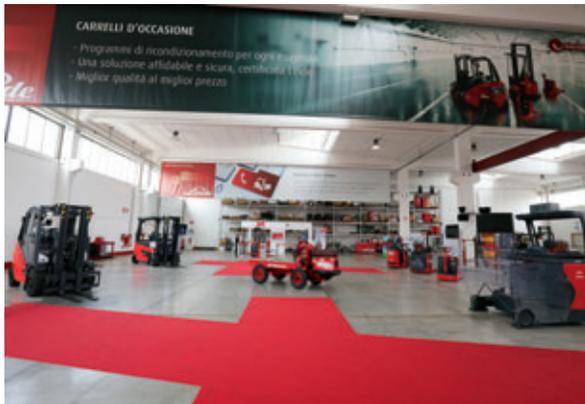
Ordina oggi la tua offerta commerciale su misura: dkv-euroservice.com

CANONE
0€*

* offerta limitata nel tempo valida dal 01 Aprile al 31 Luglio 2017, chiamaci, comunicando il codice promozionale **BPFC03.2017**, per conoscere le condizioni a te riservate al 02 742015-11

You drive, we care.





delle soluzioni che, riunite in un unico strumento, consentono di conoscere il reale livello di efficienze di una flotta e di gestirla comodamente dalla dietro una scrivania. Ha destato invece molta curiosità la dimostrazione del Dynamic Mast Control (DMC), dispositivo Linde che consente all'operatore di azzerare le oscillazioni del montante quando è totalmente sollevato in altezza. Si è passati poi all'isole del Linde Safety Pilot, uno strumento in grado di supportare l'operatore nella movimentazione della merce riducendo al minimo il rischio di incidenti e migliorando la sicurezza sul lavoro. Questo dispositivo, basato su sensori che misurano i dati su diversi punti del carrello, non è solo uno strumento di misurazione, ma indica anche se l'operatore sta lavorando in condizioni critiche o se sono stati commessi errori operativi. In questo caso viene fornita una segnalazione visiva e acustica, e l'unità di controllo del veicolo interviene attivamente regolando le funzioni del carrello. La velocità di marcia è gestita nello stesso modo in funzione del carico e dell'altezza di sollevamento, dell'inclinazione e del baricentro. In altre parole, la velocità del veicolo diminuisce progressivamente se il conducente solleva il carico durante la marcia. Linde MH continua nella sua strategia di collocare l'operatore al centro di ogni sua innovazione al fine di mantenere costante il già elevato livello di sicurezza.

Rientra in quest'ottica anche l'innovativo Linde Roadster, che con la semplificazione della struttura anteriore, consente all'operatore una totale panoramica dell'ambiente in cui lavora. I veri protagonisti della seconda giornata sono stati i carrellisti con la Stapler Cup 2017, la famosa competizione per carrellisti, andata in scena per decretare chi rappresenterà la nostra nazione all'evento internazionale che si terrà nel mese di settembre in Germania. Una ventina di carrellisti si sono confrontati su 4 percorsi differenti, che richiedevano abilità e precisione, decretando così i migliori tre che sfideranno le altre nazioni in Germania.

La borsa carichi Wtransnet "entra" in Germania

Qualis Logistics è una borsa carichi e camion esclusiva per le imprese verificate che nasce dall'alleanza tra DQS, la società tedesca di certificazione di sistemi di gestione, e Wtransnet, la borsa carichi leader in sicurezza in Europa. Grazie a questi nuovi standard di qualità e fiducia, Wtransnet entra in Germania mediante una nota società di certificazioni al fine di apportare una soluzione in un mercato dove, ogni giorno di più, la gestione dei fornitori passa obbligatoriamente per una certificazione. Anna Esteve, direttore commerciale e socio fondatore di



Un tratto dell'autostrada tedesca A73 che collega Norimberga con Suhl

Wtransnet, ha commentato: "La nostra missione è quella di offrire una soluzione al trasporto spot per le imprese con necessità logistiche specifiche che non possono operare nelle borse carichi tradizionali per le loro esigenze di sicurezza. Le borse carichi tradizionali lasciano fuori, infatti, un ampio numero di imprese che trasportano merce particolare sia per il valore sia per la tipologia: prodotti farmaceutici, chimici, alimenti per l'infanzia, cosmetici, etc. Allo stesso modo, esistono molte imprese di trasporto di dimensioni medie che, nonostante operino nel mercato seguendo una rigida politica di qualità, non dispongono di una visibilità tangibile". Qualis Logistics nasce per dare una risposta alla problematica quotidiana della gestione dei carichi spot e anche per dare risposte agli imprevisti e per ottimizzare viaggi di ritorno con imprese che siano state verificate e certificate preventivamente da parte di soggetti terzi. ■

FESTEGGIATO A CESENA IL 50° ANNIVERSARIO

Montalti Worldwide Moving: sempre al passo coi tempi

Il chief executive manager Massimiliano Montalti racconta l'evoluzione dell'azienda, il cambio generazionale e i nuovi impegni.

a cura di **Ornella Giola**

Da Magazzini Generali Raccordati di Cesena a Montalti Worldwide Moving, quello di MWM è un esempio virtuoso di azienda familiare che ha saputo ben gestire il cambio generazionale. Quali passi l'hanno portata a questa trasformazione? Lo abbiamo chiesto al chief executive officer Massimiliano Montalti.

attualmente ricopre la carica di presidente, segue l'operatività e la contabilità dei Magazzini, contribuendo al successo dell'azienda. Nel 74 nostro padre Luigi Montalti entra in azienda e vive da protagonista la nascita della logistica in outsourcing; negli anni '90 acquisisce importanti autorizzazioni doganali (deposito doganale, deposito

conseguenza noi. Il cliente raggiunge il suo obiettivo in quanto ha la necessità di essere seguito passo passo, noi lo prendiamo per mano e creiamo con lui una relazione continuativa. In questo troviamo la realizzazione del nostro lavoro.

NELLA VOSTRA PRESENTAZIONE SOCIETARIA SI LEGGE "MWM PARTE DALLE NECESSITÀ ESPRESSE DAL CLIENTE PER PREDISPORRE UNA GESTIONE DELLE MERCI COSTRUITA AD HOC, CHE SI CONCRETIZZA NEL COORDINAMENTO DELL'INTERA FILIERA: DALLA PRODUZIONE FINO ALLA DESTINAZIONE FINALE": CIÒ SIGNIFICA CHE - OLTRE AL DEPOSITO IN TUTTE LE SUE VARIE DECLINAZIONI - FORNITE SERVIZI LOGISTICI A 360 GRADI, COMPRESO QUINDI ANCHE LA COMPONENTE DEL TRASPORTO?

Esattamente. In questi ultimi anni abbiamo rivitalizzato la casa di spedizione dandole una connotazione differente. Già dalla seconda generazione era stata fatta la scelta di non possedere mezzi propri; intuizione che si è rivelata vincente. Infatti oggi siamo in grado di offrire una vasta gamma di noli mare, aerei e terra da e per tutte le destinazioni. Naturalmente abbiamo le nostre destinazioni predilette, quelle in cui lavoriamo a stretto contatto con corrispondenti che ci permettono di offrire rese fino a DDP e lavorazioni particolari: Russia, Marocco, China, EAU e Iran.



I due fratelli Michele e Massimiliano Montalti, l'ultima generazione della famiglia che ha preso in mano le sorti dell'azienda

VOGLIAMO RIPERCORRE LA STORIA E L'EVOLUZIONE DELLA VOSTRA AZIENDA?

Il 4 dicembre del '67 mio nonno Carlo Montalti posiziona la prima pietra e istituisce i Magazzini Generali Raccordati di Cesena. Grazie alla sua intraprendenza in pochi anni porta ad alto livello l'attività di trasporto e gestione dei magazzini dello zucchero. Già dall'inizio mia nonna Ada, che

Iva, deposito fiscale accise) e certificazioni come il bollo Cee, sviluppando uno stretto rapporto con il mondo alimentare locale per i prodotti congelati e agricoli in genere. Nel 2007, con la morte di nostro padre, mio fratello Michele e io prendiamo in mano il timone dell'azienda e da subito intuimmo la necessità di un ulteriore cambiamento. Nel 2015, ci trasformiamo in MWM, Montalti Worldwide Moving, mantenendo l'autorizzazione di Magazzino Generale, di cui andiamo

fieri. E' stato così che in questi dieci anni abbiamo incentrato l'attenzione sul supporto logistico-doganale a clienti rivolti ai mercati internazionali, in export e import.

CI RICORDA LA MISSION AZIENDALE DI MWM?

Trovare soluzioni logistiche-doganali specifiche che possano soddisfare in una logica win win i nostri clienti e di



TRA I SERVIZI PROPOSTI DA MWM QUALI VI DANNO LE MAGGIORI SODDISFAZIONI E QUALI INVECE HANNO MAGGIORI DIFFICOLTÀ A IMPORSI E PERCHÉ?

I lavori di maggiore soddisfazione sono i progetti costruiti ad hoc, studiati sulle esigenze del cliente a stretto contatto con tutte i responsabili aziendali coinvolti nel progetto, come ad esempio negli ultimi anni abbiamo supportato l'export in Russia di parti di ricambio per diversi settori come Horeca e caffè. Questi naturalmente sono anche i lavori più complessi, ma scegliamo di giocarci questa sfida fino in fondo tutti i giorni. La difficoltà si pone quando il cliente non dà il giusto valore alle attività di servizio come la logistica. Abbiamo conosciuto però anche aziende che hanno avuto bisogno di toccare con mano le difficoltà e scontrarsi con esse, la cui massima reciproca soddisfazione è stata quella di tornare a lavorare in stretto contatto e questi sono legami che non si esauriscono nel tempo.

SEMPRE NELLA VOSTRA PRESENTAZIONE SI LEGGE "MWM OPERA NELLA CONVINZIONE CHE LA LOGICA RAPPRESENTI UNA VIA PREFERENZIALE PER MIGLIORARE L'APPROVVIGIONAMENTO, LA GESTIONE E LA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI". COME SI DECLINA OPERATIVAMENTE QUESTA VISION?

Per esempio, un uso corretto del deposito doganale e del deposito Iva consente di raggiungere un vantaggio finanziario in alcuni casi stupefacente. Pensate che nonostante questi tipi di autorizzazioni esistano già da tempo, ci sono ancora aziende che, non a-

vendoli sperimentati, si stupiscono del loro effetto finale pur nella semplicità dell'utilizzo. La complessità, la burocrazia, la correttezza fiscale è materia nostra e non deve pesare sull'azienda cliente. Altro esempio relativamente all'export è liberare spazio prezioso di movimentazione in un'azienda di produzione, spostando presso di noi prodotti che vanno consolidati e poi caricati su contenitori e spediti al cliente, il tutto studiato in stretta connessione con il cliente in modo tale da trovare il timing giusto privilegiando l'aspetto economico.

QUALI SONO I SETTORI MERCEOLOGICI IN CUI MAGGIORMENTE OPERATE. QUALI I RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2016 E IN QUESTO INIZIO DI 2017?

I settori merceologici più importanti per noi sono l'alimentare secco, congelato e condizionato, macchinari, parti di ricambio per macchinari e attrezzature, le sementi, il vino, i superalcolici, articoli per la casa, macchine da palestra, chiusure di sicurezza per bici e moto e caschi per bici.

DAL PUNTO DI VISTA DEGLI ASPETTI LEGATI ALLA BUROCRAZIA DOGANALE QUALI SONO I "PLUS" OFFERTI DA MWM?

La burocrazia doganale è un aspetto che fa parte del nostro Dna: da sempre abbiamo seguito l'evoluzione normativa e del deposito doganale, del deposito Iva, del codice doganale comunitario in stretta connessione con la commissione Dogane di Assologistica. Questo ci permette sì di mantenere un aggiornamento tempestivo, ma soprattutto di confrontarci apertamente con gli altri operatori del settore doganale.

TRA LE VOSTRE SPECIALIZZAZIONI VI È LA LOGISTICA DEL VINO: NE VOGLIAMO PARLARE?

Ci siamo interrogati sul nostro passato e abbiamo riscoperto che un'autorizzazione storica come il deposito fiscale accise poteva essere utilizzata oltre che per l'import di bevande alcoliche (whisky, rum, vodka, gin) anche a supporto dell'export di vino italiano in Italia e nel mondo. L'esigenza del mondo del vino di essere supportati da una logistica efficiente c'è ed è molto sentita. In questo settore la nostra chiave di successo è la rete di depositi fiscali qualificati da noi selezionati nell'ottica di dare al cliente un servizio fiscalmente corretto e impeccabile.

IL MARKET DRIVER DEL MOMENTO, ANCHE IN AMBITO LOGISTICO, È L'E-COMMERCE: COSA STA FACENDO AL RIGUARDO MWM?

Sicuramente in questo momento si parla tanto di eCommerce, ma siamo convinti che la logistica di questo settore abbia molti possibili sviluppi: è un settore in continua evoluzione con esigenze diverse rispetto a quelle tradizionali. In particolare, nel nostro caso si parte con l'interscambio ordini elettronico che si interfaccia direttamente con il sistema informatico, creiamo linee di prelievo ad hoc per ottimizzare le sempre veloci fasi di prelievo con il controllo dell'errore attraverso l'utilizzo della radiofrequenza, personalizziamo il packaging dal punto di vista funzionale, per una movimentazione veloce ed efficace e dal punto di vista estetico per contribuire a far diventare il prodotto un "bel regalo" per l'acquirente. Come vede siamo molto dinamici e con una grande vastità di servizi, ci teniamo a sottolineare anche che da sempre siamo Magazzini Generali e abbiamo sempre riconosciuto questa autorizzazione come un marchio di qualità, che si va ad aggiungere alle altre certificazioni (ISO 9001, AEO full, Bio, Bollo CE).

Codice della responsabilità degli enti

di **Lorenzo Nicolò Meazza**

Uno degli aspetti più critici, sia dal punto di vista giuridico che per l'impatto sulle aziende, della disciplina della responsabilità amministrativa degli enti ex D.Lgs 231/01 attiene all'applicazione delle misure cautelari a loro carico. Uno dei motivi che hanno portato il nostro legislatore a configurare la responsabilità da reato delle società come un ibrido tra penale e amministrativo consiste, difatti, proprio nella possibilità di prevedere penetranti e gravosi provvedimenti anticipatori che solo un giudice penale può infliggere. Nel nostro ordinamento la disciplina di tali misure è prevista dal Capo III, Sezione IV (artt.45/54) del D.Lgs 231/01, che ne distingue due differenti tipologie: interdittive e reali. Le prime, stante il richiamo dell'art. 45 all'art. 9, c. 2 del decreto, rappresentano rilevanti e insidiose limitazioni per la prosecuzione della vita imprenditoriale dell'ente e consistono in: a) interdizione dall'esercizio dell'attività (o nomina di un commissario giudiziale); b) sospensione o revoca delle autorizzazioni, licenze o concessioni funzionali alla commissione dell'illecito; c) divieto di contrattare con la pubblica amministrazione, salvo che per ottenere le prestazioni di un pubblico servizio; d) esclusione da agevolazioni, finanziamenti, contributi o sussidi e l'eventuale revoca di quelli già concessi; e) divieto di pubblicizzare beni o servizi. Come si potrà notare, tali misure interdittive sono potenzialmente capaci di mettere letteralmente in ginocchio la continuità aziendale o, quantomeno, di ridurre notevolmente il valore e la capacità di produrre profitto dell'impresa. Le misure reali, invece, sono previste agli artt. 53 e 54 del D.Lgs 231/01 e consistono

nel sequestro preventivo e nel sequestro conservativo. Il primo (art.53) è la misura ablatoria reale che aggredisce il prezzo o il profitto del reato, anche per equivalente (ossia il sequestro può essere effettuato su beni diversi da quelli connessi con l'illecito, ma per un valore pari) e può avere a oggetto, oltre che beni mobili e immobili, conti correnti, crediti, etc., anche titoli, quote azionarie o liquidità, anche se in deposito. Il sequestro conservativo (art. 54), d'altro canto, mira a garantire che non manchino o si disperdano le garanzie per il pagamento della sanzione pecuniaria, delle spese del procedimento e di ogni altra somma dovuta all'erario. Le misure cautelari reali, tanto invasive quanto le interdittive, portano con sé il grave rischio che la società, nei confronti della quale siano state applicate, si trovi priva di liquidità o degli strumenti o immobili tramite i quali poter proseguire la propria attività imprenditoriale. L'aspetto più delicato della questione consiste, però, nel fatto che sia le interdittive che le reali, per propria natura, sono misure che vengono prese dal giudice penale su richiesta del pubblico ministero durante le indagini, ossia in un momento nel quale non è ancora stata acclarata la responsabilità dell'autore del reato e, quindi, della società. È sufficiente che vi siano gravi indizi della commissione dell'illecito (il cosiddetto *fumus boni iuris*) e, a seconda che si tratti dell'una o dell'altra misura, il pericolo che vengano commessi nuovi illeciti (*periculum in mora*), ovvero l'astratta confiscabilità del bene da sottoporre a sequestro. Al fine di prevenire o quantomeno limitare l'invasività di queste misure cautelari, nella malaugurata ipotesi che venisse contestato un illecito



alla società, un passo fondamentale consiste nel dotarsi di un idoneo modello organizzativo. L'adozione e l'efficace attuazione di tale strumento, difatti, se da un lato porta all'esclusione della responsabilità dell'ente - e quindi dovrà essere valutato dall'accusa e dal giudice per le indagini preliminari prima dell'applicazione di una misura -, dall'altro sono le condizioni principali per poter sospendere o revocare il provvedimento cautelare, oppure sostituirlo con altro meno afflittivo, ai sensi degli artt. 49 e 50 del D.Lgs 231/01. Una corretta e approfondita mappatura dei rischi da reato che possono essere commessi all'interno dell'attività d'impresa può portare ad adottare quegli accorgimenti e quelle best practices che consentono di limitare al massimo il pericolo di dover essere chiamati a rispondere di un illecito da parte del giudice penale e di vedersi applicare delle misure cautelari che, anche se in un secondo momento possono ritenersi non suffragate da idonei elementi di accusa, potrebbero portare alla decozione della società o a un suo rilevante ridimensionamento.

l.meazza@avvocatomeazza.com ■

10 ANNI

CULTURA
FORMAZIONE

Assologica

culturaformazione@assologica.it
WWW.ASSOLOGISTICACULTURAEFORMAZIONE.COM

SETTEMBRE - OTTOBRE

SETTEMBRE

25 **Ridisegno e ottimizzazione delle reti distributive**
ing. Tito Zavanella, Senior partner in operation management, GEA consulenti di direzione

04 **Le Cooperative di logistica e trasporti dopo il Jobs Act; le norme (e la giurisprudenza) relative ai rapporti di lavoro alle dipendenze di tali tipi di società**
avv. Riccardo Maraga, Studio Legale Trevisan & Cuonzo

10 **Spedizioni, trasporti, magazzino: l'ABC del logistic manager**
dr. Luigi Terzi, Logistic Consultant e Presidente di Assologica Cultura e Formazione

18 **Demand Planning, ruolo e importanza di una funzione prioritaria per il team aziendale**
dr. Pierantonio Pierobon, Operations & Supply Chain Director di Fly Spa e Docente advance school - APICS

25 **Il trasporto internazionale di merci su strada e le regole di circolazione dei mezzi in ambito Ue ed extra Ue**
avv. Alessio Totaro, Studio Legale Lexjus Sinacta

OTTOBRE

NOVEMBRE - DICEMBRE

09 **La leva doganale per le imprese: Regimi speciali, AEO ed efficientamento dei flussi doganali**
avv. Ettore Sbandi, Studio Legale Tributario Santacroce & Associati

15 **La Convenzione SOLAS (Safety of life at sea) e il VGM (Verified Gross Mass), recepimento nazionale e applicazione delle diverse circolari**
avv. Alessio Totaro, Studio Legale Lexjus Sinacta

16 **Deposito, appalto, trasporto, tre contratti a confronto: quali soluzioni contrattuali adottare e quali tutele prevedere (specie se viene dato incarico al trasportatore)?**
avv. Grazia Torrente e Alessandra Vignone, Studio Legale Internazionale Torrente-Vignone

22 **Operations/Supply Chain Management e Supply Chain Finance, quale rapporto nel favorire la capacità di generare liquidità?**
dr. Pierantonio Pierobon, Operations & Supply Chain Director di Fly Spa e Docente advance school - APICS

NOVEMBRE

I CORSI

Gestione dei trasporti: le regole generali e l'esperienza Barilla

29 dr. Riccardo Stabellini, Logistics Director Italy di Barilla
dr. Alberto Bertani, Logistics Professional di Barilla

DICEMBRE

14 **Valore e Origine doganale: Preferenze e Made in - rischi e opportunità di pianificazione**
avv. Ettore Sbandi, Studio Legale Tributario Santacroce & Associati

GENNAIO - FEBBRAIO - MARZO

09 **Il contratto di trasporto rivisitato in seguito alle più recenti normative ministeriali**
sig. Aldo Rosada, Consigliere Nazionale e Presidente della Commissione Trasporti di Assologistica

18 **SCOR - Come impostare un sistema di KPI di successo**
dr. Pierantonio Pierobon, Operations & Supply Chain Director di Fly Spa e Docente advance school - APICS

GENNAIO

24 **Trasporto internazionale su gomma: cosa impone la normativa, quali gli obblighi e le responsabilità per vettore e committente? in caso di lite cosa succede?**
avv. Grazia Torrente e Alessandra Vignone, Studio Legale Internazionale Torrente-Vignone

31 **Acquisizione delle società di logistica e trasporto: modelli e strategie di acquisizione. Valutazione economica e operativa dell'azienda e verifica degli asset aziendali. Sorte dei dipendenti a seguito della cessione**
avv. Alessio Totaro, Studio Legale Lexjus Sinacta

07 **Contratto di logistica e outsourcing logistico, aspetti normativi e pratico-organizzativi**
avv. Grazia Torrente e Alessandra Vignone, Studio Legale Internazionale Torrente-Vignone

15 **Il logistic manager: competenze e abilità di un professionista tra i più richiesti dal mercato**
dr. Luigi Terzi, Logistic Consultant e Presidente di Assologistica Culturale e Formazione

FEBBRAIO

21 **Il contratto di appalto in logistica: requisiti, responsabilità solidale e le eventuali sanzioni, anche alla luce della recente evoluzione giurisprudenziale**
avv. Riccardo Maraga, Studio Legale Trevisan & Cuonzo

28 **La responsabilità penale delle imprese di logistica. Pro e contro della scelta di dotarsi di un Modello e di un Codice Etico nel settore dei trasporti e della logistica. I modelli organizzativi previsti dal DLGS 231/2001**
avv. Alessio Totaro, Studio Legale Lexjus Sinacta

01 **I trasporti marittimi regolati da polizza di carico: diritti, obblighi e responsabilità degli operatori logistici**
avv. Marco Lenti, Studio Legale Mordiglia

MARZO

07 **I contratti di locazione degli Immobili commerciali, magazzini e uffici. Modelli contrattuali e casi pratici**
avv. Alessio Totaro, Studio Legale Lexjus Sinacta

Segreteria corsi: 02 6691567 e 02 6690319 - 334 6852762 c/o Assologistica via Cornalia, 19 MILANO

Crisi delle banche e “fasi lunari”

di **Franco De Renzo***

La Corte di Cassazione Civile, sezione I, 20 aprile 2017 n. 9983, ha ritenuto che il curatore del fallimento di una società è legittimato ad agire, ex artt. 146 legge fallimentare e 2393 codice civile, nei confronti della banca, ove risulti che questa sia responsabile, in solido con gli amministratori, per il danno cagionato alla società fallita dall'abusivo ricorso al credito. L'attività di erogazione di credito, infatti, può essere considerata abusiva: come il ricorso abusivo al credito può essere fonte di responsabilità per gli amministratori ove sia andato oltre i confini dell'accorta gestione imprenditoriale, così la stessa erogazione del credito può comportare un illecito della banca, ove sia accertata, come nel caso di specie, la perdita del capitale della società finanziata. Un simile comportamento illecito della banca concorre, dotato di intrinseca efficacia causale, e integra un danno per la società in sé, oltre che ai creditori anteriori. Una volta stabilito che la società ha subito un danno in conseguenza della non corretta gestione degli amministratori che, nonostante la causa di scioglimento, avevano chiesto e ottenuto finanziamenti dalle banche, la relativa azione di responsabilità, tanto nei confronti degli amministratori quanto delle banche, compete al curatore, una volta sopravvenuto il fallimento della società.

La Banca d'Italia, dal 1938, come è riportato nel profilo istituzionale, svolge compiti di vigilanza bancaria e finanziaria nei confronti degli intermediari bancari e non bancari, che sono iscritti in appositi albi. L'attività di vigilanza si esplica - oltre che attraverso attività di controllo a distanza e accertamenti in loco, tesi a verificare il rispetto delle condizioni per l'esercizio dell'attività bancaria e finanziaria - anche mediante l'adozione di provvedimenti amministrativi. I provvedimenti più significativi che coinvolgono le banche sono le autorizzazioni, le sanzioni e i provvedimenti relativi alla gestione delle situazioni problematiche.

Il Meccanismo di vigilanza unico (MVU) è il sistema europeo di vigilanza bancaria che comprende la Bce e le autorità di vigilanza nazionali dei paesi partecipanti. Le sue principali finalità sono::

- salvaguardare la sicurezza e la solidità del sistema bancario europeo;
- accrescere l'integrazione e la stabilità finanziarie;
- assicurare una vigilanza coerente.

Insieme al Meccanismo di risoluzione unico, l'MVU è uno dei pilastri dell'unione bancaria dell'Unione.



Roma, via Nazionale, Palazzo Koch, sede della Banca d'Italia

La crisi economica ha costretto tante aziende a ripensare alle loro attività, facendo emergere, purtroppo, anche molte situazioni fallimentari. Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, nelle sue considerazioni finali, il 31 maggio 2017, si è meravigliato e sorpreso per le critiche rivolte, a suo dire, ingiustamente, verso il direttorio che, invece, si è comportato sempre correttamente e con il massimo impegno: “La Banca d'Italia è stata criticata. A volte con toni aspri, spesso con imprecisioni gravi. E' stata accusata di non aver capito quello che stava accadendo in alcune banche o di essere intervenuta tardi. Posso assicurare che l'impegno del direttorio è stato massimo”. Il governatore ha anche difeso il sistema bancario che non è in crisi, nonostante alcuni casi isolati ma vivo, come dimostrano l'aumento Unicredit e la fusione Banca popolare di Milano e Banco popolare di Verona, e ridimensionato il problema delle sofferenze. Ha inoltre aggiunto che il nodo vero sono i 20 miliardi di crediti deteriorati in mano alle banche in difficoltà che, se fossero ceduti, determinerebbero 10 miliardi di perdite. I crediti deteriorati netti sono triplicati dal 2007 al 2015 e a fine 2016 erano pari a 173 miliardi di euro: le sofferenze raggiungono gli 81 miliardi pari al 4,4% dei prestiti totali, a fronte dei quali le banche detengono garanzie reali per 90 miliardi. Il governatore ha rammentato alle banche i loro compiti, la razionalizzazione e la riduzione degli sportelli, la riduzione dei costi del lavoro, la gestione attiva o la cessione senza sconti delle sofferenze, la massima attenzione alla correttezza con i clienti. Nell'intervista al Corriere della Sera dell'11 giugno, Visco ha ribadito che “la vigilanza ha lavorato con il massimo impegno utilizzando tutti gli strumenti a disposizione. Ciò detto, è ovviamente sempre possibile fare meglio e noi ci impegneremo ancor di più per la nostra parte”.

Stefano Righi su *Economia* del 19 giugno, pag. 4, ha scritto che: “Il credito è un bene comune, la sua industria differisce da ogni

altra: ecco perché le autorità svolgono il loro compito, con tanta pedissequa meticolosità". Mi permetto correggere e dico che ... "le autorità dovrebbero svolgere il loro compito, con molta pedissequa meticolosità". Alcuni istituti di credito hanno fatto proposte per acquisire per un euro le banche "fallite" ma prive di passività che devono essere ripianate dallo Stato. Quindi, il comportamento scorretto di alcuni (ormai tanti) amministratori ricadono, come al solito, non nei confronti di chi dovrebbe rifondere tali misfatti ma sulle spalle di chi si comporta correttamente e paga le imposte regolarmente, con l'ulteriore aggravio di dover contribuire per sanare le malefatte di chi si è arricchito illecitamente o ha fatto arricchire altri. La polizia e le forze dell'ordine non possono debellare la delinquenza che è sempre esistita e non sarà eliminata anche se si raddoppiasse il numero delle persone a disposizione. Capisco sia difficile, nel nostro paese, trovare molte persone pronte ad assumersi le proprie responsabilità ma se i dirigenti delle banche si sono sempre comportati correttamente, avendo avuto il sostegno anche del direttorio della Banca d'Italia (che ha operato con il massimo impegno), vuoi vedere che la crisi che è costata tanta erosione di liquidità, di perdite, di fallimenti, di una riduzione del valore dei titoli bancari da raccontare ai nipotini, è solo colpa delle "fasi lunari"? Dove sono state la BCE, la Banca d'Italia, il Ministero di Economia e Finanza, la Consob e la Magistratura in questi dieci anni? La parola "vigilanza" ha un valore differente a seconda di chi dovrebbe effettuarla.

Nel caso della Banca d'Italia, l'impegno è stato massimo e, quindi, senza colpe.

Per i membri del Collegio sindacale delle tante piccole e medie aziende italiane, vero perno su cui si fonda l'intera patria economia, invece, manca poco che la vigilanza debba estendersi anche alla congruità del consumo della carta igienica per dipendente.

I sindaci sono ritenuti responsabili più degli amministratori che, naturalmente, hanno commesso le malefatte perché i sindaci devono controllare l'operato dell'organo amministrativo e sono responsabili di qualsiasi cosa accada in azienda. Forse, qualcosa non quadra. E non certo per la responsabilità dei sindaci.

Credo sia necessario che le responsabilità siano assunte in pieno da coloro che devono fare o non fare qualcosa e non scaricare sempre sugli altri.

* Franco De Renzo, tel. 0245101071

email: segreteria@studioderenzo.it



29 - 30 Giugno 2017
PALAZZO SAN GIORGIO
GENOVA

MAIN CONFERENCE OF



genoa
shipping
week

COMITATO
PROMOTORE:

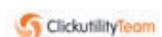


UNIVERSITÀ DI GENOVA

PARTNER
ISTITUZIONALI:



ORGANIZZATO DA:



IN COLLABORAZIONE CON:



Infrastrutture e aiuti di Stato

di **Marco Lenzi***

Il Trattato sul funzionamento dell'Unione assegna alla commissione l'obiettivo di far rispettare la normativa europea sugli aiuti di Stato. Gli Stati membri devono, di norma, avvisare la commissione delle loro intenzioni di procedere con aiuti di Stato e dovrebbero darvi seguito solo dopo aver ricevuto il consenso da parte di quest'ultima. Il regolamento del Consiglio n. 994/98 del 7 maggio 1998, modificato dal regolamento n. 733/2013 del 22 luglio 2013, consente alla commissione di adottare i cosiddetti regolamenti di esenzione per categoria sugli aiuti di Stato. Con questi regolamenti, la commissione può dichiarare categorie specifiche di aiuti di Stato compatibili con i Trattati a patto di soddisfare determinate precise condizioni, esonerando quindi gli Stati membri dall'obbligo di notifica preventiva e dalla necessità di ottenere l'approvazione della commissione. In particolare, la regola "General Block Exemption Regulation" prevista dal regolamento della commissione N. 651/2014, indica delle categorie di aiuti di Stato compatibili con il Trattato che consentono di omettere il controllo preventivo della commissione in quanto ritenuti non in grado di falsare la concorrenza nel mercato europeo. Ciò consente agli Stati membri di dare immediatamente e direttamente corso agli aiuti di Stato, con piena certezza e senza alcun controllo preventivo della commissione.

I criteri indicati nella General Block Exemption Regulation indicano, in particolare, i possibili beneficiari e l'ammontare massimo dell'aiuto che lo Stato può concedere. Il fatto, poi, che un aiuto di Stato non rispecchi i criteri della General Block Exemption Regulation non lo rende automaticamente incompatibile con le regole europee, ma comporta solamente che tale finanziamento dovrà essere notificato alla commissione, che effettuerà un controllo caso per caso sulla compatibilità con la normativa applicabile. Il 17 maggio 2017, la commissione ha ampliato la portata della General Block Exemption Regulation rendendo possibile operare ed emettere aiuti di Stato a favore di infrastrutture quali porti e aeroporti. Gli Stati membri potranno quindi effettuare investimenti pubblici negli aeroporti regionali che gestiscono fino a 3 milioni di passeggeri l'anno (più di 420 aeroporti in tutta l'Unione, pari al 13% del traffico aereo) in piena certezza giuridica e senza previo controllo della commissione. I governi saranno altresì autorizzati a coprire i costi relativi alle spese di funzionamento di piccoli aeroporti che gestiscono fino a 200 mila passeggeri all'anno; questi aeroporti garantiscono la connettività di svariate regioni ma non influiscono in maniera sostanziale sulla concorrenza nel mercato poiché ge-



La commissione europea ha deciso di consentire, con alcuni limiti, aiuti di Stato a porti e aeroporti

stiscono solo lo 0,75% del traffico aereo. Per quanto riguarda i porti, invece, gli Stati membri potranno effettuare investimenti fino a 150 milioni di euro se si tratta di porti marittimi e fino a 50 milioni di euro per i porti interni senza la preventiva autorizzazione della commissione. Il medesimo regolamento autorizza le autorità pubbliche, entro determinati limiti, a coprire le spese di dragaggio dei porti, il miglioramento delle infrastrutture e le relative vie di accesso. Sono escluse le spese relative ad attività non correlate al trasporto, quali uffici, negozi o impianti di produzione industriali attivi in un porto. Nel caso dei porti marittimi, l'ammontare di aiuto di Stato autorizzato è determinato, salvo regole particolari, in percentuali sul costo totale dell'investimento che vanno dal 100% per investimenti fino a 20 milioni di euro fino al 60% autorizzato in caso di investimento oltre i 50 milioni. Nel caso in cui la costruzione, il miglioramento o la manutenzione delle infrastrutture siano affidati a terzi, la relativa assegnazione dovrà essere svolta su "competitive, transparent, non-discriminatory and unconditional basis". Il regolamento sarà pubblicato prossimamente nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e entrerà in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione. Vale la pena notare inoltre che il nuovo regolamento avrà efficacia retroattiva anche per aiuti concessi prima della sua entrata in vigore a patto che siano soddisfatti tutti i requisiti indicati. ■

*** Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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



ESPORTATE SENZA PENSIERI.
INKA È BENVENUTO OVUNQUE.



INKA è il pallet innovativo che raggiunge facilmente ogni destinazione e viaggia su qualsiasi mezzo. Con INKA



non è richiesto alcun trattamento antiparassitario per le spedizioni in **Australia, Nuova Zelanda, Argentina, Brasile, Sud Africa, Cina, Canada, Messico e Usa.** INKA è il bancale di 

nuova generazione economico, leggero e sicuro, che grazie alla sua struttura impilabile permette una notevole riduzione dei costi di stoccaggio e di trasporto. Composto interamente da legno e resine naturali, INKA è ecologico, riciclabile e **certificato PEFC**. Inoltre è sempre disponibile nei vari formati, grazie alla fitta rete di distributori presenti su tutto il territorio nazionale.



CORNO PALLETS^{srl}

www.cornopallets.it



esclusivista
INKA
PALLETS

SALUZZO (CN) • Tel. 0175 45.531 • info@cornopallets.it

Rischio cyber nella logistica e

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta*

La cybersecurity è divenuta un elemento essenziale in tutti i settori nei quali ci si affida all'information technology. Le cronache quotidiane attestano ormai in modo evidente il rischio di accessi a opera di hacker e sottrazione e divulgazione di dati sensibili. Come è stato efficacemente evidenziato dal direttore dell'Fbi Robert S. Mueller: "Ci sono solo due tipi di società: quelle che hanno sofferto un attacco di hacker e quelle che lo subiranno". Il mondo della logistica naturalmente non è immune, anche in considerazione del fatto che in alcuni settori (si pensi a quello della distribuzione logistica industriale o all'attività dei corrieri) gli operatori custodiscono un numero estremamente significativo di dati sensibili. Il

2016 ha visto l'introduzione di numerose linee guida per la cybersecurity nel settore logistico, preparate da operatori e da società di consulenza. Si tratta tuttavia ancora di primi passi. Sotto il profilo assicurativo il mercato italiano è ancora in una fase iniziale, con un numero relativamente ristretto di compagnie che operano con proprie polizze e spesso propongono testi già collaudati in paesi in cui la copertura dei rischi cyber è molto più sviluppata. L'uso di tali polizze spesso determina difficoltà di interpretazione e applicazione, dal momento che si tratta di testi pensati per sistemi legali diversi, e la traduzione in italiano di clausole concepite per operare in ordinamenti di common law spesso determina incertezze. Va aggiunto che la categoria dei rischi cyber è notoriamente ampia e variegata. Essa include i danni nascenti dalla perdita di dati, la divulgazione di informazioni altamente sensibili al pubblico o a concorrenti, si estende ai danni reputazionali, ai danni economici da interruzione di attività produttive o nascenti dall'impatto che sul mercato azionario ha la divulgazione di notizie aventi a oggetto casi di hackeraggio estesi e potenzialmente suscettibili (soprattutto negli Usa e nel Regno Unito) di far scattare class action con richieste risarcitorie elevate.

Non sorprende a questo punto che nel settore cyber l'assunzione dei rischi implica notoriamente difficoltà di quotazione, perché i dati suscettibili di divulgazione o di uso illecito per



Dice il direttore dell'Fbi: "Ci sono solo due tipi di società: quelle che hanno sofferto un attacco di hacker e quelle che lo subiranno"

effetto di accessi a opera di terzi possono variare in modo significativo. In questo contesto è interessante analizzare cosa è accaduto negli ultimi anni in Usa e Regno Unito, e in particolare gli insegnamenti che si possono trarre da recenti casi giudiziari. Il dato che emerge è la crescita esponenziale del rischio per gli amministratori di società vittime di azioni di hackeraggio di subire azioni di responsabilità da parte di soci e azionisti che lamentano la mancata adozione di misure preventive e protettive. Si pensi ad esempio alle azioni intraprese nel corso del 2014 in Usa nei confronti degli amministratori di Target Corp e Wyndham Worldwide e al giudizio intrapreso nel settembre 2015 nei confronti di dodici Directors e Officers di Home Depot, da parte di azionisti che avevano sostenuto che gli amministratori avevano violato "their fiduciary duties of loyalty, good faith and due care by knowingly and in conscious disregard of their duties failing to ensure that Home Depot took reasonable measures to protect its costumers' personal and financial information". E' interessante rilevare che nel giudizio gli attori avevano richiamato i precedenti Target e Wyndham, sostenendo che essi rappresentavano un avvertimento dei rischi legati a cyber attacks: dunque, l'esistenza di precedenti è stata utilizzata per argomentare che la soglia di diligenza posta a carico degli amministratori nel prevenire azioni di hackeraggio si è progressivamente innalzata, e che il fenomeno è divenuto talmente esteso e rilevante da imporre un'attività specifica.

coperture assicurative

E' un dato da considerare con attenzione, soprattutto tenuto conto che nelle coperture D&O è spesso presente una cyber exclusion che recita "including cyber security breach e data breach".

Un altro dato che emerge dall'esame dei precedenti disponibili nella giurisprudenza Usa è la difficoltà di applicare testi di polizza evidentemente concepiti in un contesto diverso e ormai risalente a fattispecie in cui le attività di accesso illegittime a dati sensibili hanno avuto dimensioni inusitate, e prodotto danni di entità difficilmente immaginabile anche solo poco tempo fa. Si è rilevato in particolare complesso accertare se danni e spese sostenute dagli assicurati rientrassero in copertura, soprattutto in relazione alla prova che i dati trafugati avessero ricevuto o meno divulgazione. Esempio al riguardo è il caso del 2015 Recall Total Information Management Inc. v. Federal Insurance Co. La prima aveva un contratto con Ibm Corporation per la raccolta e la custodia di banche dati contenenti dati e informazioni sensibili di impiegati Ibm. Recall si era avvalsa di un vettore terrestre per il

in giudizio, perché la Corte ha ritenuto che la "personal injury clause" contenuta nella polizza non fosse operante, non essendosi verificata alcuna publication. Un rischio particolarmente rilevante negli Usa (e in altri ordinamenti dove lo strumento è diffuso) è rappresentato dalle class action, ossia le azioni promosse da gruppi di danneggiati che sostengano di aver subito un pregiudizio dal medesimo evento o dalla medesima condotta tenuta dalla parte citata in giudizio. E' spesso difficile per i danneggiati provare in concreto i danni subiti, in mancanza di certezza che i dati siano stati utilizzati. Le transazioni raggiunte per definire le class action sono state tuttavia spesso per importi elevati (nel caso Target, in cui vi era stata la divulgazione del numero delle carte di credito e di dati di 110 milioni di clienti, l'importo complessivo versato per la transazione è stato di 290 milioni). In un altro caso molto noto, sorto a seguito dell'accesso di un hacker ai programmi PlayStation della Sony e ai dati personali di 100 milioni di clienti, Sony ha non solo subito gravi danni da sospensione della produzione, ma anche ben 64 class action.



trasporto di tali dati; nel corso di un trasporto il vettore aveva perduto un collo, con dati di migliaia di impiegati Ibm. Non vi era nessuna evidenza che vi fosse stato accesso al materiale da parte di terzi, ma Ibm aveva tuttavia sostenuto costi pari a sei milioni di dollari per l'acquisto di "identity theft services". Ibm aveva chiesto il rimborso delle somme sostenute a Recall, che a sua volta aveva chiesto l'indennizzo agli assicuratori, facendo leva sulla previsione di polizza che copriva i casi di "injury... caused by an offense of... electronic, oral, written or other publication of material that... violates a person's right of privacy". La richiesta è stata tuttavia respinta

Va aggiunto che ormai tutti i paesi si stanno dotando di autorità di vigilanza con forti poteri sanzionatori in caso di accertate violazioni della normativa locale in materia di protezione dei dati personali: si pensi ad esempio al Regno Unito, dove l'Information Commissioner Office può intervenire in caso di violazioni del Data Protection Act, comminando sanzioni che possono giungere fino a 20 milioni di euro o al 4% dei ricavi della società nell'anno precedente. L'impatto economico di un data breach può dunque essere estremamente rilevante, e molto difficile da valutare in via preventiva. E' di questi giorni ad esempio la notizia che il prezzo che Veri-

zoner verserà per rilevare Yahoo è stato ridotto di 350 milioni di dollari rispetto all'offerta originaria di 4,48 miliardi di dollari, a seguito degli annunci di Yahoo di aver subito rilevanti data breach nell'agosto 2013 e nel 2014. ■

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

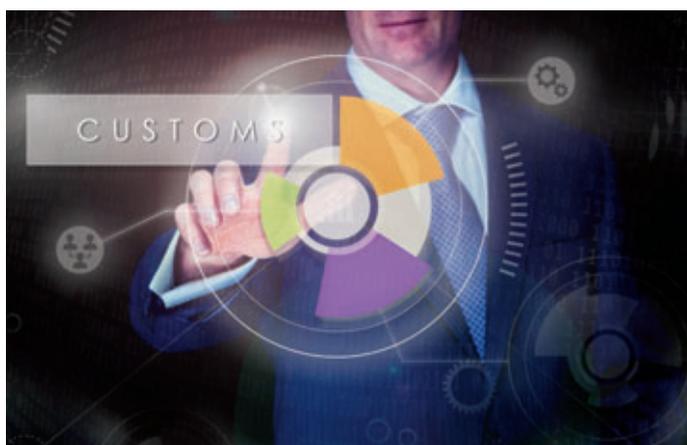
Ufficializzati i fast corridor

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Finalmente diventa tangibile nel panorama, tutto italiano, della logistica informatizzata, la possibilità di un significativo upgrade del farraginoso motore burocratico del trasferimento merci: anche il nuovo codice doganale dell'Unione europea, in vigore dal 1 luglio 2016, ha previsto la regolamentazione dell'istituto del fast corridor. Un via libera a livello comunitario che presenta all'Italia una gustosa portata su un piatto d'argento. Abbiamo, infatti, grazie a questo strumento, tutte le carte in regola per invertire quella tanto temuta tendenza di assorbimento del traffico di merci containerizzate da parte del nord Europa, che attualmente attrae il 68,4% dei flussi, a fronte di un 36,6% che approda nei porti "casalinghi". Le molteplici ragioni di questo deficit di competitività hanno un minimo comune denominatore, da ravvisarsi nella complessità delle operazioni di import/export, resa ancor più stagnante dalla eccessiva burocratizzazione dei processi: ritardi, inefficienze, mancanza di adeguati flussi informativi tra gli attori pubblici (soprattutto, posta l'irrinunciabile esigenza di controllo e sicurezza di ciò che entra ed esce dal nostro paese) e gli operatori privati. Tutto ciò è stato senza dubbio frutto di una mancanza di innovazione, anche tecnologica, in questo settore. Una risposta che, per fugare ogni dubbio, riesca a conciliare esigenze, del tutto legittime, di sicurezza e controllo da una parte, di efficienza, facilità e celerità dall'altra, è stata offerta da un imponente sforzo di uomini e mezzi da parte dell'agenzia delle dogane italiana, che ha reso possibile l'abbattimento di tempi, procedure fisiche e costi, mediante l'elaborazione di infrastrutture immateriali in grado di snellire significativamente l'iter delle merci. I fast corridor non sono altro che una serie di procedure altamente informatizzate e automatizzate che contemperano in maniera efficace interessi pubblici e privati, andando in ultima battuta a favorire l'afflusso merceologico nei porti del paese: è finalmente realtà la possibilità di trasferire merci allo Stato estero senza emissione del documento doganale di transito T1 ed espletare le procedure doganali, di importazione definitiva, non presso il porto di entrata della merce, ma presso il nodo logistico in-land, con contestuale riduzione del time to market e un allungamento di banchina fino allo snodo logistico interno. A ciò, peraltro, si aggiunge una nota di assoluto merito, data da una piena coerenza del progetto agli standard europei in materia di abbattimento delle emissioni nocive generate dal trasporto merci: si riducono i tempi di attesa in banchina, spostamenti

superflui delle merci containerizzate, e di conseguenza si contengono emissioni di CO2. Pare delinearsi a tutti gli effetti un esponenziale step evolutivo su molteplici direttrici, tutte meritevoli, tuttavia lo scetticismo professionale è sempre in agguato. La modernità che tanto si loda arreca, sempre, inesorabilmente una certa dose di diffidenza... quasi fossimo da troppo tempo abituati a promesse mai mantenute. E la sicurezza delle merci? Chi controlla la procedura? Anche sotto questo profilo, gli attori pubblici e gli operatori privati trovano una rassicurante risposta nei sistemi di tracciamento elettronico delle merci, km per km, fino a destinazione in-land: si pensi al trasporto ferroviario, dove un quadruplo controllo incrociato, dalla banchina portuale al nodo logistico interno, permette di avere una tracciabilità completa della catena logistica in movimento: sistema informativo di RFI, sistema di tracciamento del vettore ferroviario, sistema corrispondente dell'agenzia delle dogane a cui si aggiunge, in ultima battuta, il sistema informativo del gestore del magazzino di temporanea custodia (A3), del nodo logistico di destinazione, che mette a disposizione una "fideiussione" a garanzia dei diritti doganali nei confronti dell'erario, sulle merci in trasferimento, e ne è responsabile già dal punto di sbarco sino al regolare arrivo delle merci a destinazione. Date le robuste fondamenta dell'istituto, e il particolare momentum di favore dell'area mediterranea, risulta essenziale dare un'adeguata pubblicità al mercato di questi strumenti, senza cadere nella



trappola del ...vorrei ma non posso. Trasparenza, obiettività e dati operativi: solamente una risposta fattuale alle nostre eterne incertezze riuscirà a finalizzare questa appetitosa opportunità. ■

Formare nuovi manager portuali

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Il 4 ottobre prossimo, presso l'auditorium dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, si terrà l'iniziativa formativa e culturale "La scuola va in porto", realizzato da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e l'Associazione EWMD. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è attiva dal 1991 nello sviluppo delle risorse umane che già operano o che desiderano inserirsi professionalmente nel settore logistica e trasporti, ed è un punto di riferimento riconosciuto a livello nazionale, per imprese, enti, istituzioni e giovani in cerca di lavoro. EWMD, fondata nel 1984 da un gruppo di imprenditrici e accademiche (operativa in 26 paesi, dagli Stati Uniti al Sud Africa, dall'Australia all'Europa) è un network a respiro internazionale che promuove, sviluppa e sostiene la formazione personale e professionale delle donne incoraggiandole ad assumere posizioni di responsabilità nell'ambito del lavoro e nella società, con l'obiettivo di migliorare la qualità del management in Europa. Dalla sinergia tra EWMD e Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è nata l'idea di promuovere iniziative di interesse per il territorio, volte in particolare allo sviluppo di una cultura dell'economia del mare presso i più giovani, a partire dalla consapevolezza che le potenzialità legate al mare rappresentano per il comprensorio di riferimento, ma anche a livello nazionale, una delle più significative risorse, soprattutto in termini di occupazione. Per questo è stato pensato di coinvolgere gli studenti delle scuole e degli istituti del territorio che hanno aderito alla proposta nella partecipazione a un evento, specificamente volto ad approfondire attività, figure professionali e trend di sviluppo dell'economia legata al mare.

E' previsto il coinvolgimento, in qualità di testimoni, di responsabili e addetti di aziende ed enti rappresentativi dei diversi comparti dell'economia blu e delle diverse funzioni in essa operanti. L'evento sarà inoltre occasione per presentare storie di successo e di realizzazione personale, che facciano

da stimolo alla motivazione dei più giovani, orientando positivamente il loro approccio al mondo del lavoro. I testimoni racconteranno nel modo più coinvolgente e dinamico possibile le opportunità e le criticità che la nostra economia del mare

presenta, facilitando un orientamento al mercato e al porto "reale". Al termine dell'evento, nell'ottica di garantire continuità al progetto e svilupparlo per i prossimi anni scolastici, sarà sottoposto alle scuole un questionario, utile a individuare fabbisogni e attese specifiche, così da programmare in futuro nuove iniziative mirate e personalizzate. L'iniziativa potrà inoltre successivamente svilupparsi nel senso di un'occasione di innovazione per il territorio,



Lo sviluppo di una cultura logistica passa anche attraverso esperienze di scuola-lavoro

ad esempio tramite l'istituzione di un concorso a tema per le scuole, che potrebbe diventare un appuntamento stabile annuale in cui valorizzare la creatività dei giovani in rapporto alla risorsa "mare" e in coerenza con il proprio percorso curricolare.

"Riteniamo indispensabile sviluppare una maggiore consapevolezza nei giovani circa le opportunità esistenti nell'ambito dell'economia del mare, non soltanto una volta usciti dai circuiti scolastici, ma proprio dal di dentro dei programmi curricolari", sottolinea Genziana Giacomelli, direttore di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. "Stiamo programmando l'iniziativa di ottobre in stretta collaborazione con le imprese del territorio. Il porto della Spezia infatti, grazie ad alcune sue eccellenze imprenditoriali, ha sempre accordato un particolare interesse al coinvolgimento nell'ambito di attività rivolte a studenti, anche nella forma di un'ospitalità per esperienze di alternanza scuola lavoro, per lo sviluppo di progetti o per altre e varie forme di accoglienza e di affiancamento all'istruzione. Crediamo che questo costituisca un fattore determinante perché possa attecchire e svilupparsi una cultura logistica che possa realmente incidere anche a livello economico e occupazionale".

Perché non certificare anche

di **Daniele Testi**
Presidente di Sos-Log



Se al prossimo acquisto online tra le varie opzioni di consegna trovassimo oltre al tasto “Consegna Gratis” anche l’alternativa “Consegna Sostenibile”? Quanti di noi sarebbero pronti a fare una scelta di questo tipo? Lo stesso meccanismo potrebbe ripetersi davanti a un qualsiasi banco vendita della grande distribuzione o del negozio di fiducia. Possiamo immaginarci uno scaffale con prodotti che abbiano avuto un processo di logistica e distribuzione sostenibile garantito e validato da un ente terzo? Quanto è pronto il consumatore finale a una nuova consapevolezza di acquisto di prodotti che abbiano nella sostenibilità una peculiarità specifica completa ovvero in grado di considerare i fattori economici, sociali e ambientali dei processi di approvvigionamento, produzione, distribuzione e possibilmente di riuso e riciclo finale?

SOS LOG, l’associazione per la logistica sostenibile, è nata nel 2005 proprio con questo modello culturale di riferimento, impostando la propria missione associativa per valorizzare tutte le buone pratiche che dimostrassero quanto la sostenibilità sia una leva per innovare, essere più efficienti e competitivi.

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

Ciò che però ha imposto una nuova accelerazione è l’avvento dell’eCommerce che molti esperti prevedono assumerà un peso sempre più strategico nelle modalità di acquisto quotidiane con una ricaduta sui processi di consegna e logistica stravolgente e con un equilibrio complesso da trovare per le nostre città, il legislatore e per gli operatori coinvolti: dinamiche che possono essere lette come rischio per le imprese di logistica ma anche come una grande opportunità.

Queste riflessioni hanno contribuito a rafforzare nell’associazione la volontà di accelerare su un progetto che da molti anni era in gestazione: il marchio della Logistica Sostenibile. Il 5 giugno, in concomitanza con la giornata internazionale dell’ambiente, a Milano presso la sede di Assolistica, è stato dunque presentato in anteprima alla stampa il protocollo di Logistica Sostenibile frutto della collaborazione tra l’associazione SOS LOG e il Lloyd’s Register uno dei principali enti di certificazione mondiali. Il mar-



La **Logistica Sostenibile** contribuisce ad ottimizzare l’energia necessaria per **approvvigionare** **distribuire** **usare** e **smaltire/riciclare**

La **Logistica Sostenibile** minimizza gli impatti ambientali per **approvvigionare** **distribuire** **usare** e **smaltire**

La **Logistica Sostenibile** migliora l’impatto dei processi logistici sulle **persone, la qualità della vita delle nuove generazioni e la competitività delle imprese**

la “sostenibilità logistica”?

chio di Logistica Sostenibile è infatti legato alla validazione di un protocollo sviluppato nel corso degli ultimi 12 mesi e frutto dell'esperienza Lloyd's e di oltre 12 anni di casi aziendali raccolti dalla associazione. Alla definizione del modello ha inoltre contribuito un processo di “blind analisi” con realtà nazionali e internazionali che hanno acconsentito a collaborare per l'individuazione delle 21 sfide della Logistica Sostenibile: la struttura teorica su cui il protocollo offre il sistema di misurazione del grado di maturità delle imprese che vogliono aderire all'iniziativa.

Il protocollo incorpora i principi della linee guida internazionali di riferimento (GRI, agenda 2030 dell'Onu, Accountability 1000) e consta di due parti principali: una di tipo strategico e una più verticale legata alla sfide della logistica sostenibile. Nella prima parte del protocollo i validatori del Lloyd's verificano se l'organizzazione abbia espresso una “strategia di sostenibilità” in relazione a tre variabili:

- I portatori di interesse.
- Le materialità, ovvero le priorità di investimento rilevanti per il business aziendale.
- La governance ovvero la verifica di implementazione di una organizzazione interna dedicata alla sostenibilità.

Se l'azienda ha raggiunto la soglia di maturità strategica che viene ritenuta “sufficiente” può passare alla seconda fase durante la quale si esaminano 21 sfide logistiche che coprono tre tematiche: ambientale, sociale, economica.

Terminato il processo di validazione con il Lloyd's, l'azienda riceve un report completo e un attestato di verifica che viene consegnato anche alla Associazione SOS LOG che conseguentemente rilascia il marchio pubblicando il nome dell'azienda in un registro pubblico disponibile sul sito <http://www.sos-logistica.org/protocollo-sos-log/>

Il marchio è stato pensato per tutti gli operatori logistici ma anche per le aziende della grande distribuzione o manifatturiere ovvero con prodotti la cui supply chain abbia un impatto significativo nella catena del valore. I principali vantaggi che una azienda può ottenere aderendo a questa iniziativa sono quattro:

1. Il modello, ovvero la possibilità di avere un report personalizzato sulle proprie iniziative di sostenibilità che tiene conto di tre aspetti: ambientale, sociale ed economico
2. L'impatto. Il protocollo misura e oggettiva l'impatto delle



attività aziendali sull'ambiente nel rispetto degli standard sociali condivisi, validando l'equilibrio finanziario delle scelte di sostenibilità ossia il rientro economico secondo gli standard d'impresa.

3. Il piano organico di sviluppo della sostenibilità. Il protocollo ci dice dove siamo, quale sia la linea di “partenza” e quale possa essere il “viaggio” da intraprendere, attraverso un piano, per raggiungere gli scopi di sostenibilità che vogliamo.

4. Comunicazione e branding, ovvero il marchio di sostenibilità logistica ottenuto attraverso la validazione del protocollo da parte di Lloyd's Register, che potrà essere comunicato sui prodotti, sui mezzi di trasporto, sulle strutture di logistica e in tutte le comunicazioni e relazioni con i diversi attori fino al consumatore finale.

Per quest'ultimo il vantaggio principale è auspicabile nella scelta di acquisto di prodotti che riportando il marchio di logistica sostenibile, abbiano una garanzia di sostenibilità per i processi e quindi gli operatori che hanno portato quel bene al banco vendita sia che si tratti di canali tradizionali che online.

L'adesione al protocollo di logistica sostenibile è volontaria e si differenzia da una certificazione proprio per le modalità tecniche della verifica dove non sono prescritti comportamenti e modalità di azione ma viene valutato il grado di maturità rispetto alle operazioni rilevanti per l'azienda stessa. Il protocollo misura la performance di sostenibilità ambientale, economica e sociale di un operatore attraverso un percorso personalizzato in grado di oggettivare ciò che è già stato realizzato fissando contemporaneamente nuovi obiettivi. In questi giorni è stata avviata una campagna di comunicazione per spiegare l'iniziativa anche attraverso le sinergie con altre associazioni di categoria e dei consumatori con il fine di arrivare entro breve a un primo gruppo di aziende validate che potranno iniziare a utilizzare il marchio nei propri processi/prodotti.

Tante problematiche con un'unica soluzione

Il ministro Graziano Delrio, in un convegno a Roma, ha fatto il punto dopo due anni di lavoro. La ricetta vincente: "connettere l'Italia" e operare in una reale ottica di "sistema".



di **Paolo Giordano**

Con il convegno "Connettere l'Italia. Strategie e risultati di una nuova stagione della mobilità", svoltosi a Roma a metà giugno, si può dire che il ministro Graziano Delrio abbia fatto il punto, la sintesi di questi due anni di lavoro al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come del resto lascia intendere anche il sottotitolo del convegno. La scelta del ministro, affrontando un settore assai complicato, con criticità forti, come quelle del trasporto pubblico locale,

di un arretrato sistema logistico nazionale, abbarbicato al tuttostrada, di una riforma della portualità che non trovava sbocchi (per non parlare del fallimento dello strumento legislativo della "legge obiettivo" per quanto riguarda le infrastrutture) è stata quella di puntare su una pianificazione delle opere pubbliche articolata su quattro elementi: la valorizzazione del patrimonio esistente con una profonda manutenzione; il completamento o la scelta di nuove infrastrutture "pur-

ché utili, snelle e condivise", anche rivedendo i progetti esistenti se datati o sovradimensionati; le opere di integrazione nodale e per l'intermodalità indirizzate a rafforzare, con una vera e propria "cura del ferro", il trasporto ferroviario delle persone e delle merci; lo sviluppo urbano sostenibile con una rinnovata attenzione al trasporto pubblico. Quattro "linee" che sono state poste anche alla base delle strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica (allegate al Def 2016) e

sono “la via maestra per la definizione del Piano generale dei trasporti e della logistica”.

Per quanto riguarda lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci, l'azione del ministero, in particolare, ha puntato su quattro elementi forti: sul versante delle opere, l'esigenza di aumentare le connessioni, mettendo in rete porti, interporti, assi fondamentali della mobilità merci (come i quattro corridoi europei che attraversano l'Italia), maggiori aree produttive e di consumo, facendo attenzione a potenziare i collegamenti di “ultimo miglio” e adeguando a tale meta il contratto di programma con Rfi; la valorizzazione del trasporto ferroviario e dell'intermodalità mare-ferro-gomma, mettendo in campo politiche di incentivo e soste-

gno con l'obiettivo di adeguare il nostro paese ai target di sviluppo dettati dell'Unione europea; portare avanti in un'ottica di efficienza la riforma della portualità e il Piano degli aeroporti; migliorare quegli aspetti amministrativi e burocratici che da sempre hanno rallentato le operazioni logistiche (da notare che su questo punto si è registrato un grande successo con la velocizzazione delle pratiche doganali, grazie in particolare ai fast corridor e al preclearing).

“**La cura del ferro** - ha detto Delrio - sia nell'ambito del trasporto passeggeri,



Il ministro Graziano Delrio

specialmente in ambito metropolitano, sia nel settore merci è di fondamentale importanza per rendere più efficiente e più moderno il paese. Fanno meditare sia il dato che a Madrid ci siano più chilometri di binari destinati alla metropolitana che nelle otto più grandi città italiane sia quello che il trasporto cargo su ferro sia stato ‘dimenticato’ e, in passato, abbandonato a sé stesso dalla politica. L’aver subito passivamente questa flessione è stato un errore sia perché senza valide alternative un sistema di trasporto fondato solo sulla gomma diventa sempre più debole sia perché è stata una situazione che ci ha allontanato dall’Europa sia perché non ha tenuto conto della sostenibilità ambientale, un aspetto che invece deve assumere sempre più valore”.

In stretta relazione con l’obiettivo di “connettere” l’Italia c’è anche l’aspetto di passare a una fase nuova per quanto riguarda la “cooperazione” e la “collaborazione” tra le varie istanze che rappresentano il paese a livello sia pubblico, come gli enti locali, Regioni e comuni, sia privato, come il sistema industriale, le associazioni degli operatori e le rappresentanze sindacali. “Il nostro paese, storicamente, si è nutrito del ‘particolare’. Una caratteri-

L'ANALISI COSTI-BENEFICI

Nel documento “Connettere l’Italia”, ossia l’allegato “Infrastrutture” al Documento di economia e finanza-Def 2016, il ministero ha dato avvio a un nuovo processo di pianificazione, progettazione e realizzazione delle opere infrastrutturali del paese. In primo luogo, l’obiettivo di fondo è quello di evitare opere che non rispondano ad alcuni criteri fondamentali che ne sottolineano l’utilità pubblica. Uno degli strumenti per raggiungere tale obiettivo è il “Progetto di fattibilità” (introdotto dal nuovo Codice degli appalti). Tale progetto comprende l’analisi quantitativa dei fabbisogni per la collettività, che è la base per far partire l’intervento, oltre alla stima delle possibili alternative di progetto e la relativa fattibilità tecnica, la sostenibilità finanziaria e la convenienza economico-sociale, la compatibilità ambientale, l’analisi del rischio. Un aspetto, sempre sottovalutato in passato, è quello dell’analisi costi-efficacia. Tale analisi deve essere realizzata operando un confronto tra un certo numero di alternative o soluzioni progettuali, sulla base dei loro costi e di una misura comune di “efficacia” quantificata, ma non necessariamente monetizzata (ad esempio, sarebbe difficile quantificare in valore la riduzione delle emissioni inquinanti o il miglioramento della sicurezza su una strada). A questo fine, vengono introdotti opportuni indici di costo-efficacia che consentono di confrontare le diverse alternative progettuali. L’analisi sull’efficacia si compone di alcune fasi essenziali: identificazione del principale obiettivo che si vuole raggiungere con il progetto; definizione della soluzione di riferimento; quantificazione delle variazioni o degli impatti ottenibili da ciascuna delle alternative progettuali in relazione all’obiettivo; definizione dei costi di ciascuna alternativa progettuale; stima del rapporto costi-efficacia delle differenti opzioni; comparazione dei costi di ciascuna alternativa progettuale per unità di efficacia.

stica che ci distingue, che è importante, anche culturalmente, ma che non deve diventare un limite allo sviluppo. Occorre lavorare sempre più uniti, penso alla Regioni e alle loro competenze che devono convergere su obiettivi che ci uniscono, che puntano all'aumento dell'efficienza del sistema. Quando facciamo un investimento in un porto, si devono creare le condizioni affinché tale investimento incida non solo dentro lo scalo ma su tutta la catena logistica. Dobbiamo pensare per filiera, e ognuno deve fare la propria parte. L'obiettivo è quello di costruire e far funzionare un sistema", ha sottolineato Delrio. Infatti, una linea guida del

documento di programmazione elaborato dal ministero mette in luce che il trasporto delle merci e la logistica hanno un ruolo primario nel sostenere "nel sistema paese" le attività produttive, commerciali e di distribuzione. In particolare, devono aiutare le imprese industriali ad aumentare la loro competitività a livello nazionale e internazionale in un mercato che cambia veloce-



Per le opere da realizzare il nuovo Codice degli appalti introduce regole ben precise tese a valutare fattibilità e convenienza socio-economica

mente ed è in continua evoluzione. Ciò è fattibile solo se diventa un obiettivo condiviso da tutte le forze in campo.

Il treno merci è ... tornato fra noi

Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo, ripercorre le tappe di una politica per la logistica nazionale che mira a valorizzare il trasporto cargo su rotaia.

Fercargo, l'associazione che riunisce sedici imprese ferroviarie, tra le quali le ferrovie nazionali di Francia, Germania, Austria e Svizzera, otto imprese private e quattro di proprietà pubblica (esclusa Trenitalia), ha promosso a Roma, presso la camera dei deputati, un convegno per fare il punto sulle iniziative del governo portate avanti negli ultimi venti mesi nel settore del trasporto merci ferroviario, e dell'intermodalità in particolare, e sul loro effetto. Il presidente dell'associazione, Giancarlo Laguzzi, ha svolto la relazione iniziale. "Il lavoro svolto dal ministe-

ro è stato encomiabile sia per metodo sia per contenuti. Oggettivamente, nella mia lunga esperienza nell'ambito della ferrovia, non ho mai trovato un'iniziativa in ambito

Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo



ministeriale così aperta al dibattito e alle esigenze degli operatori. E' stato portato avanti un lavoro non calato dall'alto, ma possiamo dire 'costruito sul campo', anche attraverso l'ascolto delle associazioni e degli operatori. Da qui è scaturita la convinzione di dover operare per raggiungere tre obiettivi fondamentali per il cargo su rotaia: avere treni lunghi 750 metri, con un carico fino a 2.000 tonnellate e adeguare le sagome delle gallerie, in primo luogo sulle tratte fondamentali, agli standard europei. Tre obiettivi sui quali governo e Rfi stanno lavorando e che permettono

alle imprese ferroviarie di abbassare i costi di un 15%. E' stata anche 'ridisegnata' una logica per quanto riguarda le esigenze della logistica nazionale tramite il Piano della portualità e della logistica. In questo ambito, sono state avviati, anche a livello amministrativo, fatti rilevanti come i fast corridor e il preclearing da parte dell'agenzia delle dogane e sono stati varati il Ferrobonus, il Marebonus e gli sconti ai pedaggi ferroviari", ha detto Laguzzi.

Il presidente di Fercargo ha poi scandito le date di tale "percorso": ottobre 2015, associazioni come Anita, Assologistica, Conftrasporto, Fercargo, Sos Log inviano una lettera comune - evento storico, anche per l'importante apertura dell'auto-transporto - al ministero chiedendo "una concentrazione delle risorse sul trasporto su ferro"; novembre 2015, vede la luce il "Discussion Paper", inviato dal ministero a tutte

"L'intermodalità e la connessione ferroviaria con i porti rappresentano una valida alternativa alla gomma anche per le industrie manifatturiere del nostro paese", ha sottolineato Ennio Cascetta



LE RICHIESTE DI FERCARGO

Per consolidare il trend positivo verso lo sviluppo del trasporto merci su rotaia e dell'intermodalità, Laguzzi ha chiesto tre provvedimenti:

1) l'eliminazione del doppio macchinista e per il 2019/2020 l'introduzione in Europa di un sistema di segnalamento comune, unico. Occorre omologare i regolamenti dei paesi dell'Unione per permettere ai macchinisti di viaggiare oltre confine. Oggi, invece, al confine devono scendere ed essere sostituiti mentre la locomotiva può andare avanti;

2) migliorare l'organizzazione e l'efficienza delle manovre, che devono anche essere ridotte di numero, e potenziare i terminal. In quest'ultimo campo è stato fatto già molto, come, ad esempio, negli interporti di Melzo, di Padova e di Piacenza. Ci sono poi i progetti Hupac. Tutto ciò però non è sufficiente: occorre continuare su questa strada, anche in vista dei tunnel svizzeri;

3) aumentare le risorse disponibili per il Ferrobonus e per lo sconto pedaggi. Questa è una misura indispensabile per mantenerne inalterato il valore anche con l'aumento dei trasporti ferroviari.

"Sono poche proposte, ma chiare e importanti per dare un'ulteriore spinta al trasporto ferroviario", ha sottolineato Laguzzi.

le associazioni, che apre il dibattito e le consultazioni sulle "cose da fare"; febbraio 2016, in un convegno a Milano, promosso da Fercargo, le associazioni si confrontano sull'esigenza di avere nel nostro paese un'intermodalità di standard europeo "al servizio dell'industria e dei porti"; ottobre 2016, l'amministratore delegato dell'impresa ferroviaria Interporto Servizi Cargo-ISC, controllata da Interporto Campa-

no di Nola, Giuseppe Sciarone propone servizi merci notturni sulla linea Alta Velocità (che saranno assegnate nell'aprile 2017); novembre 2016, la commissione europea

approva i provvedimenti Marebonus e Ferrobonus; dicembre 2016, viene approvato lo sconto pedaggio sulle linee ferroviarie; giugno 2017, con la "manovrina" lo sconto pedaggio, che sarebbe dovuto scadere a dicembre 2017, viene prorogato per due anni e viene erogato un contributo sia per la formazione di giovani macchinisti sia per la manutenzione dei carri.

"La nostra crescita del 20% del traffico ferroviario merci nel 2016, rispetto al 2015, e la crescita a due cifre che stiamo registrando in questi primi mesi del 2017 è un merito che va diviso tra molti soggetti, nessuno escluso, ma ancora più interessanti sono le prospettive che si aprono già a partire dai prossimi due, tre anni e che possono far sperare che si avvii davvero una svolta decisiva nel sistema logistico italiano", ha aggiunto Laguzzi.

Il presidente di Fercargo ha così concluso la relazione: "A oggi, non c'è solo il risultato positivo dei traf->

Per le imprese che aderiscono a Fercargo, il traffico ferroviario merci è cresciuto nel 2016, rispetto al 2015, del 20% e la crescita a due cifre sta continuando nel corso di quest'anno



fici, che per le imprese di FerCargo significa ormai una crescita stabile a due cifre, ma c'è anche l'importante dato degli investimenti che Rete ferroviaria italiana sta realizzando sull'infrastruttura ferroviaria. Continua, quindi, quel processo impostato in gran parte dal ministro Delrio per rivitalizzare il settore del trasporto merci ferroviario, attraverso una mirata politica di incentivi al mercato, accompagnata da un coerente piano di investimenti per consentire anche all'Italia di adeguarsi agli standard europei”.

Nel suo intervento il professor Ennio Cascetta, responsabile della Struttura tecnica di missione del ministero, ha sottolineato un aspetto importante, che sottolinea la portata del cambiamento introdotto dal governo nella politica logistica del paese, ammesso che mai ce ne sia stata una: “Siamo partiti, quando abbiamo iniziato a lavorare al ministero, da questa situazione: in pochi anni precedenti, dal 2008 al 2014, il traffico

ferroviario merci aveva perso intorno al 40% del traffico e l'intermodalità, crollata di oltre il 50%, veniva catalogata tra le modalità riguardanti il



trasporto sotto la voce 'varie ed eventuali'. La cosa sorprendente è che tutto ciò è avvenuto nell'indifferenza

generale. L'intermodalità è stata considerata come un 'servizio ancillare', utile magari per le zone alte della pianura padana, a ridosso delle Alpi per i servizi internazionali, e poi più nulla, come nel centro sud. Una situazione, inoltre, contraria alle indicazioni dell'Unione europea e alla politica del trasporto di altri importanti paesi, nostri competitor. Abbiamo iniziato a lavorare per cambiare questo stato di cose, sotto la spinta di alcune motivazioni molto forti: andare incontro

alla programmazione europea che puntava ad accrescere la sostenibilità ambientale del trasporto e, quindi, a incrementare l'uso del treno; fornire una necessaria, valida alternativa al trasporto merci su gomma, specie sulle lunghe distanze, alla nostra industria; avviare nel settore trasporto via ferro un'equità territoriale, connettendo tutto il paese, da nord a sud, considerando tale 'raccordo' un rilevante fattore per accrescere la nostra competitività. Abbiamo continuato a lavorare con un'altra motivazione: tenere le scelte di politica logistica sempre coerenti agli obiettivi. Dal varo del Piano nazionale della logistica e della portualità, abbiamo sempre tenuto presente in ogni intervento la linea guida di recuperare il trasporto merci per ferrovia e l'intermodalità. Abbiamo sempre dato continuità alla linea politica che avevamo scelto. Ciò nella convinzione che senza una 'vera' e valida alternativa modale il nostro sistema logistico e di trasporto sarebbe divenuto sempre più fragile”.

Il primo treno diretto Italia-Cina

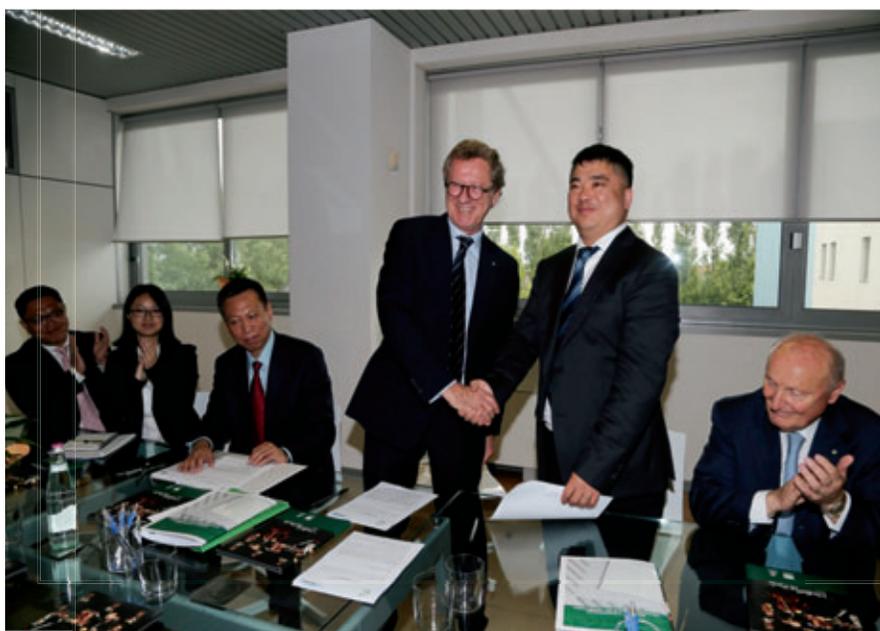
Partirà a settembre e collegherà il polo logistico di Mortara, Pavia, con Chengdu, capoluogo del Sichuan, nella parte sudovest della Cina.

La nuova via della seta, denominata One Belt One Road nel 2013 dal primo ministro cinese Xi Jinping, si è arricchita recentemente di un nuovo importante collegamento. Si tratta del primo treno merci diretto tra Italia e Cina e collegherà le città di Mortara in provincia di Pavia e Chengdu nella regione del Sichuan. Promotore dell'iniziativa è il Gruppo Changjiu, azienda leader in Cina in particolare nella logistica dell'automotive. Il gruppo Changjiu fattura oltre 20 miliardi di euro all'anno ed è quotato alla borsa di Shanghai. La divisione Changjiu Logistics fattura circa 4,2 miliardi l'anno e cura la logistica di importanti marchi quali Volvo, Jaguar, Audi, Mercedes, Bmw, Ford e numerosi altri. Il 5 giugno si è tenuta a Mortara la presentazione del progetto alla presenza del vice governatore della Lombardia Fabrizio Sala, del presidente del Gruppo Chengjiu, Shijiu Bo, del vice presidente Chen Gang, del presidente di Polo Logistico Integrato Andrea Astolfi e del presidente della Fondazione Banca del monte di Lombardia Aldo Poli.

Il nuovo treno collegherà la Cina e l'Italia in circa 17-19 giorni, facendo due scali intermedi ad Alashankou, al confine tra Cina e Kazakistan, e a Malaszewicze, al confine tra Po-

lonia e Bielorussia, per il trasbordo dei container da carro cinese a carro russo e successivamente da carro russo a carro europeo dovuto al differente scartamento ferroviario

venienti dalla Cina saranno poi rilanciati verso Mortara, ma anche verso Gent/Zeebrugge in Belgio e Göteborg in Svezia. Il gruppo Chengjiu ha scelto Mortara quale hub strategico



Andrea Astolfi, a sinistra, si congratula con Chen Gang, vicepresidente di Changjiu Group, dopo la firma dell'accordo

rio delle diverse reti. Il treno farà poi uno scalo a Varsavia che di fatto diventerà un hub di smistamento da e per l'Europa. Si parte a settembre 2017 con un treno alla settimana da Chengdu a Mortara e viceversa via Varsavia, ma già nel 2018 si prevede di attivare nuovi collegamenti con le aree di Pechino e di Shanghai, arrivando così a tre coppie di treni alla settimana. A Varsavia i treni pro-

per l'Italia e il sud Europa come ha spiegato Chen Gang, vicepresidente di Changjiu Group: "Abbiamo scelto Mortara perché qui c'è l'intermodalità, c'è un sistema già maturo, ci sono magazzini di proprietà e anche perché siamo in Lombardia, dove l'import-export con la Cina è molto rilevante". Il polo di Mortara, inaugurato nel novembre 2009, in pochi anni è cresciuto da circa 10 mila u-

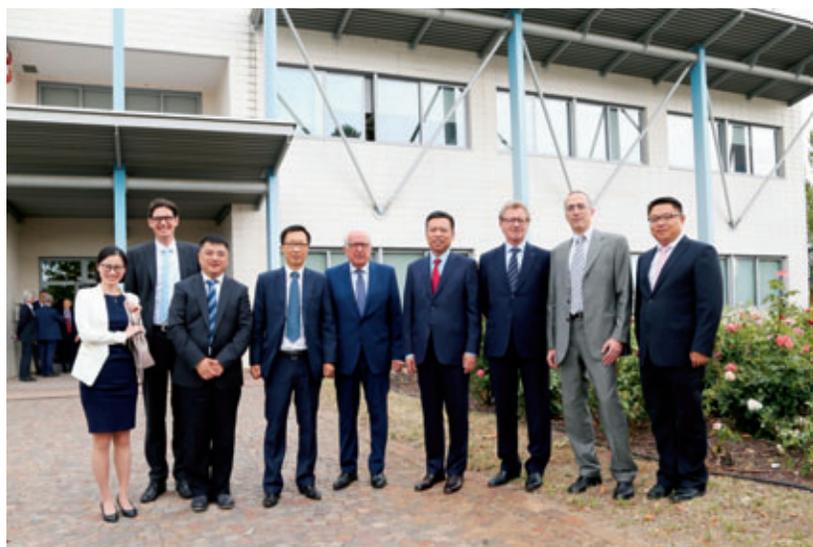
nità intermodali movimentate in un anno a oltre 50 mila. Si è partiti con un collegamento trisettimanale su Rotterdam per poi arrivare rapidamente a collegare giornalmente la stessa Rotterdam, ma anche Gent e Duisburg. Sono stati poi avviati collegamenti sperimentali con il porto di Savona e con Marsiglia. “Siamo orgogliosi - ha sottolineato Andrea Astolfi, presidente della società Polo Logistico Integrato - di essere stati in questi anni di crisi generalizzata l'unico terminal in grado di nascere e di crescere. E siamo ancor

un magazzino di circa 30 mila metri quadrati, e altri magazzini sono previsti nel prossimo futuro. Sarà dunque possibile effettuare operazioni di consolidamento/distribuzione del carico presso lo stesso polo di Mortara e dunque si passerà dalla gestione dei carichi completi ai carichi parziali fino alla gestione del collettame. A conclusione dell'evento del 5 giugno è stato firmato un accordo di collaborazione tra Polo Logistico Integrato di Mortara e il Gruppo Chanjiu. Tale iniziativa riveste un ruolo importantissimo an-

che è una delle strategie perseguite dalla Lombardia. Si inizia con un treno, ma dal 2018 potremo avere tre o quattro treni merci diretti alla settimana verso la Cina. Un risultato straordinario”. Il treno infatti consentirà di abbattere i tempi di trasporto rispetto alla modalità marittima e potrà essere effettuato a costi competitivi, soprattutto rispetto alla modalità aerea come sottolinea Gang Chen: “Rispetto al trasporto via nave il ricorso alla ferrovia consente di risparmiare due terzi del tempo. E rispetto all'aereo

riduce i costi a un quarto. Trasporteremo i prodotti cinesi in Italia, ma anche quelli italiani potranno arrivare molto velocemente in Cina.” I prodotti che più potranno beneficiare del trasporto ferroviario sono quelli che temono i notevoli sbalzi di temperatura, gli urti, l'umidità salmastra dell'aria tipici della modalità marittima. I mercati di riferimento sono quello alimentare, in particolare il vino, l'abbigliamento, l'arredamento di cui l'Italia e la Lombardia sono produttori di primo piano a livello mondiale. Si tratta dunque di una importantissima occasione per intensificare gli scambi commerciali tra Italia e Cina, ma non solo come ricorda Davide

Muzio, amministratore delegato del terminal intermodale di Mortara: “Il treno collegherà Italia e Cina, ma raggiungerà anche tutti i paesi attraversati dalla linea ferroviaria, dunque potrà offrire nuovi sbocchi a mercati oggi difficilmente raggiungibili quale la Mongolia, il Kazakistan e altri, proprio nello spirito della One Belt One Road”.



La delegazione cinese in visita al polo logistico di Mortara

più orgogliosi di ospitare il primo collegamento ferroviario diretto tra Italia e Cina”.

Il polo logistico di Mortara è un impianto all'avanguardia che oltre a comprendere un terminal ferroviario dotato di sette binari da 650 metri di cui quattro completamente elettrificati per consentire l'arrivo e la partenza dei treni direttamente dal terminal stesso, è dotato di

che per l'economia della regione come ha sottolineato Fabrizio Sala, vice governatore della Regione Lombardia e assessore regionale: “Questo è un accordo estremamente importante in particolare per alcuni settori: arredamento, design, alimentare e automotive. E' un accordo che va verso l'intensificazione dei rapporti tra il nostro territorio e la Repubblica Popolare Cinese

Gefco aumenta il suo impegno nei cinque continenti

L'azienda ha chiuso un ottimo 2016, aumentando il fatturato. La sua offerta logistica si estende nel mondo tramite 300 filiali. Flaviano Grosso parla delle attività logistiche e di trasporto verso le Americhe.

di **Carlotta Valeri**



FLAVIANO GROSSO

Con una rete internazionale di 300 filiali, il Gruppo Gefco offre soluzioni logistiche personalizzate per aiutare lo sviluppo internazionale dei propri clienti. Nel 2016, l'integrazione di IJS Global, società olandese specializzata in attività logistiche aeree e marittime acquisita nel 2015 ha rafforzato non solo la presenza di Gefco in tutto il mondo, ma anche la sua offerta nelle principali aree economiche in Cina, Asia meridionale e Australia, oltre che negli Stati Uniti. Con l'acquisizione di IJS Global, il Gruppo ha visto salire a 45 il numero delle sue filiali a livello globale, il che gli ha permesso di proporre la sua offerta logistica in tutti e cinque i continenti. Inoltre, grazie alla specializzazione della socie-

tà olandese nel trasporto di prodotti farmaceutici, high-tech e aerospaziali, questa acquisizione ha accelerato la diversificazione del portafoglio clienti di Gefco. Un obiettivo strategico del Gruppo è quello di aumentare la sua presenza "globale". Di questo parliamo nell'intervista con Flaviano Grosso, Overseas Development Manager, che gestisce i servizi di trasporto Gefco Italia in direzione Atlantica, dal Canada alla Terra del Fuoco.

LEI SI OCCUPA DI UN'AREA DI MERCATO MOLTO DIVERSIFICATA SOTTO L'ASPETTO ECONOMICO CHE VA DAGLI USA AL MESSICO, AGLI ALTRI PAESI DEL SUD AMERICA. SONO DIFFERENZE CHE INCIDONO SULLA VOSTRA ATTIVITÀ?

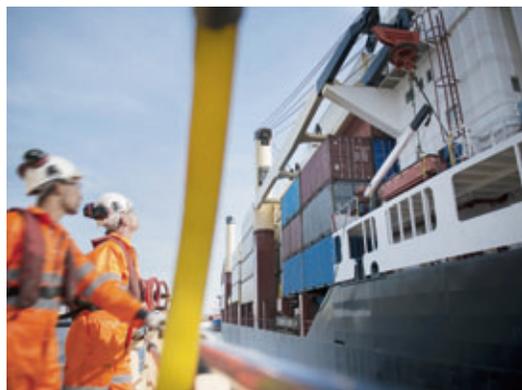
Stati Uniti e Brasile o Argentina sono in realtà mercati molto differenti. Questi ultimi due paesi sono in grande difficoltà. Gli Usa, invece, sono in ripresa. Questa differenza si sente anche riguardo tipologie merceologiche che generalmente trasportiamo, specialmente in export. Trattiamo prevalentemente il settore automotive, il nostro più "storico", e prodotti del made in Italy, come alta moda, macchinari di precisione, tessuti: prodotti di elevato valore. Sicuramente negli ultimi due anni abbiamo potenziato molto la nostra presenza in quell'area, coprendo gli Stati Uniti con

sei uffici e con filiali dirette anche in Messico, Argentina, Cile, Brasile.

QUAL È LA MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ UTILIZZATA?

Dipende essenzialmente dal "valore" della merce. Un container trasportato via mare dall'Italia a New York impiega in media due settimane e per un certo tipo di merce, come ad esem-

Le esportazioni overseas via mare, dall'Italia, partono generalmente dai porti di Livorno e Genova



pio il fashion, sono tanti. Con l'aereo la merce arriva entro 24 ore e, quindi, nel caso un fornitore abbia un contratto che prevede il pagamento ad arrivo merce, i tempi per l'incasso si accorciano notevolmente. Se parliamo di pezzi di ricambio per il settore automotive, è evidente quanto la rapidità sia un fattore chiave nel processo di consegna. >



In generale, comunque, scegliamo le modalità di trasporto con il cliente, sulla base di una programmazione fatta in base alle sue esigenze produttive e distributive. Quando parliamo di modalità di trasporto dobbiamo anche tener presente i cambiamenti in atto a livello globale: ogni giorno possono subentrare nuove criticità, imprevisti o anche cambi di richiesta da parte del cliente all'ultimo momento. La flessibilità dell'operatore logistico, la sua capacità di proporre soluzioni alternative velocemente cercando di mantenere gli stessi standard di servizio, quindi, diventa un vero valore aggiunto.

A QUALI “CAMBIAMENTI” SI RIFERISCE, IN PARTICOLARE?

▮ Basti pensare al gigantismo navale o alla continua concentrazione delle grandi compagnie armatoriali che potrebbero cambiare lo scenario del trasporto marittimo, così come il sempre più frequente utilizzo degli spazi di aerei passeggeri per trasportare le merci. Senza considerare il treno, che sta diventando, nei trasporti tra l'Europa e l'Asia e la Cina in particolare, un'alternativa sempre più presa in considerazione. Viviamo in un contesto, diciamo, di “variabilità” anche per quanto riguarda le normative.

È CONVINTO, QUINDI, DELLE POSSIBILITÀ DEL TRENO DI AFFERMARSI SULLE ROTTE CINA-ASIA-EUROPA?

▮ Parlano i fatti. Negli ultimi tre anni, le tariffe si sono ridotte di un terzo,

UN OTTIMO 2016 PER GEFCO

Nel 2016, il fatturato del Gruppo Gefco, con sede in Francia, ha superato i 4,2 miliardi di euro, registrando un aumento dell'1,3% rispetto al 2015. Questa crescita è il risultato di una buona tenuta del mercato automobilistico europeo unita a un approccio commerciale orientato ai clienti strategici. L'Ebitda è salito a 172,8 milioni di euro, ossia il 32,1% in più rispetto al 2015. L'aumento significativo della redditività è stato fortemente favorito dalla politica proattiva del Gruppo volta a ottimizzare gli acquisti e ad abbattere ulteriormente i costi fissi. I fattori chiave di questa crescita sono stati determinati dallo sviluppo della strategia commerciale, soprattutto per quanto riguarda la flessibilità dei costi e l'eccellenza operativa, oltre che da una politica di investimenti più attiva. Questi aspetti, uniti all'impegno e alle prestazioni dei team commerciali, hanno consolidato la posizione del Gruppo collocandolo nella top ten degli operatori logistici integrati europei e confermando la sua leadership mondiale nella logistica dei veicoli finiti. I risultati raggiunti dal Gruppo nel 2016 riflettono, inoltre, l'importanza della scelta di attuare una strategia di diversificazione. Luc Nadal, presidente del comitato di direzione del Gruppo, ha così commentato tali risultati: “Il 2016 è stato un ottimo anno per il Gruppo Gefco e i risultati raggiunti confermano l'esattezza delle nostre scelte sia in termini di obiettivi commerciali che di eccellenza operativa. Questi risultati riflettono la nostra capacità di garantire valore aggiunto a ogni stadio della supply chain dei clienti, i quali acquisiscono maggiore competitività. Inoltre, ridefinendo la nostra offerta di mercato, abbiamo potuto approcciare nuovi clienti, rafforzando al tempo stesso le relazioni con quelli storici”.

così come si sono abbassati i tempi di percorrenza e sono state eliminati i “blocchi” doganali. Noi proponiamo questa alternativa a diversi nostri clienti, viaggiando senza difficoltà dall'Europa alla Cina, grazie anche a un accesso agevolato agli oltre 85 mila km di rete ferroviaria del nostro azionista di maggioranza RZD (Ferrovie russe). Credo che nei prossimi anni l'uso del treno dall'Europa all'Asia sarà sempre più frequente, per i vantaggi che porta nei transit time rispetto alla nave e per i costi, oltre che per ragioni di sostenibilità ambientale.

TORNANDO AL TRASPORTO AEREO, TROVATE DIFFICOLTÀ CON LE LINEE E CON L'ORGANIZZAZIONE? NON LE NASCONDO CHE RESTO SEMPRE PERPLESSO QUANDO SENTO PARLARE DI “AVIOCAMIONATO”, COSÌ USATO NEL NOSTRO PAESE...

▮ Va detto che viene usato anche in

altri paesi. Il problema sono le connessioni: ad esempio, Madrid è un aeroporto importante per i collegamenti con il Sud America, parimenti di rilievo sono Francoforte, Amsterdam e così via. Per questo si usa per il collegamento terrestre con tali aeroporti il camion, tragitto che rientra nella sfera del trasporto aereo. Noi organizziamo giornalmente la raccolta delle merci dei nostri clienti da Torino, Milano, Firenze, Padova; quella destinata alle Americhe via nave viene imbarcata da Genova o da Livorno, mentre per quella destinata al trasporto aereo abbiamo un collegamento quotidiano con tutti gli aeroporti europei. Come dicevo, Gefco negli anni ha sempre lavorato molto sulla qualità e sulla completezza dei propri servizi logistici, grazie anche alla propria esperienza di oltre 60 anni dapprima nel settore automotive e ora estesa alle aziende manifatturiere di qualsiasi settore. ■

Pomezia: forti industria e logistica, ma infrastrutture insufficienti

In un convegno sono state sottolineate le potenzialità di sviluppo dell'area alle porte sud di Roma e le urgenti necessità di potenziare i collegamenti viari e ferroviari. Gli impegni del governo e di Rfi.

di **Paolo Giordano**

Quando si è insediato il ministro Delrio abbiamo trovato una situazione davvero complicata per quanto riguarda le infrastrutture: carenze progettuali, mancanza di fondi, una caterva di ricorsi al Tar sulle gare. In totale, c'erano oltre 300 opere indicate come 'prioritarie' con motivazioni spesso assai discutibili o comunque insufficienti e lacunose anche da un punto di vista progettuale, le abbiamo prima ridotte a 27 e oggi siamo saliti a 105, che sono state finanziate per il 75%. Tra queste c'è anche la nuova Roma-Latina, che è stata inserita in bilancio. Il quadrante tra Latina e Tarquinia rientra in un progetto di cambiamento che andrà avanti fino al 2025. C'è da dire anche che sulla realizzazione della nuova autostrada Roma-Latina non c'è stata una grande attenzione, nonostante il rilievo che ha l'opera a nostro avviso. Ad esempio, si sono raccolti pareri controversi e anche molti no da parte delle amministrazioni locali. Molta più attenzione è stata rivolta alla realizzazione della Civitavecchia-Orte", ha sottolineato il viceministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Riccardo Nencini, intervenendo al convegno sullo sviluppo industriale-logistico di Pomezia, alle porte di Roma, nella parte sud. Un'area quest'ultima di grande rilievo, da sempre importante polmone industriale della capitale (nel 1955 fu inserita nei finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno, andati avanti fino al 1990) e di conseguenza

centro logistico di rilievo, anche per la vicinanza con il grande bacino di consumo rappresentato da Roma. Il problema centrale dell'area è stato da sempre rappresentato nella pessima dotazione infrastrutturale, specialmente viaria, con la vecchia Pontina, che collega Roma con Latina, strada negli anni declassata da "superstrada" a "strada statale" e poi semplicemente a "strada regionale", una delle arterie con il più elevato tasso di incidentalità in Italia, causa traffico elevato, pesante e di autovetture, causa buche, segnaletica deteriorata, scarsa illuminazione, e con altre strade minori di connessione con la capitale in condizioni ancora peggiori come la Laurentina o l'Ardeatina. L'area è dotata anche di un terminal ferroviario, ma anche questo insufficiente, come dimostra il fatto che abbia binari di manovra lunghi appena 400 metri. Una situazione infrastrutturale sempre più insostenibile anche perché, come ha sottolineato Andrea Ruggieri, dell'associazione Grande Pomezia, che ha promosso il convegno insieme a Laziale Distribuzione, nella cui sede si sono svolti i lavori, Unindustria Lazio e Assologistica: "Stiamo parlando di un'area industriale che impiega oltre

10 mila persone e che dopo una prima fase di delocalizzazione delle imprese ha visto un recupero delle attività e ora sta tornando a essere strategica come centro logistico di riferimento per l'inte-



L'area di Pomezia, ex Cassa del Mezzogiorno, è un forte polo produttivo chimico-farmaceutico

ra regione e come polo di interesse nazionale per settori come quello chimico e farmaceutico".

L'attuale situazione è stata ben delineata da Carlo Mearelli, past president di Assologistica: "Dobbiamo guardare avanti, con la convinzione, come sta facendo il ministero dei Trasporti, che sia fondamentale connettere le reti e dare respiro al sistema ferroviario alta velocità/alta capacità e, quindi, all'intermodalità. Oggi, finalmente, possiamo ragionare sulla base di un Piano della >

logistica e della portualità. Sulla base di tale Piano dobbiamo “connettere” le infrastrutture a livello nazionale, sapendo ed essendo consapevoli che la logistica è per il paese un valore aggiunto. Pomezia è un luogo importante dove dare forza a tale idea. Bisogna creare le



Pomezia. Panorama della città con oltre 62 mila abitanti, ma con un servizio pubblico locale e una viabilità molto carenti

condizioni perché quest’area, con una forte manifattura, con la vicinanza di un bacino di consumo come Roma, possa puntare allo sviluppo economico-industriale e trasformare la propria logistica. Esiste una grande opportunità, occorre sfruttarla. In questo stanno andando le iniziative del governo, degli enti locali, degli industriali. Vale la pena, inoltre, di investire non solo per migliorare le dotazioni infrastrutturali stradali e ferroviarie, con in primo piano la nuova Pontina, ma anche per realizzare finalmente a Pomezia una piattaforma logistica con le funzioni di un interporto”.

Nel dibattito, è emerso l’attuale stato dell’arte della Roma-Latina: il progetto, approvato dal Cipe e aggiudicato nel luglio 2016 e ora fermo per un ricorso amministrativo che ha impugnato l’aggiudicazione. Un “ostacolo” che, come ha sottolineato Nencini, si spera di risolvere

in tempi brevi. L’opera prevede la realizzazione di un collegamento autostradale tra la A12 Roma-Civitavecchia e la vecchia Pontina in località Tor de’ Cenci, con un tratto di circa 16 chilometri, che inizierà all’interconnessione tra la stessa Roma-Civitavecchia e l’autostrada

che collega la capitale con l’aeroporto di Fiumicino. Da Tor de’ Cenci, l’autostrada proseguirà fino a Latina Borgo Piave su un percorso di 52,3 chilometri. E’ prevista anche la costruzione di altri 46 chilometri destinati ai vari accessi e collegamenti.

Anche per quanto riguarda la ferrovia le cose si stanno muovendo. Come ha affermato il direttore della rete sud di Rfi Andrea Esposito: “Il piano degli interventi ferroviari studiato con il governo al 2026 ha come obiettivo lo sviluppo di un trasporto su rotaia integrato, con grande attenzione al trasporto merci. Abbiamo ben presente il fatto che l’Italia è attraversata da quattro corridoi di interesse europeo e che il trasporto merci è per tali corridoi, come per il nostro paese, di primario interesse. Obiettivo è di raggiungere performance di standard europeo. Questo riguarda anche lo scalo di Pomezia Santa Palomba, nel quadro degli interventi pianificati per Roma e per il traffico regionale. A Pomezia, dove oggi circolano 63 treni a settimana impegnati in nove relazioni, sono previste varie fasi di intervento, in un primo momento porteremo i binari a 580 me-

tri per giungere nel 2020/2021 ad avere lo standard europeo con 750 metri. Prevediamo anche di portare la sagoma delle linee che collegano Pomezia con Melzo, Novara, Verona a PC80 entro il 2019. Infine, tra il 2017 e il 2020 sulle linee della regione sarà rinnovato il sistema di comando e sarà introdotto un nuovo sistema di distanziamento, grazie a un investimento di oltre un miliardo di euro. Ciò favorirà la circolazione dei treni merci, che oggi trovano difficoltà per gli ‘incroci’ con i convogli dei pendolari. Sarà possibile aumentare la velocità dei treni merci, oggi limitata per questioni tecnologiche a 80 chilometri l’ora sulla linea Roma-Orte”.

Il padrone di casa Giuseppe Bursese, titolare della Laziale Distribuzione - che durante il convegno ha ricevuto da parte del viceministro Nencini l’onorificenza di Cavaliere dell’Ordine al merito della Repubblica Italiana - insieme a Pierpaolo Pontecorvo, presidente di Unindustria Aprilia, ha messo in luce le aspettative degli imprenditori dell’area: “La strada da seguire deve essere quella di investire direttamente a sostegno delle infrastrutture di supporto alle attività logistiche. Noi abbiamo resistito, abbiamo difeso il nostro lavoro e ‘protetto’ l’occupazione anche in momenti molto difficili, resistendo alle offerte di diverse multinazionali. Un impegno forte, che deve trovare un riscontro nel prossimo rafforzamento delle vie di collegamento multimodali della nostra area. Per spiegare le difficoltà che incontriamo, basti sottolineare il fatto che oggi non abbiamo servizi di trasporto pubblico locale che colleghino le diverse realtà produttive, nonostante siamo in una zona dove lavorano diecimila persone. Si devono sostenere le imprese che creano e mantengono l’occupazione”. Il convegno ha dato una risposta positiva a questa richiesta, nella speranza che quanto promesso si faccia nei tempi pianificati. ■

I corsi dell'Advance Operations Management School per le aziende

La scuola, oggi leader nei programmi di certificazione internazionale, prepara con successo professionisti e imprese. In autunno collaborerà con Assologistica Cultura e Formazione, proponendo tre corsi.

di **Anna Mori**

Advance Operations Management School nasce con la missione di contribuire al successo di aziende e professionisti, di produzione o servizi, attraverso la formazione di competenze eccellenti basate su programmi APICS, ISM ed IIBLC e di altre associazioni internazionali riconosciute come riferimenti a livello mondiale nelle aree supply chain e operations management, demand planning, purchasing e lean six sigma. Advance oggi è leader dei programmi di certificazione internazionale ed è stata scelta in undici anni da più di 2.300 professionisti e da più di 200 aziende di tutti i settori. Maggiori informazioni sulla scuola, che a partire dalla programmazione autunno-inverno 2017-2018 sarà fra gli enti formatori di Assologistica Cultura e Formazione, le abbiamo chieste ad Anne Simone Pfister, suo direttore generale.

QUALI SONO I CORSI/MASTER PROPOSTI DALLA VOSTRA SCUOLA E DESTINATI AL MONDO DELLA LOGISTICA E DEL SUPPLY CHAIN MANAGEMENT?

La scuola ha fatto la scelta strategica di focalizzarsi sulle aree supply chain e operations management, integrando questi corsi con una forte visione al business e su come migliorare P&L, Working Capital e Cash: competenze fondamentali oggi per un professionista. Abbiamo più di dieci corsi

executive che offriamo a livello interaziendale e in-house presso il cliente. Per citarne alcuni: i tre percorsi APICS CSCP, certified supply chain professional, CPIM, certified professional in inventory management e il recente CLTD, certified in logistics, transportation & distribution. Il percorso IBF CPF, certified professional forecaster, che tratta gli argomenti demand planning e S&OP. Inoltre proponiamo dei corsi executive in area supply chain management in collaborazione con prestigiose business school come per esempio il CUOA.

QUALI METODOLOGIE DIDATTICHE ADOTTATE?

La nostra missione è di creare valore per l'azienda e per il professionista. Il primo punto su cui lavoriamo è il continuo aggiornamento dei programmi per integrarli con best o emerging practice e per recepire in essi nuovi input che riceviamo: a tale scopo viene portata avanti un'importante attività di revisione e integrazione dei contenuti con le associazioni che rappresentiamo, attraverso i nostri

docenti che fanno parte dei comitati di revisione. Durante i nostri corsi affrontiamo inoltre diversi case studies e svolgiamo esercitazioni su casi reali, coordinati dai manager nostri docenti che portano le loro esperienze di ogni giorno. Per accelerare il passaggio da conoscenza a competenza, abbiamo sviluppato, inoltre, la metodologia T4P (train for performance) che porta il professionista o il team ad applicare subito le conoscenze del corso in

L'androne della sede di Milano della scuola



azienda, per migliorare KPIs che vengono definiti con la direzione: questo approccio aumenta in maniera molto importante il ROI della formazione. Al termine del percorso, il professionista viene preparato all'esame finale con un test simulato, da noi sviluppato: i >



L'ingresso della sede della scuola a Bologna

pass rate dei nostri partecipanti sono i più alti al mondo.

QUALI CERTIFICAZIONI È POSSIBILE CONSEGUIRE SEGUENDO I VOSTRI CORSI?

■ Sono certificazioni internazionali richieste e ben conosciute da diverse aziende. Da anni società come Caterpillar, Pfizer, Novartis, ST, Deloitte, Ingersoll Rand, per citarne solo alcune, investono su questi programmi per migliorare i propri risultati e creare competenze eccellenti. Le certificazioni più note sono sicuramente quelle APICS, ISM e, nell'area lean e six sigma, quelle IIBLC® e ASQ.

La certificazione APICS CPIM è quella più nota, nata più di 30 anni fa, che conta più di 100 mila certificati in tutto il mondo. Nel 2006, APICS ha lanciato la CSCP, certified supply chain professional, che oggi conta più di 20 mila certificati ed è in continua crescita. La CLTD, certified in logistics, transportation & distribution, lanciata da APICS lo scorso anno e che sta già riscuotendo un grande interesse. Poi c'è un'importante certificazione nell'area supply management e acquisti, la CPSM dell'ISM, Institute of supply management, riferimento internazionale del

la performance della supply chain aziendale con metodologie consolidate.

PERCHÉ UN PROFESSIONISTA DOVREBBE SEGUIRE I VOSTRI CORSI? OVVERO QUALI I VANTAGGI COMPETITIVI OFFERTI DA ADVANCE OPERATIONS MANAGEMENT SCHOOL?

■ Li riassumo in certificazioni e best practice internazionali, faculty eccellente e accelerazione delle competenze. Questo mix crea un valore importante e immediato sia per l'azienda che per il professionista e negli anni ha portato, come detto, più di 2300 professionisti a scegliere la nostra scuola rispetto ad altre offerte formative. Chi segue i nostri corsi entra poi a far parte del nostro network di manager e professionisti APICS, AD-net, che propone nell'anno seminari gratuiti di aggiornamento con relatori di alto profilo.

NELLA VOSTRA PRESENTAZIONE SI LEGGE CHE UNO DEGLI ELEMENTI DI DIFFERENZIAZIONE DI ADVANCE SCHOOL È LA SUA FACULTY: PUÒ CHIARIRE QUESTO CONCETTO?

■ Tutti i nostri istruttori sono senior manager che provengono da realtà internazionali, selezionati accuratamente attraverso un processo strutturato

di scouting e valutazione messo a punto personalmente dal nostro presidente e fondatore Daniele Meldolesi, che è in questo mondo da più di vent'anni: questa nostra caratteristica, unica e differenziante, è un'enorme fonte di valore, come sempre i nostri clienti ci hanno confermato e riconosciuto. I docenti selezionati, entrano poi in un programma di sviluppo e di continuo aggiornamento su metodologie didattiche avanzate.

di scouting e valutazione messo a punto personalmente dal nostro presidente e fondatore Daniele Meldolesi, che è in questo mondo da più di vent'anni: questa nostra caratteristica, unica e differenziante, è un'enorme fonte di valore, come sempre i nostri clienti ci hanno confermato e riconosciuto. I docenti selezionati, entrano poi in un programma di sviluppo e di continuo aggiornamento su metodologie didattiche avanzate.

DA QUEST'AUTUNNO ATTIVERETE UNA COLLABORAZIONE CON ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE: QUALI CORSI PROPORRETE PER LA DIVISIONE FORMATIVA DI ASSOLOGISTICA?

■ Siamo molto contenti di questa collaborazione e abbiamo individuato con Assologistica tre corsi di una giornata che vertono su temi molto caldi e attuali, con docenti di grande esperienza nell'area supply chain finance: è importante che oggi i professionisti siano in grado di valutare l'impatto, in termini di economics, di un intervento nell'area operations e supply chain per poi prendere le giuste decisioni. Un altro corso è su "Come impostare un sistema di KPIs", tratto dal programma SCOR di APICS. È fondamentale impostare un sistema di indicatori efficace, chiaro e in linea con le necessità di business. Se ben impostati, i KPIs diventano un'enorme fonte di valore, consentono il benchmarking e sono un potente mezzo di comunicazione in tutta l'organizzazione. Il terzo corso è sul "Demand Planning", un processo potentissimo per pianificare e gestire in maniera proattiva la domanda in un contesto di mercato difficile. L'output di questo processo è fondamentale per un sales & operations planning efficace e raggiungere gli obiettivi dell'azienda. ■

Carrelli eccezionali, soluzioni intralogistiche all'avanguardia



OM STILL non è solo un costruttore di carrelli elevatori apprezzati da tutto il mercato, ma è anche un partner logistico che aiuta i propri clienti a implementare le più efficaci soluzioni di magazzino.

Progettazione di layout e flussi logistici, ottimizzazione delle attività di picking, scaffalature statiche e dinamiche, software di gestione del magazzino:

Noi siamo anche questo.

www.om-still.it

first in intralogistics



STILL

LO SVILUPPO NEL PROPRIO DNA

Quando pensi a logistica e distribuzione, quali sono le prime cose da tenere a mente: la posizione? La viabilità? L'efficienza energetica? La flessibilità?

Nella nostra posizione di leader del mercato immobiliare logistico, disponiamo di terreni posizionati strategicamente per soddisfare nel più breve tempo possibile le esigenze di efficienza e flessibilità dei nostri clienti.

Quindi, quando pensi ad un nuovo sviluppo, perché non pensare a Prologis?



Local partner to global trade™

Prologis è il principale proprietario, gestore e sviluppatore di immobili industriali focalizzato sui mercati globali e regionali in tutta l'America, Europa e Asia.

prologis.com

