



**Marc Vettard,
amministratore delegato STEF Italia:**

"Investiamo per garantire il rispetto della catena del freddo, consolidando la nostra immagine di operatore specializzato nella temperatura controllata"

PORTO DI TARANTO, CONSUMATO COME UNA CANDELA

EDITORIALE

**Contratto di lavoro:
deve essere uno**

RIFORMA PORTUALE

**Ennesimo "piano".
Quando le "scelte"?**

EXPORT

**Ceva: difficoltà
per la logistica**

WELCOME TO THE NEXT SUPPLY CHAIN GENERATION

NORBERT DENTRESSANGLE
DIVENTA

XPOLogistics

Un brand unico, di livello internazionale, già tra i primi dieci provider mondiali della Supply Chain con oltre 52.000 collaboratori in 27 paesi.

La stessa ambizione e lo stesso impegno d'eccellenza al servizio dei nostri clienti in tutta Europa e nel mondo. Una gamma di servizi ampliata, la disponibilità dei migliori esperti ed una maggiore capacità d'innovazione nel Trasporto, nelle Logistics Solutions e nel Global Forwarding.

Soluzioni su misura che contribuiscono a raggiungere sin d'ora le prestazioni della Supply Chain di domani.

Scopri la next supply chain generation* su it.xpo.com | #WeAreXPO

*La Logistica di nuova generazione.

XPOLogistics

CONTRATTI NAZIONALI DI LAVORO ...

Per la logistica ne serve uno solo

“LA LOGISTICA IN ITALIA DEVE ACQUISIRE MAGGIORE DIGNITÀ. ANCHE IL CONTRATTO NAZIONALE DEL SETTORE DEVE CONTRIBUIRE A TALE OBIETTIVO. DEVE TENDERE A QUALIFICARLO. SAREBBE UN GRAVE ERRORE SE SCAMBIASSIMO LA TERZIARIZZAZIONE, L'OUTSOURCING SOLO COME UNA VIA PER ABBASSARE I COSTI E UTILIZZASSIMO I LAVORATORI A QUESTO FINE”, HA SOTTOLINEATO CARLO MEARELLI A PROPOSITO DEL RINNOVO DEL CONTRATTO NAZIONALE DELLA LOGISTICA. UN CONTRATTO, AFFERMA MEARELLI, CHE DEVE “ESSERE UNICO”. QUINDI, DEVE RIUNIRE TUTTE LE BRANCHE CHE COMPONGONO IL SETTORE DELLA LOGISTICA, COMPRESO IL TRASPORTO, CHE NE È UNA COMPONENTE IMPORTANTE, MA CERTO NON L'UNICA E NEPPURE LA PIÙ RILEVANTE, SE GUARDIAMO A UNA LOGISTICA “MODERNA”, EFFICIENTE, CHE LAVORA SULLE TECNOLOGIE, SULL'AUTOMAZIONE, SULL'INFORMATIZZAZIONE. UN CONTRATTO UNICO PERMETTEREBBE INOLTRE UNA FORTE SEMPLIFICAZIONE ANCHE DEI RAPPORTI TRA LE IMPRESE INDUSTRIALI E QUELLE DI LOGISTICA. EVIDENTEMENTE TALE CONTRATTO DEVE CONTENERE E SALVAGUARDARE SINGOLE SPECIFICITÀ OPERATIVE, IN PRIMO LUOGO ANCHE QUELLE DELLE AZIENDE LOGISTICHE CHE OFFRONO SUL MERCATO SERVIZI A VALORE AGGIUNTO. UNA RICHIESTA, QUELLA DEL CONTRATTO UNICO, CHE SI PONE IN CHIARA CONTRAPPOSIZIONE CON LA PERICOLOSA CHINA CHE STANNO PRENDENDO LE RELAZIONI SINDACALI NEL NOSTRO PAESE, NEL QUALE STANNO PROLIFERANDO IN MANIERA PROROMPENTE E INCONTROLLATA SIGLE SINDACALI CON LA CONSEGUENZA DI MOLTIPLICARE ANCHE IL NUMERO DEI CONTRATTI. SECONDO L'UFFICIO STUDI DELLA CISL, NEL 2008 VI ERA UN CONTRATTO NAZIONALE OGNI 47 MILA OCCUPATI, NEL 2015 C'È NÉ UNO OGNI 26 MILA. INOLTRE, SEMPRE NEL 2008 SI CONTAVANO 398 CONTRATTI NAZIONALI, OGGI SIAMO ARRIVATI A 707. UN ANDAMENTO DEL GENERE RENDE IL “SISTEMA PAESE” E IL “SISTEMA PRODUTTIVO” SEMPRE PIÙ FRAMMENTATO E INEFFICIENTE. È L'ULTIMA COSA DI CUI, IN QUESTO MOMENTO NEL QUALE SI VEDONO I PRIMI, SEPPURE LABILI, SEGNALE DI RIPRESA DELL'ATTIVITÀ ECONOMICA, HA BISOGNO IL PAESE E, IN PARTICOLARE, LA LOGISTICA ITALIANA CHE DEVE CRESCERE IN TERMINI DI EFFICIENZA. SULL'OBIETTIVO DEL CONTRATTO UNICO SI DEVONO FOCALIZZARE, HA DETTO ANCORA MEARELLI, “ SIA IL MINISTRO POLETTI SIA LE SIGLE SINDACALI CONFEDERALI SIA LE ASSOCIAZIONI DEI DATORI DI LAVORO”. SERVE UNITÀ SU TALE OBIETTIVO.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Mariarosa Mazzoleni
cell.335.532.7936
mazzolenimariarosa@gmail.com

Cover

**STEF ITALIA ALLARGA
L'OFFERTA DEL "FREDDO"**

26

Mezzogiorno

**PORTO DI TARANTO,
SPENTO COME UNA CANDELA**

28

Mezzogiorno

**IL DEPAUPERAMENTO
DEL SUD**

33

Riforma portuale

**ENNESIMO PIANO.
QUANDO LE "SCELTE"?**

35

Internazionalizzazione

**CEVA: TANTE DIFFICOLTÀ
PER AUMENTARE L'EXPORT**

37

Ambiente

**L'IMPEGNO DELLA UIR
PER UNA RETE LNG**

40

Ambiente

**LOGISTICA E SOSTENIBILITÀ
UN PUZZLE NON SEMPLICE**

42

Material Handling

**HYSTER-CLS: UN BINOMIO
TARGATO INNOVAZIONE**

45

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

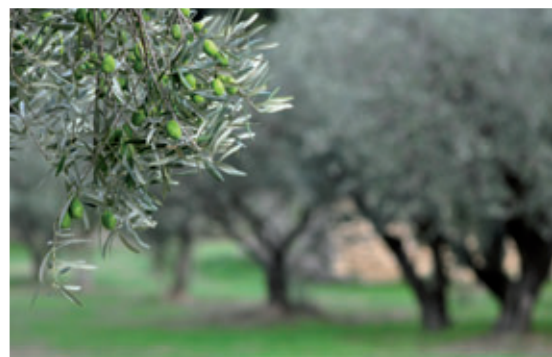
4

NEWS

8

DALLE AZIENDE

10



Continua ad allargarsi il divario socio-economico delle diverse aree del paese. Dal 2008 al 2013 la manifattura meridionale ha ridotto gli investimenti del 53,4% e gli addetti del 25%. In calo anche l'agricoltura (il servizio a pag. 33)



La commissione Sostenibilità istituita da Assologistica ha varato un "modello" di lavoro per affrontare e dibattere il complesso tema del rapporto tra salvaguardia ambientale, attività industriale e logistica (il servizio a pag. 42)



Assologistica

EUROMERCI



Cultura • Formazione

Assologistica

organizzano

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

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

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

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

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **24 luglio 2015**

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

via mail a ogiola@euromerci.it

oppure

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

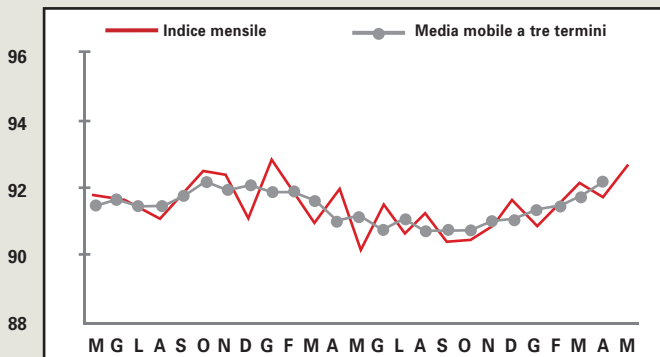
Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

Italia: segni più e segni meno

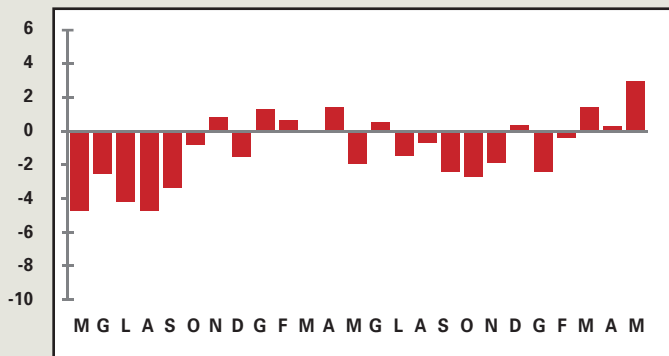
Produzione Industriale

Fonte: ISTAT

(maggio 2013-maggio 2015, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



(maggio 2013-maggio 2015, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

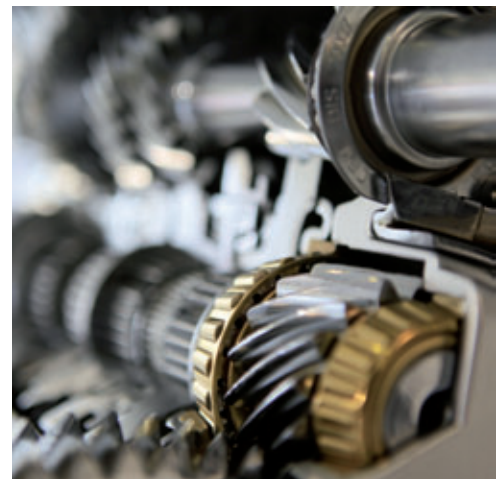
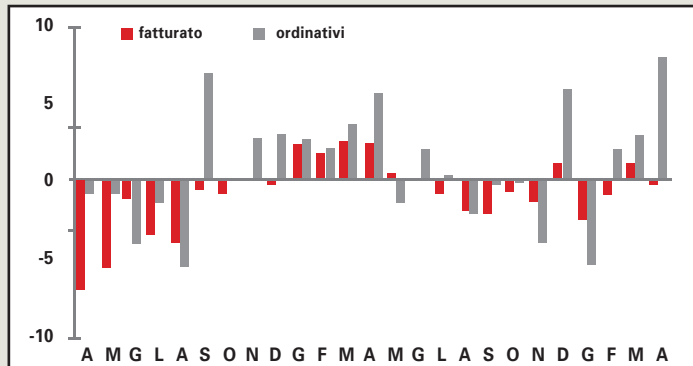


A maggio scorso l'indice Istat della produzione industriale ha segnato un aumento significativo rispetto al mese precedente: lo 0,9%. In aumento anche dell'1,0% l'indice della media del trimestre marzo-maggio rispetto al trimestre precedente. Sempre a maggio 2015, si è registrato un incremento del 3,0%, rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, dell'indice della produzione, corretto per gli effetti di calendario. Nella media dei primi cinque mesi dell'anno la produzione è aumentata dello 0,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'indice presenta variazioni congiunturali positive in tutti i raggruppamenti: aumentano i beni strumentali (più 2,3%), l'energia (più 1,7%), i beni di consumo (più 0,7%) e i beni intermedi (più 0,6%). In particolare, rispetto a maggio 2014, gli indici corretti per gli effetti di calendario hanno registrato un forte aumento nel comparto dei beni strumentali (più 8,5%), in misura più lieve sono aumentati anche l'energia (più 1,5%), i beni di consumo (più 1,4%) e i beni intermedi (più 0,4%). Per quanto riguarda i settori di attività economica, i comparti che hanno registrato la maggiore crescita sull'anno scorso sono stati quelli della fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati (più 16,2%), della fabbricazione di mezzi di trasporto (più 15,4%), e della produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici (più 10,5%). Questo risultato positivo sulla produzione industriale registrato a >

Fatturato e ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

(aprile 2013-aprile 2015, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)





RIGHT TEMPERATURE



RIGHT TIMING

Leader europeo della logistica e del trasporto dei prodotti agroalimentari a temperatura controllata

+39 0371 763 201
francesca.ceni@stef.com

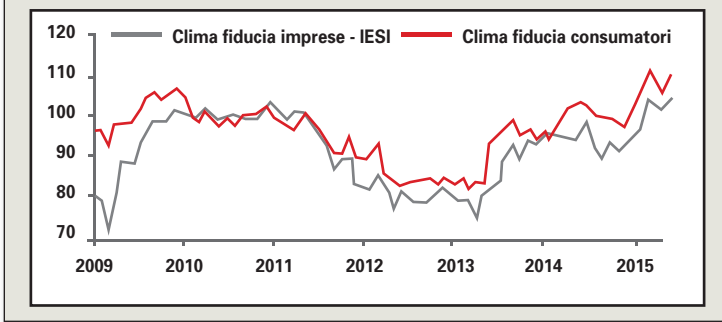
Follow us :      

STEF 

www.stef.com

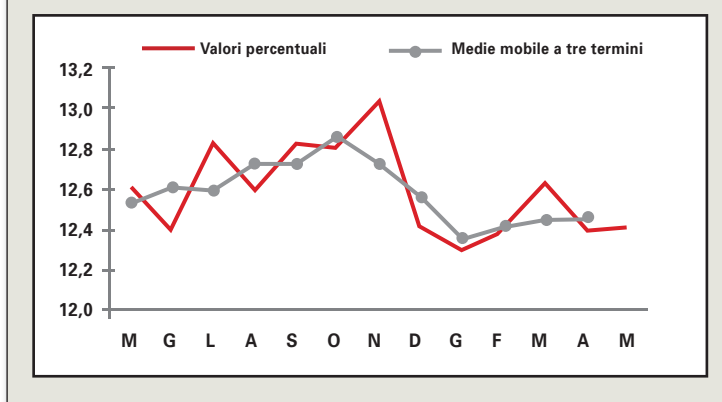
Fiducia dei consumatori e delle imprese (gennaio 2009-giugno 2015, indici destagionalizzati base 2010=100)

Fonte: ISTAT



Tasso di disoccupazione (maggio 2014-maggio 2015, valori %)

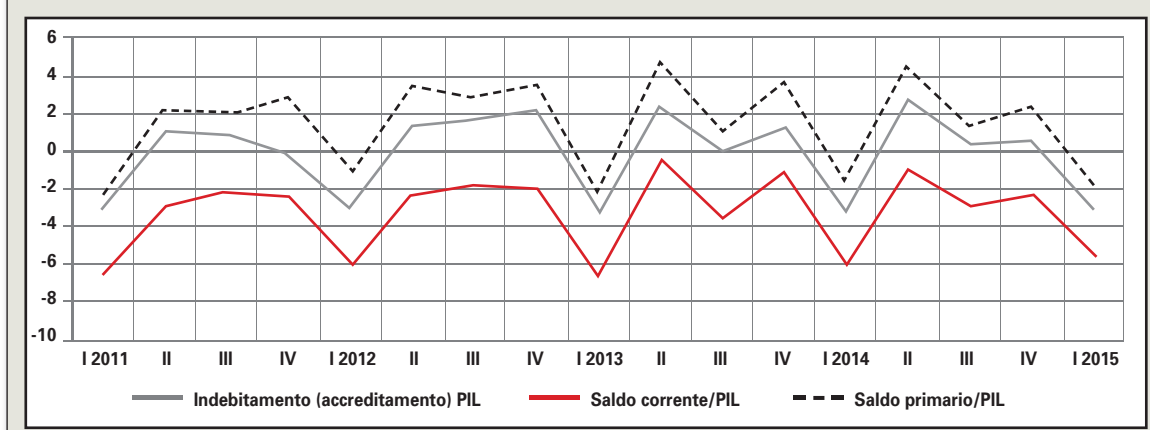
Fonte: ISTAT



maggio si lega con un altro dato: quello sugli ordinativi totali dell'industria che ha registrato ad aprile un incremento sul mese precedente del 5,4%, con incrementi sia sul mercato interno (più 3,4%) sia su quello estero (più 8,4%). Inoltre, nel confronto con il mese di aprile 2014, l'indice grezzo degli ordinativi ha segnato un aumento del 7,9% (l'incremento più rilevante si è registrato nella fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica con ben il 40,0% in più). A questi dati fa però da contraltare, in senso negativo, il calo del fatturato dell'industria che si è avuto sempre ad aprile, rispetto a marzo: meno 0,6% (anche se nella media dei tre mesi, gennaio, febbraio, marzo, rispetto ai tre mesi precedenti vi è stato un aumento dello 0,5%). Un calo, quello di aprile scorso, che ha colpito sia il mercato interno (meno 0,2%) sia quello estero (meno 1,3%). Anche l'occupazione dà segnali contrastanti: dopo l'aumento del mese di aprile (più 0,6%), a maggio gli occupati sono diminuiti dello 0,3% (con una perdita di 63 mila unità) rispetto al mese precedente, mentre il tasso di occupazione, pari al 55,9%, è calato di 0,1 punti percentuali. Un dato da considerare incoraggiante in ottica futura è quello della fiducia dei consumatori e delle imprese. Infatti, l'indice composito del clima di fiducia dei consumatori, espresso in base 2010=100, è aumentato a giugno a 109,5 da 106,0 del mese precedente, mentre quello delle imprese italiane, in base 2010=100, è salito a 104,3 da 101,8 di maggio. Anche le previsioni sui consumi sono buone. ■

Saldi di finanza pubblica (1° trimestre 2011-1° trimestre 2015, valori % sul Pil)

Fonte: ISTAT



LES ECHOS

Francia: tagli al bilancio statale per 4 miliardi?

Secondo le previsioni della Corte dei Conti francese il bilancio dello Stato per il 2016 dovrebbe subire un taglio valutabile dai due ai quattro miliardi di euro. Molti ministeri e agenzie pubbliche dovranno ridimensionare spese e investimenti: secondo la legge sulla programmazione della spesa pubblica, approvata nello scorso autunno, il bilancio statale del-



l'anno venturo dovrebbe essere ridotto di almeno 2,8 miliardi di euro. Sono in corso trattative dei singoli ministeri, che temono un forte ridimensionamento delle risorse, a Bercy nell'ufficio del segretario di Stato al

Bilancio Christian Eckert. Discussioni molto dure perché i tagli, come ha sottolineato Eckert, "si aggiungono a quelli già imposti negli anni precedenti". L'unico ministero che non partecipa alle trattative è quello della Difesa. Il ministro Jean-Yves Le Drian, infatti, è uno fra i pochi a conoscere già il suo destino, grazie alla legge sulla programmazione militare approvata in primavera. Un destino oltretutto positivo: la Difesa avrà un aumento di risorse, stimabile in 600 milioni di euro. Il governo è comunque in fibrillazione. Il primo ministro Manuels Valls (nella foto) ha messo le mani avanti, dichiarando: "Non ci saranno discussioni nel mio ufficio per spostare un milione di euro da un ministero all'altro". Tutto sarà deciso dal segretario Eckert. Ci sono però priorità già riconosciute: la più eclatante riguarda il ministero degli Interni, impegnato nella lotta al terrorismo e in particolare nella prevenzione di nuovi atti terroristici. Comunque, anche per gli Interni, pare sia stata decisa una riduzione delle spese nell'ambito delle singole prefetture. Secondo indiscrezioni, in particolare, il budget del ministero del Lavoro dovrebbe rimanere stabile nell'ottica di difendere i livelli dell'occupazione. Attenzione è anche rivolta a non ridurre gli investimenti diretti ai giovani e alla cultura. Invece, si parla di tagli sensibili per l'ambiente e anche per le politiche dirette agli alloggi. ■

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

Pietro Spirito presidente dell'interporto bolognese

Nell'assemblea del 29 giugno, gli azionisti dell'interporto di Bologna hanno rinnovato la governance della società, inserendo professionalità particolarmente qualificate per l'attuale fase di sviluppo delle attività aziendali, sempre più orientate all'erogazione di servizi di supporto e logistici, che non sulle attività immobiliari.



Pietro Spirito

Alla presidenza della società è stato scelto il dottor Pietro Spirito, già direttore generale dell'interporto tra il 2009 e il 2011, mentre i consiglieri nominati sono la dottoressa Laura Amadesi e il dottor Marco Spinedi. Tutti i consiglieri sono stati selezionati anche con l'ausilio di una commissione esterna che ha valutato su base meritocratica i curricula dei candidati.

Il nuovo consiglio di amministrazione si è riunito nella stessa giornata, nel primo pomeriggio, e ha immediatamente avviato le proprie attività per rilanciare la centralità logistica di Bologna al servizio del sistema manifatturiero della Regione, in un quadro di necessaria internazionalizzazione e con una apertura ancora più intensa con la portualità italiana.

Pietro Spirito, 53 anni, laureato in scienze politiche all'Università Federico II di Napoli, ha alle spalle una lunga esperienza nelle Ferrovie dello Stato, dove è approdato nel 1989. Nel Gruppo Fs ha ricoperto diversi ruoli, da responsabile della Funzione Qualità a responsabile del Marketing Strategico e, quindi, delle Strategie e Studi. Passato nel settore merci, è stato direttore del personale e poi direttore commerciale. In particolare, dal novembre 2001 a gennaio 2006, è stato amministratore delegato di Omnia Express, società del Gruppo. Dopo un'esperienza di quasi due

anni come direttore generale della Fondazione Telethon e poi di direttore generale dell'interporto bolognese, è entrato in Atac, l'azienda della mobilità romana, nella quale dal giugno 2014 è stato direttore Piani di sviluppo, Investimenti e Controllo. Spirito succede alla guida della struttura bolognese ad Alessandro Ricci, che ne è stato presidente nell'ultimo decennio.

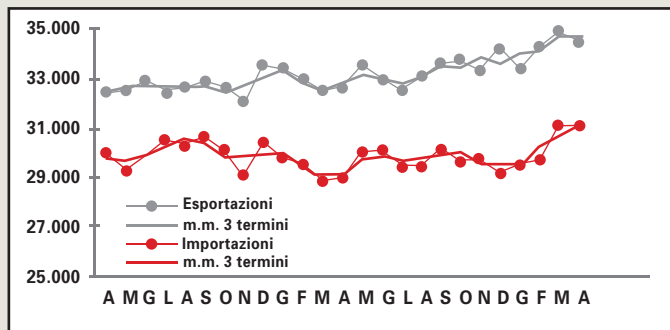
Ad aprile, leggera flessione delle esportazioni

Rispetto al mese precedente, ad aprile, il valore delle importazioni è rimasto sostanzialmente stazionario, mentre per le esportazioni si è rilevata una lieve flessione, pari allo 0,8%. La diminuzione dell'export è stata la sintesi di una contenuta

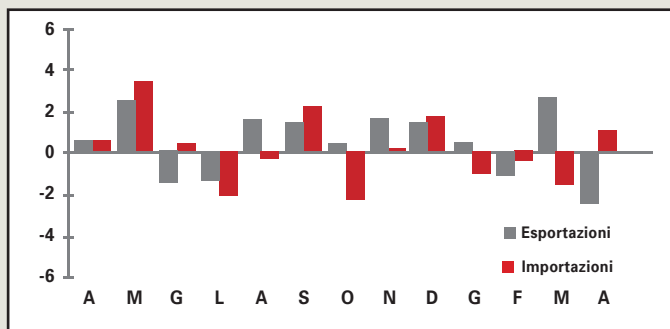
Flussi commerciali con l'estero

Fonte: ISTAT

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



(aprile 2014-aprile 2015, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente e valori in milioni di euro)



Panorama di Mosca



crescita delle vendite verso i mercati dell'Unione (più 0,2%) e di una più marcata diminuzione verso quelli dei paesi terzi (meno 1,9%). I beni strumentali (meno 3,9%) sono stati in forte calo, mentre i prodotti energetici hanno segnato una notevole crescita (più 9,9%). Nel trimestre febbraio-aprile, la positiva dinamica congiunturale dell'export (più 2,7%) è stata invece principalmente determinata dall'area extra Ue (più 4,8%). I beni strumentali (più 5,4%) e i beni di consumo durevoli (più 3,2%) hanno registrato una rilevante espansione. Sempre ad aprile 2015, l'importante crescita delle esportazioni (più 9,0%), rispetto allo stesso mese del 2014, è stata trainata dalle vendite verso l'area extra Ue (più 12,3%). Valori medi unitari (più 3,7%) e volumi (più 5,1%) sono stati entrambi in aumento rispetto all'anno scorso. In confronto con aprile 2014, vi è stato anche un rilevante incremento dell'import (più 9,3%) determinato dalla crescita degli acquisti sia dall'area comunitaria (più 11,6%) sia da quella extra Ue (più 6,3%). C'è da notare che la forte crescita tendenziale per entrambi i flussi è stata influenzata da una differenza nei giorni lavorativi (21 ad aprile 2015 rispetto ai 20 di aprile 2014). Una dinamica ampiamente positiva è comunque confermata anche dai dati corretti per i giorni di calendario, che mostrano una variazione tendenziale pari a più 5,4% per le esportazioni e più 7,3% per le importazioni. Ad aprile 2015, l'avanzo commerciale è stato di 3,7 miliardi. Al netto dell'energia, la bilancia commerciale è risultata positiva per 7,0 miliardi. Nei primi quattro mesi di quest'anno, l'attivo ha raggiunto 11,5 miliardi. Per quanto riguarda le esportazioni, aprile scorso ha confermato l'importanza per l'Italia di mercati quali quelli statunitensi, cinesi e britannici, rispettivamente con una crescita su aprile 2014 rispettivamente del 36,3%, del 17,9% e del 14,8%.

Interscambio Italia-Russia: confermata la flessione

Il volume degli scambi commerciali tra Italia e Federazione Russa, in questo periodo di crisi economico-finanziaria largamente diffusa e di sanzioni, continua a diminuire, mantenendo quindi la tendenza negativa che lo ha caratterizzato nel 2014. Secondo Dogane Russe, nel primo trimestre del 2015, si è registrato un calo del 10,3% dell'interscambio Rus-

sia-Italia rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A marzo di quest'anno, l'Italia si è comunque confermata quarto mercato di destinazione per le esportazioni russe. Infatti, il nostro paese con un interscambio nel mese pari a 7,5 milioni di euro ha seguito la Cina (53 milioni), i Paesi Bassi (13,5 milioni) e la Germania (9,9 milioni). La meccanica si è confermata il settore di punta per l'export italiano in Russia. Le principali note negative provengono da numerosi settori: in particolare, mezzi di trasporto, agroalimentare e bevande, arredamento ed edilizia, moda e accessori, che subiscono diminuzioni rispettivamente del 59,2%, del 44,8%, del 22,1% e del 21,7%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

La flessione dell'interscambio congiunturale tra Italia e Russia è fortemente influenzata dalle minori importazioni italiane di greggio russo (meno 9,4% nel 2014 e meno 5,9% nel primo trimestre 2015) e da minori esportazioni italiane verso la Federazione nei settori in precedenza elencati. Come emerge dai dati congiunturali permangono difficoltà da entrambe le parti: nella struttura economica russa, fortemente dipendente dalle materie prime e da un insufficiente sviluppo sul versante industriale, e nell'offerta italiana, soprattutto per dimensione delle imprese e per capacità di investimento. Sull'andamento dell'interscambio ha fortemente inciso, in particolar modo negli ultimi 18 mesi, sia un effetto di economia "reale" sia un effetto "valutario". La sfavorevole congiuntura economica internazionale ha finito col determinare una contrazione dell'interscambio della Russia con il resto del mondo, generata anche da una marcata volatilità del rublo, dal suo forte deprezzamento e dalla persistente diminuzione del prezzo del petrolio. ■

Palletways si espande e arriva in Polonia e oltre

Palletways, società leader nel trasporto espresso di merce palletizzata, ha esteso il proprio raggio di azione anche alla Polonia e ai paesi baltici, Estonia, Lettonia e Lituania. I servizi offerti dagli oltre 400 concessionari dell'azienda raggiungono così 16 paesi in tutta Europa attraverso 12 hub, di cui tre situati in Italia. "L'inserimento della Polonia e dei paesi baltici nella vasta area che già serviamo fa parte della nostra strategia di espansione in Europa, al fine di rendere sempre più competitiva l'offerta per i nostri clienti. Inoltre, ci permette di rafforzare ulteriormente la posizione di leader poiché nessun altro pallet network può vantare una copertura così capillare. L'est Europa è di grande interesse per il mercato italiano e riteniamo che operare in questi paesi sia essenziale per facilitare lo sviluppo del business dei nostri clienti", ha dichiarato Roberto Rossi, presidente di Palletways Italia. Gli alti standard mantenuti da Palletways verranno garantiti da un partner locale, affidabile e di qualità, che aiuterà a sviluppare i flussi verso questi nuovi paesi. Dall'espansione del network beneficeranno inoltre la Repubblica Ceca e la Slovacchia, già coperte da Palletways, poiché i miglioramenti operativi hanno permesso di ridurre di un giorno i tempi di resa sia per il Servizio Premium sia per quello Economy.

Per quanto riguarda il servizio in Italia, Palletways ha affidato a BPS Trasporti la concessione per le "Zone Solo Economy" della provincia di Bologna, la più grande della regione Emilia Romagna. Le "Zone Solo Economy" sono le località nelle quali il numero di pallet consegnati e ritirati settimanalmente per conto del network, nell'arco del trimestre precedente, è compreso fra limiti prefissati, variabili in funzione della distanza della località dal capoluogo. "Il nostro obietti-

vo è di ridurre sistematicamente il numero delle 'Zone Solo Economy' per estendere a tutto il territorio nazionale i migliori standard di resa disponibili sul mercato. Con l'ingresso di BPS Trasporti, siamo in grado di garantire gradualmente un servizio sempre più rapido ai clienti che hanno necessità di effettuare spedizioni nelle aree meno consuete del trasporto espresso su pallet", ha dichiarato Roberto Rossi, presidente di Palletways Italia. "Affiliandoci al più importante gruppo italiano specializzato nel trasporto espresso su pallet, entriamo a far parte di un circuito che è sinonimo di eccellenza in tutta Europa", ha sottolineato Ettore Busi, titolare di BPS Trasporti.

20 giugno: il "Children Day" di Laziale Distribuzione

Il 20 giugno si è tenuta la nuova edizione del "Children Day", l'appuntamento per le famiglie dei dipendenti del Polo Logistico di Laziale Distribuzione, a Pomezia, alle porte di Roma. "L'investimento più importante è nelle persone che costituiscono l'azienda - sottolinea un comunicato -, sono loro che utilizzano gli strumenti forniti dalle nuove tecnologie, che si prendono cura dei clienti e delle loro esigenze, che innovano, che fanno crescere l'azienda. Il valore della persona è da sempre alla base della cultura d'impresa di Laziale Distribuzione, realtà sensibile alle esigenze e alle prospettive del territorio in cui opera, sempre in prima linea con diverse iniziative, per essere un soggetto attivo della comunità di Pomezia". Come ogni anno, quindi, uffici e pc spenti, per il semplice ma importante piacere di stare tutti assieme in una giornata di inizio estate. Un momento dedicato a loro, i bambini, perché nessuno meglio di loro rappresenta il significato del "crescere", inteso come sviluppo di una comunità basata su principi e valori. La festa, di sabato mattina, ha visto più di cento bambini di tutte le età e i loro genitori. Giochi, ragazze che truccavano i loro volti con colori vivaci, palloncini e urla di felicità per uno zainetto colmo di sorprese; il modo giusto per andare nel posto dove lavora mamma o papà, un evento in cui tutti in azienda danno il loro aiuto per organizzarlo. E poi le trombe dei Bersaglieri di corsa, che hanno cantato assieme a tutti l'inno di Mameli, così da avvicinare i piccoli alle istituzioni e ai valori che sono alla base del vivere civile. A fine giornata, poco prima delle foto di gruppo, Don Enrico Feroci - direttore





della Caritas di Roma - ha ringraziato i dipendenti dell'azienda per l'invito e ha richiamato tutti sul valore e il significato del concetto di "bene comune", un pensiero che deve essere presente e di guida nelle famiglie, nel posto di lavoro, nei luoghi della politica: "Anche l'azienda privata deve avere tra i suoi obiettivi il 'benessere collettivo', creando valore, primo fra tutti il lavoro per le persone, Laziale Distribuzione è un bel l'esempio per questa provincia". Ha partecipato anche il vicesindaco di Pomezia Elisabetta Serra. È forte infatti il rapporto che l'azienda ha con il comune, sono molte le iniziative alla quale partecipa per promuovere lo sviluppo del territorio, in cui è presente da più di trent'anni, all'insegna del "crescere insieme, per essere sempre un passo avanti".

Cecilia Battistello premiata a Londra

Cecilia Eckelmann Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia e membro del consiglio di amministrazione di Eurokai GmbH & Co. KGaA, azionista di maggioranza di Contship Italia, è stata insignita del Life Time Achievement Award, assegnato durante la cerimonia di premiazione dei Containerisation International Global Awards 2015, tenutasi a Londra. Cecilia, seguendo la strada tracciata dal fondatore del Gruppo, ha tenuto alta la bandiera dell'azienda Italiana per oltre quattro decenni: entrata a far parte del Gruppo nel 1973, è stata parte di un incredibile viaggio nell'industria del-

lo shipping, durante le fasi più intense dello sviluppo del settore, divenendo presidente e amministratore delegato Contship nel 1996. Il premio riconosce l'appartenenza a un ristretto e prestigioso gruppo di individui del mondo del trasporto marittimo containerizzato e della logistica e, significativamente, sottolinea ulteriormente l'importanza e il ruolo delle donne nel settore, e il loro importante contributo alla crescita economica e allo sviluppo della supply chain globale. Containerisation International ha presentato la cerimonia degli Award come "un evento unico, che offre la possibilità di premiare le best practice, il talento, l'impegno e la creatività".

"Sono immensamente sorpresa e profondamente onorata di ricevere questo premio così prestigioso" - ha dichiarato Cecilia Battistello - "Voglio ringraziare i giudici e tutti i presenti. Le persone, i clienti, i colleghi e i partner che ho avuto il privilegio di incontrare durante la mia esperienza professionale in Europa, Medio Oriente, India, Asia, Australia e America. Durante tutta la mia vita, sono sempre stata guidata da impegno e passione, per raggiungere gli obiettivi, senza dare troppa importanza alle difficoltà, alla fatica e agli ostacoli da superare. Dedico questo premio alla memoria del dottor Angelo Ravano. Il suo spirito, la sua visione e i suoi valori continuano a vivere oggi e continueranno a vivere domani, nei cuori e nei pensieri dei colleghi che lavorano in Contship. Desidero inoltre ringraziare la mia famiglia e mio marito, Thomas Eckelmann, per il suo immancabile supporto nella vita di tutti i giorni".



Cecilia Eckelmann Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia, a Londra, riceve il Life Time Achievement Award

OneExpress amplia l'offerta di servizi internazionali

OneExpress, il network specializzato nel trasporto di merci su pallet, ha rafforzato ulteriormente l'offerta dei servizi a livello internazionale, in un'ottica di costante sviluppo di questo settore anche per l'anno corrente. In particolare, ha ottimizzato il proprio servizio dedicato "Pallet Espresso" dall'Italia verso l'Europa, garantendo così consegne veloci in 48/72 ore nei principali paesi europei, grazie alla capillarità e alla professionalità del servizio. Recentemente, infatti, oltre all'hub di Bologna, anche l'hub di Milano ha avviato i collegamenti per Germania, Austria, Danimarca, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Bulgaria, Romania con partenze giornaliere e tempi di resa di 48 ore per le consegne in Germania e Austria, e a partire dalle 72 ore per i restanti paesi. Inoltre, il network ha esteso il collegamento giornaliero con Slovenia e Croazia, assicurando così quotidianamente i servizi verso tutti i paesi confinanti con l'Italia. Infine, grazie alla collaborazione con un operatore specializzato nel settore enologico, OneExpress ha avviato un nuovo servizio dedicato esclusivamente alle esportazioni di vino verso la Germania: tramite il servizio, il network potrà garantire non solo la gestione del trasporto della merce, ma adempiere anche alle formalità amministrative di importazione a destino per conto del destinatario. Claudio Franceschelli, presidente di OneExpress, ha dichiarato: "Nel corso di quest'anno abbiamo sviluppato molteplici servizi per arricchire la nostra offerta a livello internazionale, rendendoci estremamente competitivi sul mercato italiano ed europeo. Siamo una realtà in costante crescita e la nostra offerta integrata conferma la nostra leadership nel settore di riferimento".



Il secondo concorso Elpe-Dams di Torino

Dopo il successo della prima edizione, ritorna ancora più ricco il contest "Can you Elpe us?", iniziativa promossa da Elpe Global Logistic Services in partnership con l'Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Studi Umanistici, Corso di Laurea in Dams. Elpe e Dams infatti hanno deciso di raddoppiare gli sforzi e quest'anno, al concorso dedicato ai cortometraggi, si affianca un contest fotografico. L'obiettivo di Elpe è sempre il medesimo: raccontarsi attraverso il talento e la voglia di emergere dei giovani universitari del Dams e dare un sostanzioso incentivo ai loro studi (il prize money è di 7.900 euro, di cui 5.350 per i corti e 2.550 per le foto) in un'epoca in cui le famiglie fanno sempre più fatica ad affrontare le spese per l'istruzione. Visibilità agli studenti, ma nondimeno alla qualità di ciò che viene insegnato al Dams, vera fucina di talenti, attività, corsi e opportunità per i suoi iscritti e capace di modificarsi in corsa per tenere il passo dei continui cambiamenti che hanno coinvolto il mondo dei video e dei new media. Dopo aver descritto l'anima del Gruppo attraverso lo sviluppo di cinque valori che hanno contraddistinto i primi vent'anni di attività, in questa seconda edizione gli studenti sono chiamati a raccontare il mondo Elpe e le sue attività attraverso la rivisitazione di scene di film, telefilm e spot pubblicitari di successo (per il contest dei corti) e locandine, poster, fotobuste e messaggi pubblicitari (per il concorso fotografico). Per questo il contest "Can you Elpe us?" 2015 ha come sottotitolo "Remake Awards". Attenzione però: niente photoshoppate o scene autentiche dei filmati delle opere a cui il video/la foto si ispirano: tutto dovrà essere rigorosamente originale, musiche comprese, pena l'esclusione dal concorso.

Elpe offre i suoi servizi in diversi settori, ma per semplificare il compito dei partecipanti ha deciso di circoscrivere le seguenti attività: caricamento notturno nei supermercati; gestione della logistica dei magazzini; confezionamento; produzione alimentare; agenzia per il lavoro. All'interno dei seguenti settori: food&Gdo; automotive; fashion; consumer&retail; ho.re.ca (hotellerie, restaurant e caffè). Il

Foto di gruppo dei vincitori del contest 2014



Secondo il contratto di manutenzione, XPO Logistics è, inoltre, responsabile del servizio e della manutenzione di oltre un milione di roll container, oltre che di piattaforme mobili e carrelli, contribuendo ad assicurare la longevità e la disponibilità ottimale di tali attrezzature,

contest scade il 26 novembre 2015. Per approfondire: <http://elpe.it/servizi>

Rinnovato il contratto tra Tesco e XPO Logistics

Tesco (il primo gruppo di distribuzione britannico, attivo anche a livello internazionale, e uno dei più importanti d'Europa) ha rinnovato ancora una volta il contratto con XPO Logistics per la gestione di dodici unità di servizio di riciclaggio (RSU), che operano nel Regno Unito e in Irlanda, e per la manutenzione della flotta di attrezzature di movimentazione. Il rinnovo del contratto riflette l'expertise di XPO Logistics nella reverse logistics, così come la qualità dei suoi sistemi informatici per la gestione dei resi e per le operazioni di riciclaggio. Creata nel 1995, la rete RSU gestisce tutto le attrezzature di movimentazione e i rifiuti di imballaggio provenienti da oltre 2.700 punti vendita Tesco nel Regno Unito e in Irlanda. Il materiale è trasportato sui veicoli destinati alle consegne di Tesco e dei suoi fornitori fino alle RSU, situate per la maggior parte nei siti di distribuzione del gruppo. Questa attività, che impiega quasi 700 effettivi, gestisce circa 17.500 veicoli la settimana.

re, riducendone i costi di sostituzione. Tra le recenti iniziative pianificate è stato previsto lo sviluppo di un sistema di acquisizione dati in tempo reale e un insieme di test su un sistema di cernita destinato a migliorare la qualità e il valore dei rifiuti plastici.

XPO Logistics è uno dei primi dieci provider mondiali di soluzioni per la supply chain, con un'offerta d'avanguardia rivolta alle imprese di maggior successo in tutto il mondo. Serve più di 30 mila clienti con una rete altamente integrata che conta oltre 52 mila dipendenti, che operano in più di 863 sedi in 27 paesi. La sede centrale si trova a Greenwich, Connecticut, Usa, mentre il centro operativo europeo è a Lione, in Francia. L'8 giugno 2015, XPO ha acquisito il 67% delle azioni ordinarie in circolazione di Norbert Dentressangle. ■



Incarichi e professioni

di Franco De Renzo

Non posso iniziare scrivendo che una volta le cose andavano in una maniera differente, perché qualche giovane lettore potrebbe pensare che io abbia l'età di Matusalemme. Comunque, quando ho iniziato l'attività professionale, non potevo immaginare di dover far sottoscrivere al cliente un contrattino, una lettera di incarico. Avrei corso il rischio di perderlo ancora prima di prenderlo. Erano sufficienti le mie parole e le sue, e tutti eravamo sicuri che alla data stabilita avrei incassato il dovuto, senza discussioni, ma anche il cliente sapeva che l'applicazione della tariffa professionale sarebbe stata applicata, non al rialzo, ma tenendo ben presente la difficoltà della pratica e il tempo necessario per portare a termine, proficuamente, l'incarico.

Più leggi hanno ritenuto che la tariffa professionale ledesse non so quali principi basilari e quindi era da abolire. Cosa che il nostro parlamento ha fatto anche velocemente, perché quando c'è da decidere di chiudere i rubinetti agli altri sono davvero veloci. Per ridursi lo stipendio, considerato che la nostra economia non può più reggere gli alti costi della politica, come avvenuto finora, fanno molta più fatica. Perché è da ricordare che l'enorme debito pubblico non è stato causato da me o chi legge queste note, ma dai politici

che invece di pensare a chiudere in pari i bilanci, non hanno fatto altro, quando non eravamo nella Comunità europea, di continuare a svalutare la lira e rimandando a figli e nipoti il frutto delle loro nefandezze. Non solo, si dava per quasi scontata l'abolizione delle province, ma non se parla più da un pezzo. Si giunge anche a quanto deliberato dalla Corte di Cassazione che ha ritenuto correo il commercialista perché avrebbe dovuto convincere il proprio cliente a effettuare i dovuti versamenti di imposta.

La cosa più triste sono gli sprechi che non sembra sia possibile, non dico eliminare, ma neanche diminuire. E non passa giorno che i mezzi di comunicazione non ci informino di nuovi scandali e nuove spese pazzesche: ponti che non portano da nessuna parte, ospedali finiti ma mai entrati in funzione, affitti irrisori delle case pubbliche concessi agli amici degli amici, ospedali che chiedono i rimborsi per interventi mai eseguiti.

Da sempre i professionisti non incassano gli emolumenti regolarmente alla fine dell'incarico, per tante diverse ragioni, non ultima quella che essendoci un rapporto particolarmente stretto, normalmente, si è a conoscenza di problemi di risorse finanziarie, senza bisogno di rivolgersi a un indovino. Una volta, si pensava che i crediti da incassare avrebbero potuto rappresentare

una forma di indennità di fine attività professionale. Quando si decideva di chiudere lo studio o di cederlo ad altri, i crediti vantati, avrebbero potuto aiutare ad avere meno problemi. In tempi moderni, i crediti vantati potrebbero essere anche maggiori, ma non c'è certezza di incasso, né subitaneo, né per aiutare ad alleviare problemi in futuro.

Adesso, a parte il fatto che incassare i crediti è sempre più un bel problema, non c'è foglia che si muova senza prima aver ottenuto la lettera d'incarico firmata.



Oggi, "non c'è foglia che si muova" senza aver ottenuto una lettera d'incarico firmata

I professionisti, medici e dentisti compresi, devono specificare in fattura con precisione le prestazioni che hanno fornito ai clienti



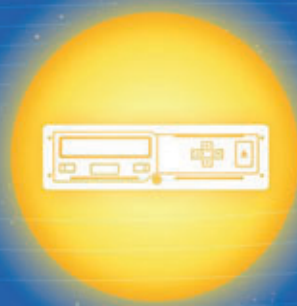
Questa differenza non è dovuta solo alla diffidenza tra professionista e cliente, ma all'imposizione che proviene dalla legge. Per esempio, tra pochi giorni si passeranno al setaccio gli incarichi e i compensi incassati per la compilazione degli studi di settore relativi ai professionisti. Sarà quindi necessario disporre delle fatture emesse (con relativa dettagliata descrizione dell'attività svolta a favore del cliente), degli incarichi firmati dai clienti (non solo quelli del 2014,

ma anche dei precedenti), degli estratti conto e delle prime note cassa. Ancora oggi si vedono fatture con descrizioni approssimative quando assolutamente non in linea con quanto previsto dalla legge. Ricordo che l'art. 21, comma 2, lett. g) del DPR 633/1972, prescrive che la fattura contiene le seguenti indicazioni: "natura, qualità e quantità dei beni e dei servizi formanti oggetto dell'operazione". Questo vuol dire che una mia fattura non può contenere come descrizione: "emolumento per la mia attività da commercialista" o "consulenza fiscale", ma è obbligatorio dettagliare l'attività svolta. Così come il dentista non può scrivere "cure

ortodontiche", ma deve specificare cosa abbia fatto, e questo, perché, a parità di attività svolta, se il compenso è differente, l'agenzia delle entrate potrebbe chiedere, vagliare e sindacare sulle differenze. ■

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

Universo VDO: tachigrafo e molto di più



Scarico dati da remoto



Gestione dati tachigrafo



Messaggi



Consumo carburante



Tempi di guida



Archiviazione dati tachigrafo



Localizzazione



Navigazione

VDO
www.dtco.it

Vendita nelle “zone calde”

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta*

I recenti accadimenti in numerosi paesi del Nord Africa e del Medio Oriente hanno avuto immediate e forti ripercussioni sull'esecuzione di una molteplicità di contratti aventi ad oggetto la vendita di merci, l'esportazione di materie prime e la fornitura di servizi. In molti casi l'esecuzione dei contratti è stata resa del tutto impossibile, in altri si sono verificati ritardi talmente forti da rendere il contratto non più eseguibile. L'esperienza di questi mesi permette di fare un primo bilancio delle ripercussioni che possono avere vicende quali quelle in atto sui contratti di vendita internazionale e in particolare con riguardo all'impatto che la situazione di crisi sta avendo sui crediti documentari e sulle operazioni logistiche.

Nel settore finanziario, lo stato di cose esistente ha colpito le imprese operanti nell'area non solo per la carenza di liquidità dei partner locali, ma anche per una drastica riduzione dei volumi dei crediti documentari emessi dalle banche locali e per la maggiore attenzione e cautela con le quali si stanno muovendo le banche italiane. Diversi sono in particolare i rischi per le forniture già in essere e garantite con lettera di credito: le banche possono infatti avvalersi della previsione contenuta all'art. 36 delle UCP 600 (Norme ed Usi Uniformi in materia di credito documentario), intitolata “Forza maggiore” che stabilisce che “le banche non assumono responsabilità per le conseguenze derivanti dall'interruzione della propria attività provocata da cause di forza maggiore, calamità, sommosse, disordini civili, insurrezioni, guerre, atti di terrorismo o da scioperi o serrate o da qualsiasi altra causa indipendente dalla loro volontà”. Non solo, ma in base alla previsione del secondo comma, alla ripresa della propria attività le banche non sono tenute a onorare o negoziare crediti scaduti durante l'interruzione delle attività. Al contempo, un aspetto che si è rivelato particolarmente grave è la paralisi che ha interessato numerosi porti e aeroporti dell'area: in Libia la situazione è ancora oggi di paralisi totale, mentre porti e aeroporti tunisini e alcuni porti dell'area del Golfo Persico sono stati caratterizzati da pesanti ritardi e da fermi dei container anche per lunghi periodi in zone non vigilate. Tale stato di cose può determinare per le parti del contratto di vendita responsabilità per “controstallie”, ossia il corrispettivo riconosciuto all'armatore qualora le operazioni di imbarco o sbarco si protraggono oltre il termine previsto (detto di “stallia”). È essenziale in tal caso

accertare se il contratto di noleggio include una clausola di forza maggiore, per valutare se questa ha una formulazione sufficientemente estesa da consentire la sospensione del termine di stallia o di controstallia. Alcune compagnie di linea si sono rifiutate peraltro di fare scalo nei porti dei paesi interessati dai disordini, sulla base del rilievo che non potendosi più considerare safe ports, non vi era alcun obbligo a carico degli armatori e del comandante della nave di assecondare le istruzioni ricevute dai noleggiatori e fare approdo nell'area.

I rischi brevemente descritti sono molto spesso non coperti dalle polizze di assicurazione. Ad esempio, per la copertura assicurativa delle merci i formulari da sempre adottati nel commercio internazionale sono le Institute Cargo Clauses, che, anche nella loro versione più estesa, ossia le cosiddette all risks, non si estendono a fattispecie quali “civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strike...” e ancora a danni e spese derivanti da “riots or civil commotions”. In tal caso è indispensabile che la copertura assicurativa sia estesa alle Institute War Clauses e Institute Strikes Clauses, concepite proprio per garantire la copertura a eventi del tipo in atto nel bacino del Mediterraneo.

Il quadro esistente e la situazione presente nei vari paesi che hanno vissuto tensioni politiche e sociali è tuttora fortemente differenziato, e si passa da situazioni di vero e proprio stato di guerra a contesti in cui la tensione sul piano sociale, pur essendo esplosiva, non è ancora sconfinata in uno stato di belligeranza, a contesti in cui infine sembra potersi ravvisare l'avvio di un percorso di pacificazione sociale e di instaurazione di un sistema democratico. Il dato certo è che gli eventi in atto hanno palesato nuovamente l'indispensabilità dell'adozione di misure che consentano di prevenire o quantomeno mitigare i principali rischi che nascono dall'operare in zone oggi “calde”, ricorrendo in particolare a strumenti contrattuali e cautele che sembrano invece trascurabili in momenti di maggiore tranquillità sul piano sociale e politico. ■

* **Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

AREE EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incroccio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie area:

68.300 mq frazionabili

Superficie copribile:

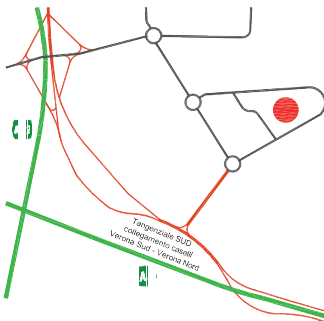
26.700 mq frazionabili

Altezza:

20m - altezza max edificabile

Baie di carico:

da definire in fase di progetto



Verona ZAI 2 Bassona

FABBRICATO

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incroccio SS1-SP1
zona industriale ZAI 2 Bassona
circa 3 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie area:

5.500 mq circa - area comune

Superficie copribile:

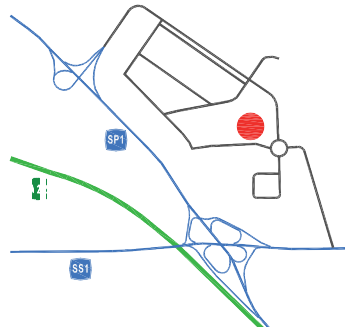
2.600 mq frazionabili

Altezza:

da 8,70 a 9,30 m

Baie di carico:

2 portoni per modulo



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie copribile:

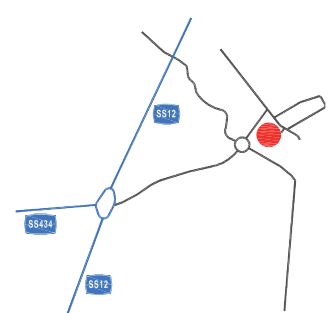
6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche



L'“origine” in dogana

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Dal punto di vista doganale esiste una differenziazione dell'origine delle merci. Infatti, dobbiamo confrontarci con l'origine “non preferenziale” e l'origine “preferenziale”. La prima è detta anche “origine comune o commerciale” e come tale non da diritto a trattamenti di privilegio (appunto, “preferenziali”), è basata su regole dettate dall'Unione europea, in via autonoma, e viene applicata a paesi che non sono legati alla stessa Unione da accordi tariffari (ad esempio, Giappone, Canada, Stati Uniti). Le camere di commercio, su richiesta degli esportatori, rilasciano un certificato di origine dove viene “attestata”

l'origine. L'origine non preferenziale è regolamentata dal Codice doganale comunitario Reg.Ce 2913/92, agli articoli da 23 a 26.

Vengono considerati prodotti originari di un paese i prodotti interamente ottenuti in detto paese, ad esempio: prodotti minerali estratti, prodotti del regno vegetali ivi raccolti, animali vivi - ivi nati e allevati, prodotti che provengono da animali vivi ivi allevati, i prodotti della caccia e/o pesca ivi praticate, ecc.

L'articolo 24 del Codice doganale comunitario prevede che, nel caso in cui alla produzione di una merce hanno contribuito due o più paesi, tale merce è originaria del paese in cui

è avvenuta l'ultima trasformazione o lavorazione sostanziale, economicamente giustificata ed effettuata in una impresa attrezzata a tale scopo, che si sia conclusa con la fabbricazione di un prodotto nuovo oppure abbia rappresentato una fase importante del processo di fabbricazione.

L'origine “preferenziale” è invece basata su particolari criteri ai fini dell'applicazione di un trattamento daziario agevolato all'atto dell'importazione delle merci nel paese di destinazione. Il trattamento preferenziale, esenzione e/o riduzione dei dazi, accordato può essere di due tipi:

- unilaterale: stabilito dalla Unione europea in via autonoma a prescindere dal principio di reciprocità di trattamento nei confronti dei paesi in via di sviluppo (sistema delle preferenze generalizzate-S.P.G);
- bilaterale: quando nasce da accordi tra l'Unione europea e singoli paesi, o gruppi di paesi, e si basa sul principio di reciprocità.

L'origine “preferenziale” può essere certificata dall'autorità doganale del paese esportatore con il rilascio di:

- certificati di origine preferenziale quali Eur 1 o Eur MED (art. 110 delle disposizioni di attuazione del codice doganale Reg.Ce 2454/93); Form A (sistema delle preferenze generalizzate - S.P.G, nei confronti dei Paesi in via di sviluppo - art. 81 delle disposizioni di attuazione del codice doganale Reg.Ce 2454/93).
- certificato attestante la libera pratica, ATR (solo per la Turchia).

Può essere anche certificata dall'esportatore con:

- Eur 2;
- dichiarazione su fattura (art. 89 - 116 delle disposizioni di attuazione del Codice doganale Reg.Ce 2454/93);
- dichiarazione su fattura Eur Med;

Il sistema delle preferenze generalizzate (S.P.G) risulta essere tra gli strumenti più importanti dell'Unione europea per incentivare la crescita dei paesi in via di sviluppo, agevolando le loro esportazioni, incoraggiando l'industrializzazione e diversificando le loro economie con l'obiettivo che diventino “partner” nel commercio internazionale.

L'applicazione delle disposizioni relative alle preferenze tariffarie, riduzione o esenzione dei dazi, concesse dall'Unione europea per taluni prodotti originari dai paesi in via di sviluppo avviene mediante la presentazione di:

- un certificato di origine Modulo A - Form A;
- una dichiarazione su fattura, con descrizione delle merci in questione dettagliata ai fini della loro identificazione. ■



Wtransnet

soddisfa le esigenze
della logistica
in Italia



- **Necessità di nuovi autotrasportatori:** allargare la rete di vettori affidabili
- **Sicurezza:** tutti autotrasportatori qualificati e con referenze
- **Velocità di risposta:** i carichi sono inviati tramite SMS e APP ai camion disponibili
- **Verifica della regolarità dei vettori:** vietato il subappalto, consultazione di targhe e documentazione

Entra a far parte di Wtransnet e affida i tuoi carichi alle migliori aziende europee.
Richiedi informazioni sulle condizioni speciali riservate agli associati di Assologistica

Chiama lo **0247921210** e indica il codice promozionale:

EURO150601

Wtransnet è la borsa carichi dove
non viene ammessa la committenza

Le risposte da dare a un mercato

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica



La logistica e il trasporto diventano settori sempre più complessi, specialmente per lo sviluppo delle applicazioni al loro interno delle tecnologie informatiche. La formazione deve tener conto di tali mutamenti e di tale evoluzione sia per i giovani che si vogliono indirizzare verso tali attività sia per coloro che già vi lavorano ma che devono aumentare le loro conoscenze. Ne parliamo con Genziana Giacomelli, direttrice della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia.

QUALI SONO LE PROFESSIONALITÀ PIÙ RICHIESTE NEL SETTORE LOGISTICA E TRASPORTI?

La complessità del mercato legato al settore della logistica e dei trasporti richiede professionalità di diverso livello e in possesso di competenze il più possibile integrate, in grado appunto di rispondere a tale complessità. La figura caratterizzata da competenze prevalentemente gestionali è quella del “logistic manager”, una figura chiamata a gestire situazioni complesse relative alle varie fasi delle attività di trasporto, inserendosi in contesti relazionali diversi e in funzioni differenti e gestendo gli aspetti generali del servizio in un’ottica di ottimizzazione di tempi e costi.

Lo sviluppo dei traffici e degli scambi internazionali, con la

conseguente necessità di gestire con tempismo ed efficacia la documentazione del trasporto, ha inoltre determinato una crescente importanza delle professioni legate al tema doganale, quale aspetto centrale del più ampio tema “logistico”. Le figure dello “spedizioniere” e dell’“addetto alle pratiche doganali” rappresentano figure chiave del settore logistico-portuale, in quanto - grazie alla propria professionalità specializzata - sono in grado di operare su uno scenario estremamente complesso, e oltretutto in costante divenire. Basti pensare alla necessità di adeguamento alle innovazioni introdotte nell’ambito dei traffici internazionali, legati ad esempio alla sperimentazione connessa allo sdoganamento anticipato (pre-clearing) e all’Information Technology. Le figure ricercate, infatti, non solo devono essere specializzate, ma essere anche dotate di un elevato grado di flessibilità, che consenta ad esse di adattarsi alla rapida evoluzione del contesto.

COME SI SONO EVOLTE NEL TEMPO LE PROFESSIONALITÀ LEGATE AL SETTORE?

Le professionalità si sono evolute proprio nel senso già accennato. La continua evoluzione del mercato detta una precisa necessità in termini di flessibilità delle competenze. Una sottolineatura particolare meritano tre aspetti: l’introduzione di nuove tecnologie (che hanno determinato una rivoluzione anche nell’ambito dei tradizionali sistemi informativi); la rinnovata importanza accordata ad aspetti di Sicurezza e Security, sia legata a fattori normativi stringenti sia legata a fattori culturali in trasformazione; l’innovazione nelle procedure, sempre più riferita ad istanze di semplificazione, come nel già citato caso della sperimentazione in materia di sdoganamento anticipato delle merci. Tutti questi fattori implicano che la formazione delle figure professionali “tipiche” del settore della logistica e dei trasporti non possa darsi una volta per tutte, ma debba essere continuamente alimentata in funzione di ciò che si verifica nel contesto di riferimento. Per questo abbiamo creato, con la collaborazione di alcuni tra i più importanti attori - imprenditoriali, associativi, istituzionali - della logistica e dei trasporti una sorta di “osservatorio permanente” (nella forma di tavoli di lavoro e di altri organi di governance e monitoraggio) con l’obiettivo di intercettare le novità e valorizzarle in senso progettuale. Per lo stesso motivo, è assolutamente necessario associare agli strumenti di formazione superiore (per la creazione di figure professionali) gli strumenti propri della formazione continua, continuando ad accompagnare le risorse umane in un processo di sviluppo che non veda solu-

in continua evoluzione

Particolare del porto di La Spezia. Oggi la logistica portuale, specialmente quella legata alle pratiche doganali, è sempre più complessa: la formazione si deve adeguare a tale condizione

zioni di continuità, anche successivamente al loro inserimento lavorativo.

QUALI PROFESSIONALITÀ FORMA TRADIZIONALMENTE LA SCUOLA?

■ Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è capofila di un importante Piano di sviluppo settoriale (finanziato nell'ambito del Piano giovani della Regione Liguria) denominato "Il Golfo fa Rete nel BLU", attualmente in fase di conclusione. Il Piano, che è stato realizzato in collaborazione con i più rappresentativi soggetti istituzionali del territorio, ha visto la qualificazione di 50 giovani.

Le figure formate sono di diverso livello, in funzione dei diversi livelli di professionalità richieste dal mercato. È stato realizzato un corso post-laurea ("Logistic Manager"), due percorsi post-diploma ("Mediatore Marittimo" e "Addetto ai Sistemi di Gestione Integrata nel settore Logistica e Trasporti"), un percorso post-qualifica ("Operatore Logistico"). Completano l'offerta di formazione superiore della Scuola realizzata nelle annualità 2014/2015 due percorsi formativi finalizzati alla preparazione della figura professionale dello "Spedizioniere" e del "Tecnico ferroviario polivalente", quest'ultimo legato ad un accordo occupazionale specifico siglato dall'Azienda Oceanogate Italia Spa e che ha portato sul territorio a un eccellente risultato in termini di inserimento lavorativo.

La particolarità dei percorsi formativi proposti è data da una costante co-progettazione da parte delle imprese del settore, che intervengono non solo nella definizione dei contenuti, ma anche nella loro erogazione. Manager, responsabili e capi-operativi aziendali sono tipicamente coinvolti in docenze e testimonianze. Inoltre, le imprese ospitano gli allievi non solo per il tradizionale periodo di work experience, ma anche in occasione di visite aziendali e project work. In questo modo è assicurata una totale aderenza dei contenuti alle necessità dettate dal mondo del lavoro.

QUAL È LA RICADUTA DEI PERCORSI DI FORMAZIONE REALIZZATI DALLA SCUOLA?

■ Il mercato del lavoro ha, come è ben noto, conosciuto una



flessione legata alla crisi economica e anche il settore logistica e trasporti ne è stato senz'altro colpito. Nonostante ciò, siamo stati protagonisti di alcuni casi di eccellenza, come quello recente del percorso formativo "Tecnico ferroviario polivalente", che ha portato nell'arco di due annualità all'inserimento in azienda di 35 nuove risorse, in possesso di tutte le abilitazioni necessarie per operare nel settore ferroviario, dallo svolgimento delle attività di verifica a quelle di manovra e condotta dei treni.

In generale, la crisi ha avuto effetti maggiormente negativi sugli esiti occupazionali delle figure più alte e di tipo manageriale, mentre abbiamo riscontrato una minore flessione nella richiesta di competenze di tipo tecnico-specialistico, quali le competenze legate alla gestione della documentazione del trasporto e degli aspetti doganali. Per queste figure, nonostante la crisi, la ricaduta occupazionale è risultata - osservando i dati concreti - più che positiva, approssimandosi al massimo risultato.

Il raggiungimento di importanti obiettivi è senz'altro legato, come prima richiamato, al costante contatto con le imprese e con le associazioni di imprese in tutte le fasi del percorso, dalla progettazione, all'erogazione, all'esperienza pratica. Solo per citare un esempio, nei percorsi realizzati inerenti la figura di "Spedizioniere" gli allievi hanno potuto utilizzare in aula, per tutto il tempo della formazione, il software utilizzato dalle case di spedizione per la gestione documentale, creando un ottimo e sicuro "ponte" per il mondo del lavoro. ■

Serve più intermodalità per una logistica

di Fabio Capocaccia *

Nel percorso della merce da porta a porta, da origine a destinazione, la compatibilità ambientale, che è il tema della nostra associazione SOS-Logistica, può essere migliorata agendo su una molteplicità di fattori: l'organizzazione del trasporto, i combustibili alternativi, la logistica collaborativa per ridurre i ritorni a vuoto, il trasporto combinato ferro-mare, e così via. Fattori, questi, che per semplicità possono essere raggruppati in due grandi categorie: migliorare la sostenibilità monomodale, cioè della modalità stradale oggi largamente prevalente soprattutto in Italia, oppure combinare la strada con altre modalità (ferro, mare, fiume) più rispettose dell'ambiente. Vorremmo qui concentrarci su questo secondo aspetto: il trasporto intermodale.

Da circa 15 anni la commissione europea ne ha fatto la sua bandiera, almeno da quando Loyola De Palacio, commissaria ai Trasporti, pubblicò il famoso Libro Bianco nel 2002. Nei documenti comunitari successivi l'intermodalità ha cambiato nome regolarmente ogni tre anni - co-modalità, mutlimodalità, plurimodalità - forse per mascherare gli insuccessi, ma non ha perso la sua centralità. Almeno a parole... La verità è che in quest'ultimo decennio la quota di merce trasportata via treno è diminuita in tutti i paesi membri dell'Unione europea, con l'eccezione di Germania e Austria. E Svizzera che, guarda caso, non è paese membro. In questi paesi la ferrovia è aumentata perché sono stati adottati potenti strumenti di sostegno del trasporto su ferro, e cogenti limitazioni al trasporto stradale. Le "autostrade del mare", molto sbandierate, partite molto bene nel quinquennio 2004-2009, non hanno proseguito nella crescita

negli ultimi cinque anni, certo per effetto della crisi economica, ma anche perché il programma Marco Polo, che delle "autostrade del mare" è stato il principale finanziatore, è stato soppresso da ormai tre anni.

In Italia le cose non sono andate certamente meglio. Dopo due leggi, agli inizi del nuovo millennio, di incentivazione del trasporto combinato con la creazione del "ferro bonus", e successivamente dell'alternativa marittima con l'istituzione dell'"eco bonus", che hanno dato buoni risultati nel quinquennio successivo, a partire dal 2009 tutto si è fermato: le



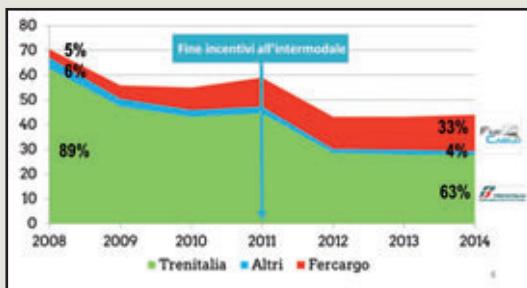
Sito: www.sos-log.org Per contatti: segreteria@sos-log.org

finanziarie annuali non hanno più alimentato le due leggi, e al momento attuale non esiste alcun incentivo all'intermodalità. Peggio: da alcuni anni, sotto la pressione del ricatto del blocco stradale, il governo delibera leggi annuali ad hoc di sostegno all'autotrasporto, che in minima parte favoriscono come dovrebbero le concentrazioni aziendali e gli avanzamenti tecnologici, ma per l'80% si trasformano in rimborsi del prezzo del gasolio e dei pedaggi autostradali. Per chi avesse ancora dei dubbi, nell'ultimo decreto interministeriale n°130 del 29 aprile 2015, su 250 milioni di euro di risorse per l'autotrasporto, solo 50 milioni sono disponibili per ristrutturazioni, formazione e investimenti in tecnologie, contro 200 milioni per rimborsi a piè di lista: 120 per pedaggi autostradali, 20 per contributi SSN e 60 per rimborsi spese non documentate (sic!). E il provvedimento "euro vignettes", proposto a livello comunitario per disincentivare lunghe percorrenze su strada, non a caso viene sistemati-



In Italia, dal 2009, con la fine degli incentivi governativi, il trasporto combinato strada-rotaia si è fermato

Merci in ferrovia (in Italia, in treni/km) Fonte: Fercargo



camente osteggiato dai rappresentanti italiani nel parlamento e consiglio europeo: quindi mentre gli altri paesi penalizzano le lunghe tratte autostradali, noi ne rimborsiamo i pedaggi a carico del contribuente. La conseguenza è che il differenziale di costo/km che inizialmente era fortemente a vantaggio di mare e ferrovia, di anno in anno viene eroso dal combinato disposto di una strada sempre più assistita e di modalità alternative non più incentivate.

In campo ferroviario, il risultato è rappresentato in modo evidente nel grafico: dal 2008 allo scorso anno, la quantità di

sostenibile

merce trasportata su ferro si è ridotta del 40% (passando da 70 milioni di treni km a 44 milioni a fine 2014), anche per effetto della politica dell'operatore monopolista che ha recentemente soppresso il trasporto su carro singolo.

Le "autostrade del mare" non stanno meglio: erano partite bene nel periodo 2004-2009, con la creazione di RAM - Rete Autostrade del Mare - unica società pubblica europea interamente dedicata allo sviluppo dell'alternativa marittima. I transiti su nave erano più che raddoppiati, togliendo due



Negli ultimi cinque anni, anche le "autostrade del mare", con la soppressione del programma comunitario Marco Polo, hanno subito una forte flessione

milioni di mezzi pesanti ogni anno dalle autostrade italiane, e portando la quota delle "autostrade del mare" dal 2% al 4.5% del trasporto

merci nazionale. Oggi si assiste alla chiusura di molte linee per le isole, è stato sospeso da alcuni anni il collegamento con la Francia (Sète), e la relazione Italia-Spagna soffre dell'eliminazione dell'ecobonus.

In conclusione, questo è certamente il terreno dove un governo che afferma di voler cambiare potrebbe dimostrare di farlo davvero, promuovendo l'intermodalità non soltanto a parole. E il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica attualmente in discussione potrebbe essere il veicolo adatto. Se si vuole veramente cambiare, le proposte di SOS-Logistica vanno in tre direzioni:

1. ridurre il supporto all'autotrasporto sulle lunghe percorrenze (le speranze sono tenui, dato che il decreto 130 già stanziava analoghe somme - 250 milioni di euro - per il 2016 e 2017);
2. rifinanziare l'ecobonus, come più volte promesso, per il rilancio delle "autostrade del mare";
3. incentivare il trasporto merci su ferrovia, utilizzando tutti i fondi stanziati fino al 2014 per il servizio universale merci di Trenitalia che ammontano a circa 100 milioni di euro l'anno. ■

** Presidente Istituto Internazionale delle Comunicazioni e consigliere SOS-Logistica.*



**INTERPORTO
CENTRO INGROSSO
PORDENONE**

HUB INTERMODALE PER LA LOGISTICA INTEGRATA

Interporto Centro Ingresso di Pordenone S.p.a.
33170 PORDENONE - ITALY
Tel. +39 0434 573144 - Fax +39 0434 573232

www.interportocentroingrosso.com
info@interportocentroingrosso.com

Neologistica, quando la logistica è innovazione tecnologica

L'operatore ha fatto della ricerca e dell'innovazione il suo punto di forza, visibile soprattutto nei magazzini automatici presenti nel Polo Logistico di Origgio, Varese.

È il lontano 1999 quando Enrico e Federico Terraneo danno vita a **Neologistica**, realtà imprenditoriale che da subito si presenta alternativa. Già nel nome, **Neologistica**, si esplicita la sua filosofia, improntata alla ricerca di innovazione tecnologica in continua evoluzione e crescita. Testimonianza tangibile di quanto siano fondamentali ricerca e sviluppo di nuove soluzioni è stato il conseguimento del premio "Piazza Mercanti" per l'innovazione tecnologica conferito a **Neologistica** dalla Camera di Commercio di Milano nel 2005, nonché la progettazione e lo sviluppo del Polo Logistico di Origgio (Varese), struttura unica nel panorama logistico europeo. L'operatore è attivo nei settori farmaceutico, chimico e cosmetico, ma è in grado di servire anche altre categorie merceologiche.

Polo Logistico di Origgio, 16 anni ben spesi

La storia del Polo Logistico di **Neologistica** a Origgio (oggi capace di 130 mila posti pallet) è lunga 16 anni ed è fatta di una crescita rapida ed esponenziale, che nel mese di luglio 2014 ha portato l'operatore ad ampliare ulteriormente la capacità della struttura. Al magazzino automatico realizzato nel 2008 e in grado di gestire 50 mila posti pallet e 52 mila colli, a luglio dello scorso anno **Neologistica** ha aggiunto nuovi spazi (oltre 40 mila mq coperti e 80 mila totali), comprensivi di un nuovo magazzino con capacità complessiva di 50 mila posti pallet, di cui 38 mila in un magazzino automatico (ex

Ciba Geigy) sottoposto a revamping e che presto sarà operativo.

Il polo si trova in una posizione geografica favorevole, al confine fra la provincia di Varese e quella di Milano, essendo localizzato a 2 km dall'autostrada (Milano-Laghi), a 34 km dall'aeroporto di Malpensa a cui è collegato con l'autostrada Milano-Varese e inoltre si trova a 15 km dalla Fiera di Milano e dall'Expo 2015. L'accesso al Polo di Origgio è protetto da un servizio di vigilanza centralizzato, situato in una costruzione blindata: l'intera area è presidiata da personale di vigilanza 24 ore su 24 e da sistemi di sorveglianza di ultima generazione.

Struttura unica nel panorama europeo

Il magazzino automatico già attivo si estende su 5 piani e 16 livelli, per un'altezza di 29 metri e una profondità di 132 metri. Prevede un sistema automatizzato ispirato ai concetti di automazione flessibile (con conseguenti riduzione di tempi e costi, economie di scala, evasione di ordini molto piccoli o molto grandi con la stessa efficienza), elevati standard di sicurezza (gestione controllata del sistema informatico, anti-intrusione, sistema antincendio a riduzione di ossigeno e riduzione di errori) e risparmio energetico con coibentazione degli edifici, produzione di energia tramite un potente impianto fotovoltaico e sfruttamento di un eccezionale effetto geotermico (garantisce caldo in inverno e fresco in estate, riducendo così le emissioni per riscaldamento o raffreddamento del

magazzino che mantiene una temperatura controllata fra i 15 e i 25 gradi).

Presto un nuovo magazzino automatico

Il complesso di nuova acquisizione, composto da 4 edifici, è disposto su diversi livelli, fra cui il seminterrato, il piano rialzato e diversi soppalchi. Inoltre, come detto, uno degli edifici è un magazzino automatico. Qui, grazie alle conoscenze e all'esperienza acquisita, l'AD di **Neologistica**, **Federico Terraneo**, sta gestendo una massiccia operazione di revamping, sostituendo completamente tutti i sistemi di gestione hardware e software. I nuovi sistemi, di ultima generazione, saranno realizzati, come già sperimentato nell'altro



magazzino automatico, all'insegna dell'efficienza e del risparmio energetico (ad esempio, i traslo-elevatori saranno riprogettati con sistemi di gestione e sensori innovativi saranno a recupero di energia in frenata).

Il rinnovato magazzino automatico avrà una capacità di 36.720 posti pallet che, unitamente agli altri posti pallet acquisiti, porterà la capacità di stoccaggio complessiva di **Neologistica** a 130.000 posti pallet. I magazzini del complesso recentemente acquisito sono destinati alla gestione di merci del settore farmaceutico, chimico, cosmetico, e-commerce e alimentare, con la possibilità di stoccare le merci ed effettuare anche operazioni di confezionamento.

Specialista nella logistica farmaceutica

Una delle principali aree di specializzazione di **Neologistica** è la logistica farmaceutica: l'operatore adotta un sistema di gestione della qualità che comprende struttura organizzativa, procedure, processi e risorse, nonché attività necessarie per garantire la fiducia che il prodotto consegnato mantenga la sua qualità e integrità e rimanga all'interno della filiera farmaceutica durante il magazzinag-



gio e/o il trasporto. Questo comporta un continuo training del personale che deve comprendere le proprie responsabilità individuali, le quali devono essere documentate e registrate. I locali e le apparecchiature devono essere idonei e sufficienti allo scopo di garantire una buona conservazione e distribuzione dei medicinali, in particolare, gli ambienti devono essere puliti, asciutti e mantenuti entro i limiti di temperatura richiesti dalle nuove normative GDP (Good Distribution Practice). È necessaria la disponibilità di aree definite appositamente per poter segregare prodotti idonei e non idonei al commercio e il flusso delle merci deve essere ben identificato con ingresso separato dalle uscite e dallo stoccaggio. Il sistema informatico validato deve assicurare la tracciabilità del prodotto dal suo ingresso alla distribuzione in modo da poter garantire la filiera distributiva, nonché garantire la gestione di eventuali ritiri dal mercato in modo efficiente. Inoltre, i locali devono essere progettati e attrezzati in modo da offrire protezione contro l'ingresso di insetti, roditori o altri animali. Deve essere applicato un programma di lotta preventiva contro gli organismi nocivi. Tutte queste prestazioni sono garantite **Neologistica**.

Importanti riconoscimenti

È grazie al possesso di tutti questi requi-

siti che il ministero della Sanità ha rilasciato a **Neologistica** l'autorizzazione a stoccaggio e distribuzione di prodotti farmaceutici per uso umano e veterinario, prodotti stupefacenti, fitoterapici, integratori, alimenti e mangimi. **Neologistica** è stato inoltre il primo provider logistico in Italia a ottenere, nel 2002, l'autorizzazione alle operazioni di confezionamento farmaceutico secondario nell'ambito dell'officina farmaceutica. Recentemente l'AIFA (Agenzia Italiana del Farmaco) ha rilasciato all'operatore l'autorizzazione per lo stoccaggio di prodotti farmaceutici in stato di quarantena (non hanno ancora superato tutti i controlli qualità da parte del produttore).

Nel mese di giugno 2015, in seguito alle recenti ispezioni AIFA e ministero della Salute, **Neologistica** ha ricevuto il premio "Farmaffari Qualità Totale: 0 Deviazioni". Ricevere ispezioni dagli enti preposti al controllo delle applicazioni delle Norme di Buona Fabbricazione costituisce uno dei momenti di maggior criticità per le QP e le QA in qualsiasi officina farmaceutica in relazione all'impegno profuso per adempiere, in maniera corretta e precisa, alle suddette norme. È quindi evidente il valore che un premio come questo attribuisce all'impegno e al lavoro svolto da **Neologistica** per garantire elevati standard di qualità oltre al rispetto delle normative vigenti. ■

STEF Italia allarga l'offerta nel "freddo"

L'azienda vuole consolidare la propria offerta nel settore dei prodotti agroalimentari a temperatura controllata, nel quale ha già una forte, storica specializzazione.



MARC VETTARD

STEF è lo specialista europeo della logistica del freddo per tutti i prodotti agroalimentari e termosensibili. Il Gruppo svolge la propria attività in tre ambiti specifici: trasporto, logistica e sistemi informativi ed è presente in 7 paesi europei, inclusa l'Italia. Nel nostro paese opera da oltre 30 anni e dal 2005, con l'acquisizione della società Cavalieri, è diventato a tutti gli effetti un operatore domestico. Oggi parliamo con l'amministratore delegato di STEF Italia, Marc Vettard.

COMINCIAMO SUBITO DALLA VOSTRA ESPERIENZA IN EXPO 2015: COME CI SIETE

ARRIVATI? CHE BILANCIO POTETE TRACCIARE DI QUESTO PERIODO INIZIALE DI OPERATIVITÀ ALL'ESPOSIZIONE?

■ Ci sono diversi motivi: il primo è legato alla location scelta per Expo quest'anno, il nostro paese. Essendo STEF il primo operatore logistico in Italia, ci è sembrato naturale cogliere questa opportunità di accompagnare i nostri clienti europei e italiani nella loro strategia di comunicazione e approccio all'evento. Il secondo motivo riguarda la Francia: Gl Events, uno dei principali operatori mondiali nell'organizzazione di eventi, è stato scelto dal padiglione francese per l'organizzazione dei servizi di catering. La scelta di Gl Events per l'approvvigionamento è caduta su STEF, capace di proporre una soluzione adeguata per il rifornimento del padiglione. Avendo tutte le caratteristiche strutturali e operative per poterlo affrontare, abbiamo deciso di avvicinare l'evento: dispositivo logistico, network europeo a monte per il consolidamento delle merci provenienti dall'Europa, capacità di gestione del trasporto e ovviamente dei prodotti a temperatura controllata, senza dimenticare poi che molti dei player presenti in Expo sono già nostri clienti. Questa esperienza su di un settore

nuovo ci consente di consolidare la nostra offerta di servizio, completandola.

A QUASI SEI MESI DALL'INIZIO DEL 2015 PUÒ INDICARE QUALI TREND STA EVIDENZIANDO IL MERCATO NELLA VOSTRA AREA DI SPECIALIZZAZIONE, LOGISTICA DEL FRESCO E DELL'AGROALIMENTARE, A LIVELLO DI GRUPPO E IN ITALIA?

■ Nonostante i consumi alimentari non siano in crescita, abbiamo deciso di spingerci verso la specializzazione e verso soluzioni sempre più mirate a mercati specifici tra cui il settore della carne e della IV gamma. In questo modo abbiamo consolidato la nostra immagine di operatore specializzato nelle diverse fasce di temperatura. Abbiamo anche deciso di investire sul potenziamento della squadra (in termini di numerica e di formazione del personale) e sulla qualità di servizio, per garantire ai nostri clienti la soddisfazione delle loro richieste ed il rispetto degli impegni presi. Questi investimenti ci hanno consentito di rispondere alle esigenze del mercato, registrando inoltre un fatturato maggiore rispetto a quella che è la media di mercato.

AVETE PROGETTI DI ESPANSIONE A LIVELLO

LO GEOGRAFICO-TERRITORIALE E DI SETTORE MERCEOLOGICO?

■ Le esigenze del mercato e la dinamica del nostro business ci spingono a implementare il nostro dispositivo in due zone fortemente strategiche. Abbiamo previsto in Italia l'apertura di una nuova piattaforma a Bologna nel 2016 e la creazione di un nuovo polo logistico a Roma. La politica di espansione si riscontra anche negli altri paesi europei dove, lo scorso anno, il gruppo ha acquisito importanti società tra cui Ebrex in Francia e Spek-nijder Transport in Olanda.

QUAL È PERCENTUALMENTE L'INCIDENZA DEL MERCATO ITALIA SUL TOTALE DELLA VOSTRA ATTIVITÀ? SIETE SODDISFATTI DI TALE POSIZIONAMENTO?

■ L'Italia rappresenta circa il 10% del fatturato del Gruppo. È il secondo paese in termini di fatturato dopo la Francia. Inoltre, per il Gruppo STEF, l'Italia rappresenta il paese con più opportunità di crescita e può offrire ulteriori possibilità di sviluppo per il futuro.

COME GIUDICA LE RECENTI "GRANDI MANOVRE" (ACQUISIZIONE DI ND DA PARTE DI XPO LOGISTICS, TNT EXPRESS CHE PASSA A FEDEX, ECC.)? FANNO BENE AL SETTORE LOGISTICO?

■ In un mondo altamente competitivo, in cui l'aspetto finanziario è il minimo comune denominatore delle attività economiche, le aziende sono costrette a raggrupparsi in un'ottica di globalizzazione e competitività. Le due operazioni citate nascono da una volontà di espansione che possa cogliere opportunità nei paesi emergenti e standardizzare l'offerta di servizio worldwide. Nella corsa alla competitività, in un contesto di mer-



cato che fatica a crescere in maniera naturale, le aziende sono costrette sempre più ad unirsi per crescere e rafforzarsi attraverso operazioni di concentrazione.

VOLENDO FARE UN CONFRONTO "LOGISTICO" TRA ITALIA E FRANCIA, QUALI "PLUS" DELL'ITALIA ESPORTEREBBE IN FRANCIA E QUALI "PLUS" DELLA FRANCIA ESPORTEREBBE IN ITALIA?

■ I due mercati rispondono a caratteristiche diverse, tra cui la maggiore frammentazione delle aziende in Italia rispetto alla Francia: questo si esprime in masse critiche inferiori, difficoltà in ambito logistico e competitività con margini più ridotti. Esistono inoltre molte altre grandi differenze che non ci permettono di mettere a confronto i due paesi: l'utilizzo delle cooperative, lo squilibrio produttivo (pensiamo alla diversità della produzione tra nord e sud Italia), la morfologia del territorio e le infrastrutture stradali diverse. In Italia comunque non mancano risorse e creatività ed il modello logistico, anche di fronte alle nuove sfide in ambito ambientale ed economico, sarà costretto ad evolversi verso un modello maggiormente efficiente.

DI RECENTE AVETE POTENZIATO IL VO-

STRO ACCORDO COMMERCIALE CON ACQUADEA: CHE RUOLO SVOLGE QUESTO SPECIFICO COMPARTO PER STEF?

■ Stiamo crescendo anche nel settore ittico: l'accordo con Acquadea ne è un esempio, la creazione di Seafoodways, rete europea di raccolta e distribuzione di prodotti ittici, dello scorso anno e l'apertura di una piattaforma dedicata ai prodotti ittici a Roma nel giugno 2015 dimostrano la nostra volontà di espansione anche in questo settore di mercato.

IN ITALIA SI FA TANTO PARLARE DI LOGISTICA COLLABORATIVA: UN SUO PARERE AL RIGUARDO, VISTO ANCHE IL RECENTE PREMIO DA VOI RICEVUTO PER IL PROGETTO CON NESTLÉ E PEPSICO?

■ Anche se le cose stanno cambiando, l'Italia deve fare la propria rivoluzione: deve evolversi nel capire che il miglioramento dei livelli di performance dovranno passare dalla logiche di collaborazione e andare oltre i confini aziendali. Competitività e ottimizzazione passeranno attraverso la collaborazione trasversale fra le aziende. Credo molto nel contributo che le associazioni di categoria hanno nel divenire il driver di questo cambiamento, nell'ottimizzazione della catena e dei flussi che portano a questa trasversalità. ■

Porto di Taranto, spento come una candela

Nel 2012, un accordo fra istituzioni e operatori aveva “programmato” lo sviluppo del porto e la realizzazione di opere rilevanti. Nulla è stato fatto. Ora si ricomincia...

a cura di **Paolo Giordano**

Se un porto con le caratteristiche di quello di Taranto, ottima posizione geografica con vicinanza al canale di Suez, possibilità di essere un punto di partenza verso il nord Italia e l'Europa per collegamenti mare-ferro, spazi a disposizione, collegamenti stradali, un aeroporto vicino, un terminal container efficiente con scalo ferroviario, fosse situato in Egitto o in Marocco o in Turchia sarebbe uno dei primi scali del Mediterraneo. Per sua sfortuna è localizzato in Italia, perciò invece di essere uno dei primi dell'area mediterranea è fermo, sospeso nel vuoto, con un traffico container che si è consumato negli anni inesorabilmente come una candela: nel 2006, aveva movimentato 892 mila teu, piano, piano è sceso ai 197 mila del 2013, poi ai 148 mila del 2014 (con un calo del 24,7%). Vale la pena di raccontare l'essenza di questa “caduta”, anche perché si può prendere il porto tarantino come un esempio di come sono stati gestiti la logistica e il trasporto nel nostro paese. Come abbiamo detto il porto sfiorò i 900 mila teu nel 2006, per calare leggermente l'anno seguente. Poi venne la crisi economica, fortemente “accusata” dalle grandi compagnie maritti-

me, che si erano mosse in precedenza sull'onda e sulla convinzione della “crescita continua”. Un errore madornale, che mise in moto nuove politiche, nuove strategie tese in primo luogo ad abbassare i costi. Da qui il gigantismo navale, le grandi manovre di accorpamento fra le compagnie. La Evergreen Line, grande compagnia di Taiwan, che ha operato sul Taranto Container Terminal-TCT fin dal-

l'inaugurazione della struttura (2001), ha iniziato a trovarsi in difficoltà e a progettare nuove strategie. Nel 2011, la compagnia, lamentando anche una forte carenza di produttività, legata a fenomeni di assenteismo, sposta due linee con i connessi servizi feeder sul porto del Pireo. Inoltre, la compagnia rende noto che non può continuare a servirsi del porto se non vengono realizzate opere che permettano lo scalo



Taranto. Monumento ai marinai d'Italia

di navi più grandi. Chiede quindi la realizzazione di alcune opere, minacciando l'abbandono del porto. Si giunge così al 26 aprile 2012, quando venne firmato l'“Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati del porto di Taranto e il superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale”. Alla firma di questo atto così impegnativo, già dal titolo, non manca nessuno, ma proprio nessuno. Firmano infatti i ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dello Sviluppo economico, della Coesione territoriale, dell'Ambiente, la Regione Puglia, il comune e la provincia di Ta-

ranto, il TCT, l'Evergreen Line, la Sogesid (società del ministero dell'Ambiente) e il Gruppo Fs nelle sue articolazioni Rfi e Trenitalia. Nell'accordo è sottolineato il fatto che “l'Evergreen Line ha fatto conoscere che provvederà a trasferire al Pireo le ultime linee oceaniche e i feeder rimasti in assenza di una soluzione in tempi brevissimi dei seguenti problemi: carente protezione offerta dalla diga foranea; inadeguatezza dei fondali e delle banchine; collegamenti infrastrutturali insufficienti; esclusione dall'utilizzo di parti di banchina e piazzali, già assegnati con atto concessorio, causa il

permanere in loco di un terminal rinfuse”. Nell'accordo vengono quindi previste una serie di opere (fra le quali, come richiesto da Evergreen, le quattro più rilevanti: dragaggio dei fondali a meno 16,50 metri, consolidamento della banchina di ormeggio - 1.800 metri - ai nuovi fondali, prolungamento della diga foranea, riqualificazione del molo polisettoriale) per un importo complessivo di 187 milioni euro. L'Autorità portuale nell'accordo, in linea con la “situazione d'emergenza”, si impegna a portare a termine le opere in 24 mesi. A questo fine il presidente viene nominato >



IL TEMPO CHE NON ESISTE

Ricordiamo, per rendere chiaro sia il quadro di come in Italia pensiamo di reggere la concorrenza con gli altri porti del Mediterraneo sia come vengono prese in considerazione le esigenze degli operatori, un fatto avvenuto un anno fa, quando furono sequestrati proprio nel porto tarantino cinque container sospettati di contenere prodotti falsificati, sospetto poi cancellato da una sentenza del tribunale di Taranto. Assologistica tenne nell'occasione una conferenza stampa, nella quale il presidente Carlo Mearelli dichiarò: “Mentre in tutte le occasioni pubbliche l'agenzia delle

dogane esalta il proprio impegno informatico e la propria collaborazione con gli altri paesi dell'Unione, presentandosi come modello all'avanguardia, a livello periferico la situazione è ben diversa e riguarda l'intero territorio nazionale”. Giancarlo Russo, vicepresidente di Assologistica e vicedirettore generale del TCT, aggiunse: “Nel caso specifico di Taranto, bloccare un contenitore in transito o peggio farlo sbarcare quando non era previsto dalla compagnia, significa far perdere alla merce tutte le coincidenze di trasporto che le consentono l'arrivo puntuale ai luoghi di destinazione finale. Il danno al commercio è evidente e spiega perché oggi sempre più caricatori e ricevitori chiedono alle compagnie di navigazione di cancellare Taranto come porto di transshipment a vantaggio dei porti vicini del Mediterraneo orientale, come esempio il Pireo”. “Se la periferia - concluse Mearelli - impone indisturbata gravi danni a una economia già in ginocchio, evidentemente è perché il centro glielo permette. Come presidente della principale associazione italiana di imprese di logistica non posso esimermi dall'esprimere forti preoccupazioni sulla gestione dei controlli sulle merci che entrano in Italia, perché quello che sta succedendo a Taranto apre pesanti ombre sulla direzione dell'agenzia e sul condizionamento del mercato attraverso la leva dei controlli”.

“commissario straordinario” con i poteri connessi a tale carica (ad esempio, dovrà riferire al presidente del consiglio, al ministro delle Infrastrutture e Trasporti e al Cipe). L'accordo viene poi presentato in pompa magna a Roma, a due passi da Palazzo Chigi e dal parlamento, in una conferenza stampa con la presenza di tutti i firmatari. È una grande “sfilata”, mancano solo i rulli dei tamburi.

In particolare, come abbiamo detto, nell'accordo è stata presente anche la firma di Trenitalia che si era impegnata addirittura “a studiare (in effetti, studiare non costa nulla, ndr) forme di collegamenti cargo da/per il porto di Taranto su destinazioni nazionali e internazionali al fine di consentire lo sviluppo dei container in particolare verso il centro Europa in tempi rapidi e competitivi”. Non servono com-

menti: come sia ridotto oggi in Italia il traffico merci per ferrovia, a oltre due anni da quell'impegno, lo sappiamo tutti. Nella fattispecie, a scusante di Trenitalia, si può certo dire che nel frattempo a Taranto sono “scomparsi” i container. Resterebbe la curiosità di capire, in generale, cosa significhino per la ferrovia nazionale italiana “tempi competitivi”. Per restare sull'argomento “tempi”, l'unico fatto

L'INACCESSIBILITÀ DEL MEZZOGIORNO

A fine marzo, presso l'XI commissione della camera dei deputati si è svolta l'audizione della Società italiana di politica dei trasporti-Sipotrà, società non profit, presieduta da Ennio Cascetta, che intende porre le questioni della mobilità al centro del dibattito pubblico, mediante l'apporto di diverse competenze ed esperienze professionali. L'audizione, come ha sottolineato il presidente della commissione Michele Meta, era coerente con il lavoro parlamentare che ha al centro dell'attenzione il diritto alla mobilità e il ruolo che i trasporti possono svolgere per la crescita del paese. Sipotrà è stata chiamata per presentare gli elementi di analisi e di proposta emersi nel corso del convegno “Una nuova accessibilità per lo sviluppo del Mezzogiorno. Servizi ed infrastrutture di trasporto”, organizzato a Napoli alla fine del 2014. Da questa iniziativa napoletana è emerso un drammatico spread di accessibilità del Sud rispetto ai collegamenti interni e alle connessioni verso l'Italia, il Mediterraneo e l'Europa. Come ha sottolineato Cascetta “recuperare questo spread è condizione non sufficiente, ma necessaria, per il recupero di produttività del Mezzogiorno”.

Marco Spinedi ha centrato il suo intervento sullo scenario economico nel quale si inserisce l'analisi sul divario di accessibilità tra Sud e Nord, basando la misurazione quantitativa sui dati dell'ultimo rapporto Svimez. Risulta evidente che economia e trasporti interagiscono, legandosi a elementi strutturali, quali le dinamiche demografiche. Il saldo migratorio del Mezzogiorno tra il 2001 e il 2013 è negativo per oltre 700 mila unità, equivalenti alla popolazione di una area metropolitana come Palermo (inoltre per il 70% si tratta di giovani). Se il trend proseguirà, avremo nel Sud la metà di

giovani di oggi. Secondo Spinedi: internazionalizzazione e connettività del Mezzogiorno sono le principali emergenze. Per quanto riguarda l'internazionalizzazione, si tratta di decidere se il Mezzogiorno debba essere periferia dell'Europa o centro del Mediterraneo. Dal 2008 al 2013 i principali cinque paesi della costa africana che si affacciano sul Mare Nostrum (Algeria, Tunisia, Turchia, Egitto e Marocco) sono passati dal 47% al 70% del Pil italiano, recuperando 23 punti in soli cinque anni. La presenza industriale dell'Italia in questi paesi non è irrilevante: operano 1.300 imprese italiane in Tunisia, più di 1.000 in Turchia, oltre 200 in Marocco e in Egitto, circa 100 in Algeria. È evidente il ruolo fondamentale che possono giocare la logistica e i trasporti, in primo luogo quelli marittimi insieme alla portualità meridionale e nazionale, per rafforzare e sviluppare la presenza italiana nell'area mediterranea.

Francesco Russo ha sottolineato che l'accessibilità è un tema al centro del dibattito comunitario, sia per i passeggeri sia per le merci. Fatto 100 l'indice di accessibilità europeo, le regioni meridionali registrano un valore pari a 70. Persino peggiore è la situazione dei collegamenti verso il Mediterraneo. In meno di tre ore di treno, seguendo l'indicatore europeo di accessibilità minima tra due regioni o tra due città capoluogo, Napoli è accessibile solo dalla Basilicata e dal Molise, mentre Milano è accessibile da tutto il Nord. Per il trasporto aereo, la relazione viene considerata connessa se esiste almeno un volo che consenta di arrivare nella città di destinazione prima delle 9 di mattina, ripartendo di sera dopo le 18. Solo la Sicilia è accessibile da Milano per il Nord e da Napoli per il Sud. Sui servizi ferroviari ad alta velocità emerge che la Sicilia, pur avendo il 10% della

positivo in termini ferroviari è che l'8 dicembre dell'anno scorso è stata attivata da Rfi e dalla Serfer la galleria di Cattolica, adeguata al gabarit C. Se ne parlava da più o meno vent'anni ... Tornando all'accordo e alla sua presentazione romana in pompa magna, è inutile dire che ad oggi, ben oltre i 24 mesi pronosticati per la realizzazione di tutte le opere, siamo, per restare in tema, "in alto mare".

Per il governo Renzi, "Taranto è un porto di interesse nazionale ed è strategico". Osserviamo che il termine "strategico" usato nel nostro paese acquista storicamente significati bizzarri ed è generalmente sinonimo di "nulla", perché tende a trasferire le problematiche in un ipotetico, nebuloso futuro di cui generalmente nessuno si interessa. Comunque, il governo ha ripreso in mano la questio-

ne già nell'ottobre del 2014, convocando le parti a Roma, e poi il 19 marzo di quest'anno Graziano Delrio, allora sottosegretario alla presidenza del consiglio, ha fatto una visita lampo al porto. Per quanto riguarda le opere essenziali da realizzare, due progetti su quattro (banchina e dragaggi) sono stati appaltati per un importo complessivo di 100 milioni. "Non è stato facile arrivare all'assegnazione dei >



popolazione del paese, è tagliata fuori da qualunque servizio. Ben collegata è solo la Campania, e in particolare Napoli, che però registra tra i capoluoghi la tariffa ferroviaria più elevata. Se si considerano le connessioni con il Mediterraneo, il quadro è davvero desolante per il trasporto aereo, per il quale esistono dal Sud solo tre collegamenti settimanali con la Turchia da Napoli, operati dalla Turkish Airlines. Per il traffico ferroviario delle merci solo nel centro nord le gallerie consentono, per le caratteristiche di sagoma, di operare tutte le tipologie di traffico container. Anche sulla lunghezza dei convogli merci si verifica un gap intollerabile per la rete meridionale, in particolare lungo l'asse adriatico. Solo l'asse tirrenico verso Napoli riesce a conseguire standard italiani, comunque lontani da standard europei, tali da consentire un rilancio della competitività del trasporto ferroviario delle merci. Anche in termini di trasporto marittimo mediante traghetti Ro-Ro si registra una rarefazione dell'offerta meridionale: dalla Sicilia si raggiunge solo la Tunisia, mentre solo la Campania presenta una struttura di collegamenti più densi, comunque inferiori alle relazioni che collegano il

Fatto 100 l'indice di accessibilità europeo, le regioni meridionali registrano un valore pari a 70. Per il trasporto aereo la situazione è assolutamente negativa

porto di Genova con il Mediterraneo. Pierluigi Coppola ha evidenziato che, dagli anni Ottanta in poi, si è registrato un crollo degli investimenti per i trasporti nel Mezzogiorno pari a quattro volte tra il 1992 e il 2012; negli ultimi cinque anni il calo è stato pari a un terzo. Rimane dunque un forte deficit infrastrutturale del Sud rispetto al resto del paese. Nel 2001 il Pgt è stata l'ultima occasione di pianificazione dopo il Pgt di metà degli anni Ottanta, ma è stato poi "cancellato" dalla legge obiettivo, ossia da una lista di opere incoerenti tra loro, con un costo sproporzionato, più di 380 miliardi di euro, ovviamente disponibili solo sulla carta. È mancato anche l'obiettivo di velocizzazione della fase realizzativa. A oggi, le opere della legge obiettivo ultimate sono circa un terzo di quelle deliberate dal Cipe (non del totale). Queste opere deliberate sono infatti il 38% del totale delle opere previste dalla legge. Quindi le opere realizzate sono un terzo di un terzo (11%). Al Sud quelle realizzate sono circa un quarto di quelle deliberate, che a sua volta sono circa un quarto (27%) di quelle previste dalla legge. La lista degli interventi della legge obiettivo, inoltre, è profondamente disallineata con la pianificazione europea. Serve una pianificazione nazionale coerente con le scelte comunitarie, e meno caratterizzate dal localismo: molte delle autostrade programmate sono in concorrenza tra loro, perché servono le stesse origini-destinazioni. Va poi sottolineato che la pianificazione è condizione necessaria per accedere ai fondi europei: gli elenchi di opere secondo il modello della legge obiettivo sono assolutamente in antitesi con le aspettative delle istituzioni europee.

Taranto. Ponte girevole



Taranto. Il Castello Aragonese



lavori - ha sottolineato il presidente, nonché commissario straordinario, dell'Autorità portuale tarantina Sergio Prete - perché su entrambi i progetti alcune delle imprese in gara hanno dato battaglia con i ricorsi al Tar di Lecce e al consiglio di Stato. L'obiettivo è completare gli interventi nella primavera 2016 e i primi 900 metri di banchina ammodernata dovrebbero essere agibili già a fine anno". Quindi per banchina e dragaggi si è appena alle battute iniziali, mentre per la sistemazione del molo polisettoriale e la diga foranea il discorso è ancora tutto aperto.

Non vogliamo entrare nel merito di chi sia la responsabilità per il fallimento di fatto dell'accordo del 2012. Anche perché, pur avendo partecipato Euromerchi a quella conferenza stampa romana, non avrebbe scommesso un euro, o una lira meglio ancora, sul rispetto dei tempi. Resta il fatto, molto più grave del nostro scetticismo, che i grandi operatori marittimi mondiali, alla cui categoria appartengono la Evergreen e la Hutchinson, che hanno operato a Taranto, già in difficoltà per la crisi economica, non usano basare le loro scelte e le loro programmazioni sulle parole e su fumose promesse: non credono più al rispetto degli impegni, presi anche ai massimi livelli istituzionali.

Non va dimenticato che l'Evergreen nel febbraio del 2014 è entrata, per le rotte che collegano l'Asia con l'Europa, nella "CKYHE Alliance", consorzio formato dalle compagnie Cosco, Kline, Yang Ming, Hanjin e, appunto, Evergreen. La Cosco (che pareva essere la società favorita per l'acquisizione del 67% del capitale dell'Autorità portuale del Pireo nel processo di privatizzazione del porto greco poi sospeso dal governo Tsipras) gestisce il Piraeus Container Terminal, uno dei tre terminal del porto che, complessivamente, nel 2014 ha movimentato più o meno tre milioni di teu. È evidente che, col passare del tempo, cambiano i piani delle compagnie mondiali, sempre più tese, come ricordavamo in precedenza, ad abbassare i costi. In uno scenario internazionale del genere, non è concepibile non mantenere a livello infrastrutturale impegni presi e rimandarli di anni, in primo luogo quando riguardano banchine e fondali, essenziali in parallelo con l'aumento delle capacità delle navi. Il fattore "tempo" in Italia e nel mondo è purtroppo valutato in termini molto diversi: per noi le complicazioni burocratiche, i ricorsi ai tribunali amministrativi e poi al consiglio di Stato sono la prassi, la norma, per gli operatori stranieri sono una realtà incomprensibile, che va in dire-

zione opposta alle logiche del business.

L'aspetto della perdita di credibilità del porto nel panorama mediterraneo è uno degli elementi più rilevanti della brutta storia tarantina. "Sono fortemente amareggiato per quanto è accaduto. Il porto di Taranto ha grandi potenzialità, ma occorre realizzare il piano regolatore e dare garanzie precise, certe, alle linee di navigazione, ai vettori, che scalano o potrebbero scalare merci e container nel nostro scalo. Occorre mirare anche allo sviluppo complessivo dell'area. Ad esempio, Taranto ha la 'maglia nera' per quanto riguarda l'ambiente, per le note vicende dell'Ilva. Invece, ha anche su questo aspetto atout importanti, basate, non solo sulla storia e sulla cultura, ma sulla bellezza della città, del suo centro storico, della fascia a mare. In particolare, può contare su un gioiello, il Mar Piccolo, che potrebbe essere un'area protetta e guidata da politiche di sviluppo sostenibili, in primo luogo centrate sul turismo, sui giovani, sulla ricerca scientifica. Il porto e la città devono iniziare un serio percorso di riqualificazione e di sviluppo: ne hanno, come dicevo, le potenzialità", afferma Giancarlo Russo, vicedirettore generale del CTC e vicepresidente di Assologistica. ■

Il depauperamento del Sud

Continua ad allargarsi il divario socio-economico delle diverse aree del paese. Dal 2008 al 2013 la manifattura meridionale ha ridotto gli investimenti del 53,4% e gli addetti del 25%.

Nelle pagine precedenti dedicate al Mezzogiorno abbiamo visto come le istituzioni abbiano fallito, sia a livello locale sia a livello centrale, che non ha effettuato alcun controllo, nel tentativo di sviluppare il porto di Taranto, nonostante un impegno assunto ai massimi livelli. Già è stato grave non essere intervenuti attraverso un'organica politica logistica nazionale prima ancora che il porto tarantino iniziasse la sua "caduta", in quanto scalo che avrebbe potuto essere per le sue caratteristiche un elemento di punta della nostra portualità sia meridionale sia nazionale. Imperdonabile è stato il fatto di non essere riusciti neppure a intervenire nella situazione di emergenza creata dalla decisione di un armatore estero, la Evergreen Line, di abbandonare il porto. Abbiamo ancora visto la situazione di "accessibilità limitata" che caratterizza il nostro Meridione, vittima di un gap infrastrutturale molto forte con il resto del paese. Questa mancanza di attenzione alla "questione meridionale", tanto vecchia e famosa, quanto sempre più disastrosa, sta dando risultati estremamente negativi sul versante economico-sociale. La "separazione" in termini economici tra il Mezzogiorno e il resto del paese si sta facendo sempre più netta e sempre più forte.

Ad esempio, secondo il rapporto Svimez 2014, nel 2013, la diminuzione dei consumi delle famiglie è stata nel sud, sull'anno precedente, del 3,3% a fronte del 2,3% del centro-nord. La contrazione dei

consumi delle famiglie meridionali è stata e continua ad essere particolarmente intensa, e maggiore che nel resto del paese, per gli acquisti più facilmente comprimibili, come quelli di vestiario e calzature: meno 6,4% nel 2013, contro un calo del 4,7% del centro-nord; meno 23,7% cumulato contro il meno 13,8% nel complesso del sessennio 2008-2013. Ma significativo e preoccupante il ridimensionamento della spesa delle famiglie è stato anche per gli "altri beni e servizi", voce che comprende servizi per la cura della persona, spese per l'istruzione, che si sono ridotti al sud nel sessennio 2008-2013 del 16,2%, tre volte in più rispetto al centro-nord (meno 5,4%). Ciò sta a testimoniare il depauperamento

non solo economico, ma anche in termini sociali del Mezzogiorno. Ciò principalmente a causa del forte calo dell'occupazione.

Un depauperamento che il rapporto Svimez così quantifica: "Il divario di sviluppo tra nord e sud in termini di prodotto pro capite ha ripreso ad allargarsi pur in presenza di una riduzione della popolazione meridionale; nel 2013 è tornato ai livelli del 2003, con un differenziale negativo di oltre 43 punti percentuali. Non avendo beneficiato della ripresina del biennio 2010-2011, l'economia meridionale ha vissuto il sesto anno consecutivo di crisi ininterrotta: dal 2007 il prodotto dell'area si è ridotto del 13,3%, quasi il doppio della flessione



Nel 2013, nel Mezzogiorno, rispetto all'anno precedente, i consumi delle famiglie sono calati del 3,3%

Nel 2014, l'agricoltura meridionale ha perso in termini di valore aggiunto il 7,7%



registrata nel centro-nord (meno 7%). Con conseguenze, che concentrano al sud una tendenziale desertificazione industriale, incapacità di generare reddito e posti di lavoro, prospettando il rischio di avvistamento in una spirale perversa di calo della domanda e aumento della disoccupazione. Purtroppo, diversamente dal centro-nord, non si intravedono neppure segnali di un'inversione di tendenza per il prossimo biennio, riflettendo anche il minore impatto al sud della ripresa della domanda estera".

L'eredità che ci consegna la peggiore crisi economica del Dopoguerra è perciò un paese ancor più diviso del passato e sempre più diseguale, con effetti che non appaiono più solo transitori ma strutturali: cambia la struttura produttiva, con un peso dell'apparato industriale sempre minore. La forte riduzione dello stock di capitale che, non venendo rinnovato, perde in competitività, le migrazioni e i minori flussi in entrata nel mercato del lavoro concorrono alla riduzione delle possibilità di occupazione: dal 2007 al 2013, il settore manifatturiero del Mezzogiorno ha ridotto di oltre un quarto il proprio prodotto, di poco meno gli addetti (meno 24,8%), e ha più che dimezzato gli investimenti

(meno 53,4%). La crisi non è stata così profonda nel centro-nord, dove la diminuzione di prodotto e occupazione è stata di oltre 10 punti inferiore, quella degli investimenti del meno 24,6%.

Il Mezzogiorno ha subito tra il 2008 e il 2013 una caduta dell'occupazione del 9%, quattro volte superiore a quella del centro-nord (meno 2,4%). Dei circa 985 mila posti di lavoro persi in Italia nello scorso sessennio, ben 583 mila sono nel sud. Anche nell'agricoltura i segnali sono negativi: l'Istat, per il 2014, ha pubblicato recentemente le stime provvisorie sul settore, che registrano, a livello territoriale, in termini di valore aggiunto a prezzi costanti, risultati negativi in quasi tutte le aree, con cali del 7,7% nel sud, del 4,8% nelle isole, dell'1,7% nel centro e dello 0,5% nel nord-ovest. L'eccezione è costituita dal nord-est, con un aumento del 2,7%.

Tornando all'industria, il rapporto Svimez, così prosegue: "La dinamica complessiva del sessennio di crisi ha visto una drastica contrazione del processo di accumulazione in entrambe le parti del paese, ma di intensità decisamente maggiore al sud. La caduta ha interessato tutti i settori dell'economia, assumendo, in particolare, dimensioni 'epocali' nel-

l'industria in senso stretto, crollata al sud nel 2008-2013 addirittura, come abbiamo visto, del 53,4%, più che doppia rispetto a quella, assai grave, del centro-nord. Un così massiccio fenomeno di disinvestimento ha ulteriormente aggravato la già scarsa competitività dell'area e ha comportato un forte ridimensionamento dell'estensione e delle dimensioni dell'apparato produttivo, favorendo nella sostanza un processo di downsizing e al tempo stesso di desertificazione dei territori meridionali. Anche al centro-nord la perdita di competitività di sistema sta imponendo una forte ristrutturazione dell'apparato produttivo di quell'area. L'avvio su un sentiero stabile di rilancio dello sviluppo appare però irraggiungibile senza un recupero della domanda interna. Da questo punto di vista tale sviluppo è legato anche a una ripresa dell'economia meridionale, data la forte integrazione tra i mercati delle due parti del paese. Una domanda meridionale così depressa, infatti, ha inevitabili effetti negativi sull'economia delle regioni centrali e settentrionali. Il rapporto funzionale tra le due aree del paese, del resto, è ampiamente testimoniato dagli andamenti demografici: il centro-nord continua ad attrarre significativi flussi di popolazione che si spostano dalle regioni meridionali, principalmente giovani in età produttiva e dotati di elevate conoscenze e competenze professionali e intellettuali. Il che pregiudica l'evoluzione demografica dell'area meridionale e priva il sud di competenze indispensabili per la crescita economica". Probabilmente di tali problematiche qualcuno dovrebbe farsi finalmente carico. ■

Ennesimo "Piano". A quando le "scelte"?

Al consiglio dei ministri passa il provvedimento sulla riforma dei porti, 225 pagine con tante analisi "strategiche" ...

di Paolo Giordano

È stato presentato al consiglio dei ministri da Graziano Delrio, titolare del dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il provvedimento per la riforma dei porti. Adesso andrà in parlamento. Si ricomincia la discussione, iniziata più o meno il 29 gennaio del 1994, ossia dal giorno dopo l'approvazione della 84/94. Abbiamo già superato i vent'anni.

Ovviamente, secondo la migliore tradizione della nostra politica, si tratta di un "Piano" (dimenticavamo di aggiungere ... "strategico"). Una prima notazione la facciamo sul titolo: perché si chiama piano "della portualità e della logistica"? Forse si valuta che la "portualità" si identifichi con la logistica nazionale? Quindi, prima verrebbe la portualità e poi la logistica o sarebbero la stessa cosa? Non è una domanda di poco conto. Perché il sospetto che l'attuale governo (non

discostandosi da tutti quelli che lo hanno preceduto negli ultimi decenni) tenda a "sovrapporre" il concetto di logistica nazionale con un settore (una volta è la portualità, un'altra l'autotrasporto) è riscontrabile nei fatti. Ci limitiamo a osservare che contemporaneamente alla presentazione del "Piano" al consiglio dei ministri, l'VIII commissione del senato dibatteva sull'"Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale". Non è materia che rientra nel "sistema logistico nazionale"? Almeno che, anche in questo caso "come al solito", vengano interpretati gli scali aeroportuali esclusivamente come un qualcosa che interessa solo i passeggeri, a loro volta posti arbitrariamente fuori dalla logistica.

Veniamo al "Piano": è composto da 225 pagine piene di grafici, di tabelle, di dati, che affrontano tutti i temi possibili quando si parla di trasporto

marittimo. La descrizione è condivisibile, probabilmente lo sono anche le indicazioni programmatiche. "Il problema è che non si comprende cosa in realtà voglia fare in concreto il governo. Quali 'scelte' vuole portare avanti? Il dibattito si è molto focalizzato recentemente sul numero delle Autorità portuali e sul loro accorpamento. Credo che sia un argomento che a livello dell'efficienza della portualità nazionale abbia scarsa valenza. Non contano i numeri, otto, dieci, quindici, anche venticinque, può andare bene tutto se si pone tale questione all'interno di una governance complessiva, di un progetto che tenga conto di specificità, di singole specializzazioni. Fino a oggi, molti, troppi porti hanno puntato, ad esempio, sul traffico container, spendendo soldi pubblici su infrastrutture dedicate a tale traffico. Il risultato è stato che oggi abbiamo una capacità eccessiva >

Nelle foto, vedute del porto di Napoli



in tale settore, con la conseguenza di aver gettato al vento risorse della collettività, che invece, data la loro esiguità, andrebbero spese in modo certamente più efficiente”, sottolinea Andrea Gentile, vicepresidente di Assologistica, con delega in materia di politiche portuali. Gentile ha aggiunto: “Auspichiamo che il governo abbia alla fine la forza di incidere in maniera concreta sulla portualità nazionale,

prendendo in esame anche le proposte che abbiamo avanzato come associazione”.

Torniamo al “Piano”. Su questo argomento, il segretario generale di Assologistica, Jean-Francois Daher, recentemente ha scritto in un articolo: “Mentre molte aziende stanno chiudendo per la crisi, ancora aspettiamo provvedimenti operativi necessari a tutta la logistica: un Piano nazionale

che metta in armonia a 360 gradi navi, treni, camion e aerei, e l'istituzione dei distretti logistici, non nel senso finora discusso ai massimi sistemi, ma come riconversione di quelli industriali, includendo bacini di eccellenza per attività produttive, numero di abitanti, consumi e collegamenti infrastrutturali. Riforme separate possono solo portare a risultati contraddittori e negativi”. Daher metteva in correlazione provvedimenti operativi, Piano della logistica, tutti i settori a 360 gradi e distretti logistici. In poche righe quello che tutti gli operatori della logistica si attendono dal governo. Invece, citando ancora il segretario generale di Assologistica, siamo per l'ennesima volta tornati “ai massimi sistemi”.

Che serva agire, fare scelte, intervenire concretamente, è evidente, quando si legge ovunque “che bisogna semplificare”. Che significa in concreto? Pensiamo ai dragaggi. In Italia quasi tutti i porti ne hanno un disperato bisogno, a Rotterdam e ad Amburgo li fanno quotidianamente, da noi se qualcuno li eseguisse avrebbe molte probabilità di finire in galera. Se non si cambiano le leggi, se non si armonizzano, in qualunque operazione, anche la più banale, si troverà sempre un funzionario che estraendo dal cassetto una qualsivoglia legge o regolamento ferma tutto, non perché sia “cattivo”, ma semplicemente perché applica una disposizione, magari vecchia più di lui e spesso assolutamente inutile se non dannosa. ■

Ceva: tante difficoltà per aumentare l'export

Secondo l'azienda, l'Italia ha grandi potenzialità sui mercati esteri, ma anche tanti ostacoli burocratici e infrastrutturali.



MARCO NAZZARI

Ceva Logistics ha consolidato negli anni la sua posizione di operatore globale del trasporto, utilizzando la via aerea, il trasporto via mare, via ferrovia e via gomma. Movimenta merci capillarmente in ogni parte del mondo, servendosi anche di una rete internazionale di trasportatori locali per garantire la distribuzione al dettaglio. In qualità di leader a livello mondiale nel settore della logistica, Ceva è in grado di fornire servizi a 360° alla propria clientela, implementando l'offerta ramificata di trasporto merci con attività di consulenza sulle legislazioni locali relative all'import-export, sulle dogane, sui mercati e sulle start-up di aziende italiane che vogliono affac-

ciarsi sulle piazze straniere e, viceversa, aiutando le aziende internazionali ad aprire i battenti in Italia. Ne parliamo con Marco Nazzari, Global Head of FM Field Sales della società.

A DISPETTO DELLA SITUAZIONE ECONOMICA EUROPEA E ITALIANA IN PARTICOLARE, CHE STENTA A RIPARTIRE IN MODO DECISO, NON SI PUÒ NEGARE CHE LE ESPORTAZIONI E L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE ITALIANE CONTINUINO A DARE SEGNALI POSITIVI. QUESTO FATTO È CONFERMATO ANCHE DAL MERCATO DELLE SPEDIZIONI?

■ Non si può negare che il settore del trasporto navale e aereo, dopo un 2014 positivo, abbia vissuto un primo semestre del 2015 caratterizzato da due momenti distinti. A gennaio e inizio febbraio, il mercato è parso in contrazione rispetto all'anno precedente, ma dalla seconda metà di febbraio a oggi si sono aperte numerose opportunità che potranno rilevarsi decisive per concludere anche il 2015 con una replica degli andamenti positivi registrati nell'ultimo biennio dal trasporto internazionale. Com-

plice anche l'euro debole, si inizia a vedere una ripresa delle esportazioni e un aumento del numero degli ordini manifatturieri. Dopo anni di sofferenze causate anche da tassi di cambio penalizzanti per le nostre imprese, i buyer esteri stanno tornando a confermare ordini importanti in tutti i settori dell'economia italiana.

Per quanto riguarda il tipo di prodotto-spedizione che il mercato richiede, dopo uno scostamento dal prodotto aereo a quello marittimo osservato in modo evidente tra il 2011 e il 2013, frutto di una strategia di riduzione costi, la tendenza oggi in atto è quella opposta. Infatti, a riconferma della ripartenza dell'export italiano, il divario tra spedizioni aeree e spedizioni >





“Dobbiamo finalmente sciogliere il nodo dell’alta velocità e dell’interconnessione tra gli scali merci marittimi e le ferrovie”, afferma Nazzari

marittime si sta via via riducendo grazie a tassi di crescita superiori nel trasporto aereo.

IN CHE MODO UNA MULTINAZIONALE COME CEVA, CON UNA PRESENZA IN 170 PAESI, PUÒ ESSERE VICINA E OFFRIRE UN SUPPORTO CONCRETO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE ITALIANE E AL MADE IN ITALY?

■ La nostra fortuna, e parlo nello specifico di Ceva Italia, è che abbiamo un cervello da piccola e media impresa inserito in un corpo da multinazionale. Tutto il nostro management si è formato nella piccola e media impresa e questo ci consente di capire in modo dettagliato le esigenze del cliente che abbiamo di fronte, di interpretare le sue esigenze e di aiutarlo a concretizzare il suo business.

Ci capita spesso di interloquire con aziende che vogliono proporsi su un

determinato mercato ma non ne conoscono le caratteristiche, i costi, la normativa, le dogane... Noi li aiutiamo, attraverso i nostri uffici locali, ad avviare l'impresa e questo è il modo più sicuro per fidelizzarli. Potrebbero sembrare solo belle parole, ed è per questo che voglio portare un esempio di quello che è l'operato di Ceva a sostegno delle Pmi italiane attraverso il supporto dei loro progetti di espansione.

Un'azienda italiana ha deciso di intraprendere un percorso di internazionalizzazione nel 2013, attraverso l'apertura di nuovi punti vendita negli Stati Uniti. Per fare questo, necessitava di un operatore esperto di supply-chain globale, in grado di offrire supporto nella gestione dei flussi internazionali dei prodotti destinati al mercato americano, e che offrisse un servizio di consulenza e gestione di tutte le pratiche burocratiche, comprese quelle doganali. Qui siamo entrati in gioco noi: aprendo il loro primo store nel marzo 2014 e oggi la stessa azienda può contare su oltre sei negozi operativi negli Stati Uniti.

Purtroppo in questo momento, però, è difficile fare l'opposto, ovvero attrarre capitali stranieri in casa nostra. La nostra immagine all'estero è penalizzata: ci vedono corrotti, indolenti, soffocati da una burocrazia che impedisce lo sviluppo e da tasse sover-

chianti. Le aziende italiane che si propongono all'estero fanno di tutto per accrescere il valore del Made in Italy e migliorare l'immagine complessiva del nostro paese, ma per gli stranieri che vogliono aprire da noi dovrebbe essere il governo a intervenire in modo concreto.

ALLA LUCE DI QUANTO DETTO, DAL SUO PUNTO DI VISTA, QUALI SARANNO I SETTORI CHE CONTRIBUIRANNO MAGGIORMENTE AL FATTURATO DI CEVA FREIGHT MANAGEMENT? PARLANDO INVECE DEL PUNTO DI DESTINO DELLE ESPORTAZIONI ITALIANE, QUALI PAESI SI STANNO RILEVANDO PIÙ PROMETTENTI E INTERESSANTI?

■ Ceva FM offre i suoi servizi in quasi tutti i settori di mercato, come aerospaziale, automotive, beni di largo consumo, design, arredamento, moda, cosmesi, chimica, editoria, hi-tech, ecc.. Un panorama piuttosto ampio, che ci consente di dire che le piccole e medie imprese italiane, che per il nostro giro d'affari pesano per circa l'80% del fatturato, lasciano ben sperare. Noi lavoriamo con clienti appartenenti a diversi settori produttivi e possiamo anticipare, basandoci su ciò che stiamo vedendo, che i settori forti per l'anno in corso sono in particolare aerospace, industria e il comparto dell'energia. Interessanti opportunità stanno provenendo anche da settori quali la moda, compresi gli accessori, il biomedicale e il farmaceutico. Per quanto riguarda i mercati più promettenti, stiamo vedendo volumi interessanti verso gli Usa, Medio Oriente, America Latina e Nord Asia.

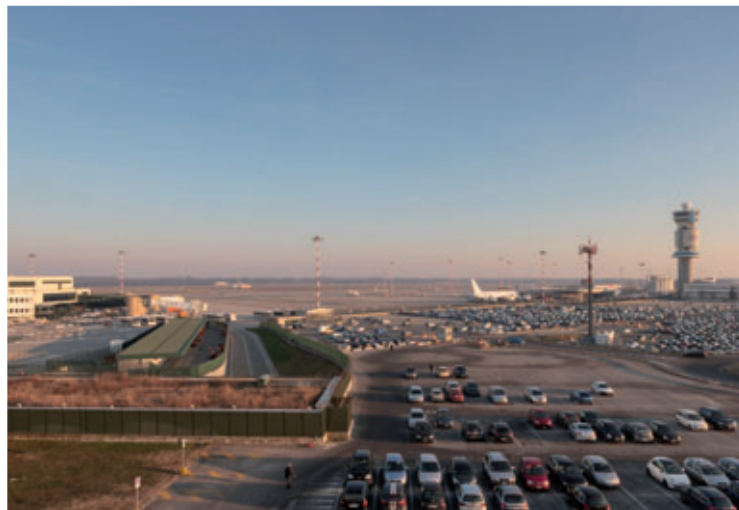
Aeroporto di Malpensa. "A conferma della ripartenza dell'export italiano, il divario tra spedizioni aeree e spedizioni marittime si sta via via riducendo grazie a tassi di crescita superiori nel trasporto aereo", sottolinea Nazzari

Anche il Sud-Est Asiatico è un'area di grande interesse, verso la quale si stanno spostando molte attività manifatturiere relative alla moda, a discapito di India e Cina, dove il costo della forza lavoro è in costante aumento.

IMPORTANTI PER IL TRAFFICO INTERNAZIONALE SONO SENZ'ALTRO GLI SNODI PORTUALI, AEROPORTUALI E FERROVIARI. SU QUESTI ASPETTI, COME SI POSIZIONA L'ITALIA ALL'INTERNO DEL QUADRO INTERNAZIONALE?

■ Per quanto riguarda il traffico internazionale l'Italia ha una posizione geografica unica e avrebbe tutte le carte in regola per diventare il più importante hub del Mediterraneo nel movimento merci verso il sud e centro Europa. I nostri porti e aeroporti non sono secondi a quelli europei, ma il vero problema è che una volta scaricati a terra i container, il loro trasporto a destinazione si scontra con le inefficienze e la frammentarietà delle infrastrutture. Sono anni che se ne parla, e si rischia di essere persino ripetitivi, ma contromisure serie ed efficaci a risolvere il problema stentano a vedersi. Quindi se scali come Genova e Trieste e aeroporti come Linate e Malpensa possono sperare di essere competitivi, e senz'altro Expo 2015 in questo senso ci sta dando una mano, altri scali come quelli del centro e del sud sono ancora al palo e non certo per cattiva gestione.

Dobbiamo poi sciogliere il nodo dell'alta velocità e dell'interconnessione tra gli scali merci marittimi e le ferrovie. In mancanza di interventi strut-



turali in questo senso, altri paesi più veloci di noi potrebbero facilmente surclassarci. Ad esempio, per il mercato Emea (Europa, Medio Oriente e Africa) sempre più multinazionali stanno scegliendo Istanbul come hub. Il ruolo logistico della Turchia è sotto gli occhi di tutti. Già oggi dai principali porti del paese transitano merci per oltre 6,6 milioni di teu, ma ci si

aspetta che entro il 2025 questa cifra sia destinata a quadruplicare. L'export della Turchia verso l'Africa oggi vale 13 miliardi di dollari: soltanto otto anni fa ne valeva 4,5. Questo è un chiaro esempio di visione ed efficacia degli investimenti strategici e della partnership pubblico-privato al fine di creare ricchezza attraverso il sistema logistico nazionale. ■

L'impegno della Uir per una rete LNG

In un evento all'Expo è stato fatto il punto sul progetto degli interporti per realizzare a livello nazionale stazioni di servizio per il rifornimento dei mezzi pesanti con il gas liquido.

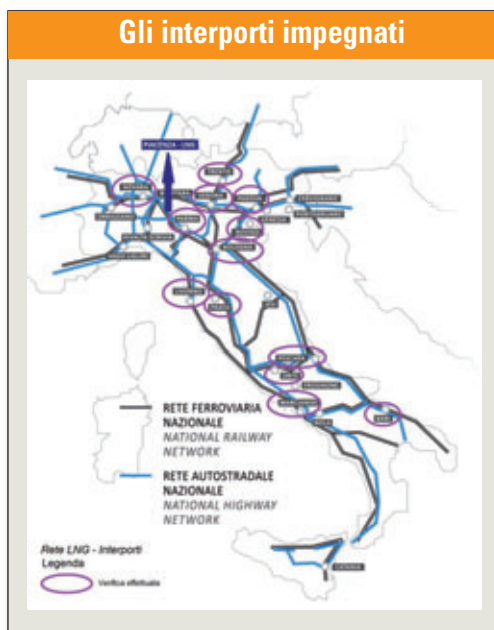
di **Carlotta Valeri**

L'Unione Interporti Riuniti-Uir ha organizzato, presso l'auditorium del padiglione Italia dell'Expo, in collaborazione con la Confagricoltura, un evento dal titolo "Energia per la vita - Gli interporti italiani: eccellenza della logistica a sostegno delle risorse energetiche". L'evento ha avuto il patrocinio dell'Expo. Al centro dell'iniziativa è stata la realizzazione del progetto "Rete LNG Italia Freight" (ossia un progetto per creare una rete di rifornimento nazionale di carburante a gas liquido - LNG - per i mezzi pesanti che trasportano merci), avviato un paio d'anni fa dalla stessa Uir. Un progetto, come ha detto il presidente dell'Unione Matteo Gasparato, aprendo i lavori, "che si integra perfettamente con il ruolo che devono svolgere gli interporti nel paese, ossia quello di rendere il sistema logistico merci nazionale non solo sempre più efficiente, ma anche sempre più sostenibile. Ciò vuol dire che la Uir, così come i singoli interporti, devono guardare con grande attenzione alle problematiche energetiche, alla

riduzione delle emissioni nocive, all'uso di fonti energetiche alternative. Sul piano logistico tali obiettivi si traducono sia in uno sviluppo dell'intermodalità, che deve aiutare il trasferimento del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia, in quanto modalità meno inquinante e che pesa meno per costi esterni sulla collettività, sia nella razionalizzazione in un'ottica sostenibile della distribuzione delle merci nel-

le aree urbane". "Su tali obiettivi e sulla sostenibilità - ha detto ancora Gasparato - la nostra organizzazione è sempre più impegnata".

Una nota importante è stata la collaborazione della Confagricoltura all'organizzazione dell'evento. Una collaborazione che ha sottolineato come le difficoltà economiche e la crescente complessità di stare sui mercati, sia nazionali sia internazionali, impongano a tutti i settori economici, compreso quello agricolo e agroindustriale, una "rivisitazione" del modo di operare, tenendo in una nuova considerazione le problematiche del trasporto, della logistica, della sostenibilità. Mario Guidi, presidente della confederazione, nel suo intervento è proprio partito da questo punto: "Sono stato eletto nel 2011, nel 'cuore' della crisi. Questi ultimi anni di lavoro e di difficoltà oggettive mi hanno fatto capire che le associazioni devono cambiare il loro modo di lavorare, di approcciare i problemi. Dobbiamo ripensare i modi di rappresentanza. Quanto sta avvenendo dimostra con chiarezza che gli agricoltori, i nostri asso-





MILANO 2015

ciati, e parlo di 250 mila aziende, hanno difficoltà ad 'andare' sul mercato. Faccio un solo esempio: per la commercializzazione delle arance dalla Sicilia non è stato mai studiato un modello logistico efficiente, con il risultato di aver penalizzato pesantemente il prodotto. Quindi, è doveroso per noi porre oggi in primo piano i temi della logistica e del trasporto. Anche sul tema della sostenibilità occorrono approcci diversi. Parlando di trasporto si è spesso sostenuto in passato che il 'chilometro zero' sia la maniera più sostenibile, ma non è così perché è una modalità inefficiente, mentre invece dobbiamo sempre legare la sostenibilità ambientale con quella sociale e, soprattutto, economica. In questa ottica è importante la collaborazione che stiamo avviando tra Confagricoltura e Unione Interporti Riuniti".

Tornando al progetto "Rete LNG", al quale abbiamo accennato in precedenza, Mauro Chiotasso, amministratore delegato di Cim Interporto di Novara e coordinatore operativo del progetto, ha fatto il punto su come si stia evolvendo. Il progetto, ricordiamo, è partito dalla valutazione che il gas allo stato liquido, derivato dal metano, ha caratteristiche molto interessanti per il mercato dell'autotrazione: ad esempio, a parità di potere calorifico, riduce il volume del gas di circa 600 volte, rendendo più economico il trasporto e aumentando l'autonomia del veicolo fino a 750 chilometri di percorrenza media. A questa considerazione si è aggiunto il fatto che l'Unione europea mira, a medio e lungo termine, a ridurre sempre più la dipendenza energetica dal pe-

trolio anche mediante l'utilizzo dell'LNG nel trasporto su strada. A questo proposito il consiglio ha approvato il 22 ottobre 2014 la direttiva DAFI (Deployment of Alternative Fuels Infrastructure). Questa direttiva, in particolare, indica l'LNG (incluso il biometano liquefatto), tra gli altri, come un valido sostituto ai combustibili tradizionali, per efficienza ed economicità. Inoltre, sottolinea che la rete di tale combustibile dovrà essere formata da "punti di rifornimento accessibili al pubblico, lungo la rete centrale della TEN-T. A titolo indicativo, la distanza media necessaria tra i punti di rifornimento dovrebbe essere approssimativamente di 400 chilometri". Infine, indica un limite temporale per la realizzazione dei punti di rifornimento della rete: 2025.

L'Unione Interporti Riuniti si è mossa per tempo sul tema. Infatti, già nel 2013, ha fatto passi per mettere in piedi una rete nazionale di rifornimento per tale carburante (va ricordato che la prima stazione a livello nazionale è stata aperta a Piacenza dall'Eni il 29 aprile dell'anno scorso). È stata varata una "lettera d'intenti" per individuare le condizioni pre-operative di filiera, uscire dalla fase sperimentale e accelerare, quindi, l'avvio del mercato. La lettera di intenti era formata da 33 soggetti operanti nei settori dell'energia per le problematiche dell'approvvigionamento; dell'autotrasporto, quali utilizzatori; della gestione dei punti di erogazione; industriali della produzione di veicoli e dei kit di modifica; dei servizi informatici, al fine di porre in rete e far circolare le informazioni. Sono stati coinvolti anche i soggetti che devono rilasciare le autorizzazioni. In particola-

Trasporto marittimo di LNG



re, questi gli obiettivi di fondo:

- garantire continuità ed economicità all'approvvigionamento;
- creare una rete di distribuzione su cui siano identificabili i punti di prelievo;
- informare su produzione/conversione di veicoli con alimentazione LNG e indicare dimensione e i tempi all'utenza autotrasporto rispetto alla nuova tecnologia;
- definire la tempistica e le modalità delle omologazioni delle componenti essenziali di filiera;
- definire l'interfaccia informativa tra le componenti di filiera.

Chiotasso ha quindi descritto la situazione attuale: "Al progetto hanno aderito quattordici interporti, che hanno mostrato perciò nel loro complesso un rilevante interesse alla diffusione della trazione a gas liquido. Questi interporti hanno già verificato e messo a disposizione un'area per effettuare gli interventi necessari per l'allestimento di una stazione di rifornimento. Già l'adesione di queste strutture permette di soddisfare le esigenze minime di capillarità del servizio, potendo contare su stazioni di riferimento facilmente identificabili, coordinate tra loro e a una distanza approssimativamente di 400 chilometri su rete TEN-T Core Network, rispettando quindi i limiti minimi indicati dalla direttiva europea". ■

A photograph showing two hands holding several white puzzle pieces against a background of green grass. The puzzle pieces are arranged in a way that suggests they are being put together. The title text is overlaid on the image.

Logistica e Sostenibilità: un puzzle non facile

A Milano la riunione della commissione istituita da Assologistica per affrontare e sviluppare questa complessa tematica.

di **Valerio Di Velo**

La commissione Sostenibilità di Assologistica si è posta un particolare “format” di lavoro, centrato in primo luogo su una forte partecipazione ai lavori di chi interviene alle riunioni. In generale, il modello prevede che queste ultime si articolino in due sessioni, una di contenuti e una di “progettazione partecipata”. Nella prima, verranno ascoltate di volta in volta due o tre aziende che hanno contribuito con le loro innovazioni a cambiare i paradigmi del business in cui sono impegnate e illustreranno, quindi, la loro esperienza; la seconda invece sarà, come detto, dedicata alla “progettazione partecipata”: verrà chiesto ai partecipanti di indicare i business case che vorrebbero ascoltare/toccare/sperimentare; verranno forniti dagli intervenuti “titoli” per le “sfide” che si vogliono raccogliere e sulle quali strut-

ture altre riunioni; verranno anche indicati casi di interesse da presentare alla commissione e a chi li indica verrà chiesto di partecipare all’organizzazione della riunione, contattando i possibili relatori.

Siamo partiti, nel parlare della riunione della commissione che si è svolta il 29 giugno a Milano nella sede di Assologistica, dalla descrizione del “format” lungo il quale la commissione intende lavorare. Infatti, è proprio interpretando tale modello che si comprende che lavoro, che tipo di contributo la commissione vuole dare sul tema della “logistica sostenibile”. Un tema non di facile comprensione, che spesso trova ostacoli immediati nei costi, e che va affrontato valutandolo quasi sempre in un’ottica di prospettiva. Già questa è una notevole difficoltà, specie in un periodo di debolezza economica

come l’attuale. Un esempio molto calzante su tale argomento è venuto fuori proprio dai lavori della commissione. Infatti, il tema che ha avuto maggiori consensi tra tutti gli intervenuti per una prossima discussione nell’ambito della commissione è stato quello dell’intermodalità. Quale testimonial è stato indicato un rappresentante del governo svizzero. Ciò perché gli svizzeri hanno investito molto per la costruzione dei tunnel, come quello del San Gottardo e quello del Monte Ceneri, ma non si sono limitati a questo: hanno anche investito sulle infrastrutture italiane, perciò fuori dai loro confini, per metterle in condizione di accogliere i treni merci. Hanno investito in tale operazione, in particolare sulla linea di Luino, 120 milioni di euro. Un investimento fatto, addirittura all’estero, per garantirsi i vantaggi ambientali,

La "sostenibilità" è quel risultato comune che si ottiene nella combinazione di azioni tese alla salvaguardia ambientale, all'attività economica e al benessere della collettività

sociali ed economici dall'entrata in funzione dei tunnel. Gli svizzeri hanno operato scelte guardando al futuro e guardando al benessere collettivo. Un simile risultato è possibile esclusivamente se è fondato sulla condivisione e sulla partecipazione, non certo, come nel 90% delle scelte logistiche operate in Italia, a livello istituzionale e privato, sull'interesse singolo. Come ha sottolineato il presidente della commissione Daniele Testi, a questo traguardo si può arrivare solo se si coinvolgono sempre più imprese sul tema della sostenibilità e sempre più settori, aumentando contemporaneamente il patrimonio culturale sulla salvaguardia ambientale. La sostenibilità ha un senso se non è



patrimonio di un singolo, se non è il risultato di una singola operazione (come, cosa certamente utile ma non sufficiente per parlare di "sostenibi-

lità", collocare sul tetto del magazzino pannelli fotovoltaici), ma se coinvolge un'intera filiera, se coinvolge un "sistema". Se parliamo, ad esempio, della distribuzione delle merci nelle aree urbane, la razionalizzazione e la salvaguardia dell'ambiente passa attraverso chi fa i veicoli a carburanti alternativi (per i prezzi che stabilisce), chi li utilizza (gli autotrasportatori), chi deve governare i flussi, chi produce sistemi intelligenti, il modo della rete che deve garantire "meccanismi fluidi": così si crea un ecosistema molto più ampio, con risultati importanti per la collettività, così si "ridistribuisce il valore", come sottolinea Testi.

Per tornare ai lavori della commissione del 29 giugno, la sessione rivolta ai contenuti ha visto l'intervento di Alessandro C. E. Ferrari che ha presentato un caso di illuminazione a led di torri faro e un intervento da parte di un rappresentante dell'Iveco che ha parlato del lungo impegno della società sulla ricerca per la costruzione di veicoli pesanti alimentati a CNG (gas metano naturale) e LNG (gas naturale liquefatto). ■

Alcuni business case su cui la commissione intende lavorare:

1. Sharing economy: esempi come Uber e Blablacar o ancora Enjoy car di Eni, che potrebbero essere modelli non solo per la mobilità delle persone ma anche delle merci;
2. Connected car: è l'esplosione delle applicazioni digitali per affrontare la congestione del traffico, la riduzione dei consumi, la sicurezza pro-attiva;
3. banche alimentari: cibo per gli affamati e i poveri con iniziative che riducono lo spreco (30% sul totale dei beni food prodotti nel mondo);
4. materie seconde: con questo termine si indicano scarti industriali che potrebbero essere trasformati in materie prime;
5. System Dynamics: è l'approccio scientifico di Forrester per prendere coscienza dei fenomeni complessi che sono "non lineari" e che possono produrre enormi benefici ambientali ed efficienze e mettono in luce i comportamenti controintuitivi dei sistemi complessi;
6. Social network per la sostenibilità, ad esempio il caso Waze, come tanti altri;
7. impiego del LED con l'obiettivo di ottenere un risparmio energetico nell'illuminazione dei capannoni e di grandi aree industriali;
8. energie rinnovabili per i parchi logistici;
9. Fabrication laboratory (FabLab). Sono i laboratori dove si fa stampa digitale3D, taglio laser, automazione (piattaforma Arduino). Si impara il nuovo modo di fare "manifattura";
10. Reverse logistics: riuso, fabbriche di refurbishing; supply chain per gestire i "resi" a fine vita; casi di eccellenza (Rank Xerox, Fujitsu, ...).



**SIETE INTERESSATI ALLA LOGISTICA?
LA RISPOSTA ALLE VOSTRE ESIGENZE È ASSOLOGISTICA**
Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi,
dei terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali

Assologistica
T. 02 6691567 - www.assologistica.it

I nostri partner

**Più spazio
per
la logistica**

La Piattaforma italiana
RELOADER
per la Reverse Logistics

PALLEX
ITALIA
WWW.PALLEXITALIA.IT

incas
supply chain automation

TRANSPOREON
LA LOGISTICA EFFICIENTE.
e-logistics in 21 lingue

Ultimissime



Immobiliare, il 90% di Vallog in mano a Segro

28/05/2015

La quota corrisponde a 39,6 milioni di euro ed è di proprietà di FBH SpA



La rivista



N°75
APRILE 2015



VISITATE IL SITO EUROMERCI

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

www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

Hyster-CLS: binomio targato innovazione

Presso lo stabilimento di Masate, Milano, sono stati presentati alla stampa nuovi prodotti, tutti frutto di avanzate tecnologie.

Masate, Milano. Visitiamo lo stabilimento della Hyster: un capolavoro di organizzazione degli spazi. L'odierno stabilimento è il risultato del trasferimento, avvenuto nell'ottobre del 2009, di un altro impianto della Hyster, quello di Modena, che iniziò la produzione nel 1995, che si è andato ad aggiungere a quello di Masate (attivo dal 1996). Dal 2009, Masate produce l'intera gamma Warehouse per l'Europa, il Medio Oriente e l'Africa. La superficie coperta è di circa 11 mila metri quadrati e la capacità produttiva in un turno singolo è di 50 carrelli al giorno e in quello doppio di 90. Ciò significa nel primo caso 11.500 carrelli l'anno e, nel secondo, 20.800. La capacità produttiva è stata negli anni progressivamente incrementata grazie sia al miglioramento continuo dei processi sia ai costanti investimenti volti ad ampliare gli spazi e a ottenere una loro più razionale utilizzazione. Infatti, dalla fine del 2009, sono stati impegnati importanti investimenti anche sulla struttura dello stabilimento. Ad esempio, nel 2010 è stato aggiunto un nuovo edificio per la linea di assemblaggio VNA&Orders Pickers ed è stata introdotta la linea di assemblaggio classe III; nel 2011 è stato realizzato un nuovo centro sviluppo; nel 2013/2014 è stata migliorata la carpenteria. Come accennavamo, mol-

ta attenzione è stata rivolta al miglioramento dei processi produttivi. Solo nel biennio 2012-2014, sono stati introdotti un sistema computerizzato at-

trezzi controlli di coppia; un blindotrolley per la movimentazione dei carrelli classe III; una raddrizzatrice automatica e un sistema automatico >



PROFILO HYSTER

La Hyster nasce negli Usa negli anni '20 e produce un primo carrello elevatore nel 1934. Dodici anni dopo apre nell'Illinois uno stabilimento esclusivamente dedicato alla produzione in serie di carrelli. Nel 1952, la società "sbarca" in Europa, con uno stabilimento a Nijmegen, Paesi Bassi. Da allora la crescita è continua. Nel 1989, entra a far parte della Nacco Industries Inc. Nel 1994, arriva in Italia, acquisendo gli stabilimenti di Modena e Masate. Viene sviluppato sul territorio italiano tutta la gamma di carrelli destinati ai mercati europei, medio orientali e africani. Nel 2009, celebra il suo ottantesimo anniversario e il suo cammino che l'ha portata a essere uno dei principali produttori di carrelli elevatori a livello mondiale. La conferma dell'impegno di Hyster in ricerca, innovazione, tecnologia, viene nel 2011 con l'apertura in Gran Bretagna di un avanzatissimo Engineering Concept Centre.



PROFILO CLS

CLS, società del gruppo italiano Tesa, è un'azienda di servizi dedicata alla vendita, al noleggio e all'assistenza di carrelli elevatori, macchine e attrezzature per ogni settore della logistica italiana. Da 60 anni attiva sul mercato, ha l'obiettivo di porsi come referente unico nelle scelte di movimentazione dei materiali e della logistica. È dealer esclusivo in Italia della gamma di carrelli elevatori Hyster, dei trattori Mafi e delle presse imballatrici HSM per la compressione e differenziazione dei materiali di scarto. Ha la direzione generale a Carugate, Milano, e può contare su un organico di oltre 300 persone, 13 filiali, 180 officine mobili, 5.000 mezzi a noleggio, 150 modelli da 1 a 56 tonnellate. Le competenze aziendali fanno di CLS una "solution Company" al servizio della piccola e grande impresa italiana, per soluzioni e servizi nelle scelte di movimentazione dei materiali e della logistica.

di misura dei montanti (operazioni prima svolte manualmente); due nuovi sistemi di saldatura robotizzati; attrezzature di produzione con sequenza di lavoro controllata da computer. Infine, è stato automatizzato il magazzino centrale ed è stato introdotto un nuovo sistema di collaudo dei carrelli con rilevazione delle performance. Tutto ciò sta a testimoniare quanto la Hyster punti sulla tecnologia per migliorare i propri prodotti.

A Masate, viene svolto il lavoro di assemblaggio dei carrelli. Ed è rilevante sottolineare che il 71% dei fornitori dello stabilimento sono italiani, mentre il 15% sono tedeschi.

In una conferenza stampa, che ha preceduto la visita allo stabilimento, Hyster e CLS, dealer esclusivo dei prodotti Hyster per l'Italia, hanno presentato gli ultimi prodotti. Per primo il nuovo carrello trilaterale VNA ASV (Very narrow aisle automated guided vehicles), un carrello "sapiente" che si muove, solleva ed esegue compiti in maniera completamente automatica. È equipaggiato con tecnologie RFID che controllano trasla-

zione e sollevamento e permettono il riconoscimento della corsia; i laser scanner montati davanti e dietro danno nuovi "occhi" al carrello che è in grado di prevenire collisioni con gli oggetti; i compiti sono assegnati via WiFi da SAP al VNA che "capisce" ed esegue. Sono state presentate anche soluzioni tese a ottimizzare i tempi di picking nel magazzino e di diminuire il numero di errori, come lo Stack Assist Tool, che guida l'operatore per un impilaggio "intelligente" lungo percorsi già predisposti, e l'Hyster Warehouse Simulator. Quest'ultimo, che utilizza il medesimo motore di ricerca usato nei principali aeroporti europei, può essere considerato uno "strumento" di grande importanza per un operatore che voglia, ad esempio, riorganizzare il proprio magazzino. Infatti, sulla base delle informazioni raccolte è in grado di mostrare le prestazioni di una particolare flotta di carrelli in un dato scenario di magazzino; fornire una piattaforma per testare differenti approcci e strategie di gestione; fornire indicazioni di massima sui costi. ■

Ciascun trasloco ha una storia a parte

Quello dei traslochi è un settore della logistica molto particolare, specializzato, che, dopo la crisi, sta “ripartendo”.

La sfida nei traslochi non sta solo nelle distanze da coprire nell'organizzare la spedizione dal luogo di carico a quello di scarico, bensì nella delicata e complicata fase dell'imballaggio e disimballaggio di una quantità enorme di cose, con ordine e senza danneggiarle, includendo un ampio ventaglio di servizi accessori. Per questi motivi, per effettuare i traslochi per conto di aziende e privati, gli operatori specializzati impiegano le più moderne attrezzature utili al perfetto svolgimento dei medesimi. Il personale è altamente specializzato ed è abilitato tramite corsi periodici formativi all'utilizzo di tutti i dispositivi di movimentazione e sollevamento, includendo anche - a richiesta - interventi di falegnameria, tinteggiatura dei muri, allacciamenti idraulici ed elettrici.

Il comparto dei traslochi come molti altri settori del terziario ha risentito molto della crisi strutturale internazionale che ha colpito l'economia mondiale a partire dalla fine del 2008. Dopo un rallentamento dei volumi registrato fino alla fine del 2013, nel corso del 2014 si sono registrati sensibili segnali di ripresa. Oggi, all'interno del com-

parto si respira aria di fiducia tanto da prevedere nell'arco di cinque anni di ritornare ai valori pre-crisi.

Gli operatori del settore si ripartiscono in tre categorie e precisamente: le piccole aziende familiari che gestiscono traslochi solo nell'ambito della propria regione; le imprese nazionali, solitamente di piccole medie dimensioni, che gestiscono traslochi privati e aziendali all'interno del paese; le imprese internazionali, in grado di organizzare e gestire tutte le tipologie di trasloco indipendentemente dal luogo di origine e destino. Questi ultimi operatori sono presenti sul territorio italiano con una rete propria di filiali, in ambito internazionale si avvalgono di una rete di corrispondenti e normalmente dispongono di un

reparto Air & Ocean interno per curare le spedizioni aeree e marittime.

Le fasi di un trasloco. “Ogni trasloco è diverso, per questo partiamo da un sopralluogo e un preventivo senza impegno per definire nei dettagli i servizi e gli accessi”, spiega Massimo Cereda, responsabile di Gondrand Move-Traslochi di Fercam. Gondrand è specializzata nel servizio traslochi con una presenza capillare in tutto il territorio nazionale, garantita da punti operativi specializzati e una fitta rete di corrispondenti che le permettono di operare in tutto il mondo e gestire tutte le tipologie di traslochi (abitazioni private, uffici, fiere e aziende). L'organizzazione di un trasloco prevede numerose fasi che devono esse-

re svolte secondo un preciso ordine cronologico. Inizialmente il cliente contatta al telefono il traslocatore o tramite richiesta a mezzo email direttamente dal sito dell'operatore. Sulla base delle informazioni ricevute dal richiedente, l'operatore predispose un preventivo di massima e successivamente prende contatto con il cliente per fissare un appuntamento gratuito e fare il sopralluogo. Una volta fatto il >



Un furgone Gondrand a Londra

sopralluogo - per verificare le particolarità del servizio richiesto - l'operatore invia un preventivo dettagliato al cliente potenziale. Nel caso in cui il cliente accetti la proposta economica contenuta nel preventivo, l'operatore programma l'esecuzione del trasloco e seleziona la migliore squadra di maestranze in relazione alla tipologia di servizio da erogare. Dal primo giorno del trasloco inizia la fase operativa, con in sequenza l'imballo degli oggetti, lo smontaggio e imballo dei mobili, il carico su automezzi adeguati, il trasporto nella località di destinazione, lo scarico a destinazio-

ne, il disimballo e rimontaggio dei mobili, il disimballo e sistemazione dei contenuti all'interno dei mobili, il ritiro degli imballi vuoti, la firma documenti e infine la compilazione di un breve questionario di gradimento da parte del cliente.

Per traslochi particolari può essere necessaria la richiesta di permessi occupazione suolo pubblico; la costruzione di case in legno fumigate per le spedizioni via mare e pallet Iata per la via aerea, il carico di container (per le spedizioni via mare) e infine la movimentazione di oggetti pesanti e/o ingombranti come pianoforti, cassaforti o biliardi.



I SERVIZI ACCESSORI

L'assistenza del personale qualificato permette di assicurare un "servizio globale" in ogni fase del trasloco e che contenga molti servizi a valore aggiunto, nel dettaglio:

- consulenze e progetti dedicati;
- traslochi per tutte le località italiane ed europee;
- spedizioni oltremare in tutto il mondo in massima sicurezza (via mare o aerea);
- spedizioni groupage in Italia e all'estero; deposito mobili ed effetti personali per brevi e lunghi periodi;
- imballaggi personalizzati e movimentazioni speciali per macchinari e cassaforti;
- movimentazioni specializzate per arredi delicati e pianoforti;
- smontaggio e rimontaggio di mobili componibili;
- disimballi e smaltimenti;
- assicurazione all risk "door to door";
- assicurazione RCT (responsabilità terzi) massimale un milione di euro.

Le tipologie di trasloco in relazione alla destinazione.

Il trasloco si divide in cinque possibili modalità e precisamente: trasloco su piazza, in questo caso il cliente che trasloca all'interno della stessa regione; il trasloco fuori piazza, nel caso in cui avvenga tra due diverse regioni italiane; il trasloco europeo (per uno spostamento dall'Italia all'estero o viceversa); il trasloco via aerea, quando vengono spediti tutti gli effetti personali con l'utilizzo di un container cargo (ad esempio, da Milano a New York); il trasloco via mare utilizzando uno specifico container e introducendo tutti i beni personali del cliente (come mobili, biancheria, contenuti dei mobili, vasi, porcellane etc.) dall'Italia ad altri paesi esteri (ad esempio da Trieste ad Hong Kong). In questo contesto, un nuovo concetto di trasloco è stato pensato dalla Gondrand, con il servizio denominato Easy Go. Pensato per chi, per ragioni di lavoro o per studio, si trasferisce all'estero per brevi pe-

riodi e vuole avere con sé i propri oggetti personali. Per fornire una risposta rapida, sicura ed economica a questo tipo di esigenza è stato ideato un servizio molto semplice. Infatti, la semplicità è massima a partire dal preventivo che può essere compilato direttamente dal sito internet dell'operatore. Sono stati previsti tre kit (Mini, Single e Family) per tre diverse esigenze e a cui si accompagna una chiara prefigurazione dei costi e dei contenuti del servizio. Sono stati studiati anche imballi ad hoc a rendere per le diverse esigenze di chi deve fare un piccolo trasloco. La sequenza operativa di questo nuovo servizio prevede il calcolo e invio del preventivo a mezzo email da parte del cliente; entro 24 ore il personale dell'operatore verifica assieme al cliente tempi, fattibilità e gli indirizzi di partenza e arrivo, nonché tutti i dettagli per organizzare al meglio la spedizione. Quindi l'operatore provvede alla consegna degli imballi al cliente, successiva presa e trasporto- consegna nel luogo convenuto a piano terra o numero civico. ■

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



WHEN YOU THINK
'INDUSTRIAL AND LOGISTICS REAL ESTATE'
YOU SHOULD THINK 'PROLOGIS'

ALMOST 1 MILLION SQMT IN ITALY

Local partner to global trade™

Prologis is the leading owner, operator and developer of industrial real estate, focused on global and regional markets across the Americas, Europe and Asia.

prologis.com



PROLOGIS®