

# € **euromercì**

## **IL MENSILE DELLA LOGISTICA**

**CHRISTOPHE POITRINEAU**  
Executive Vice President of Ceva Logistics Italy

**“Il nostro obiettivo è introdurre sempre maggiori innovazioni per ottimizzare i processi produttivi aziendali. Oggi, la sfida si vince sulla tecnologia”**



## **MEARELLI: L'ITALIA VENDE OGGI COME NEL MEDIOEVO**

### **EDITORIALE**

**Governo: la logistica all'ordine del giorno**

### **ASSOLOGISTICA C&F**

**Due corsi dedicati al codice doganale Ue**

### **PORTUALITA'**

**La Spezia punta sull'intermodalità**

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6/11/1997 - Sped. in abb. post. autoriz. n° 7030 - Ditta Italiana s.p.a.

# XPOLogistics

Aggiungi valore  
alla tua **SUPPLY CHAIN**  
per il settore  
**FARMACEUTICO.**



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

CONTATTATECI:

+39 02 92 00 3346  
commerciale@xpo.com

VIENI A TROVARCI SU:

  [it.xpo.com](http://it.xpo.com)

## XPOLogistics



## **IL GOVERNO HA POSTO LA LOGISTICA** **finalmente all'ordine del giorno**

A FINE LUGLIO HA VISTO LA LUCE IL DECRETO DEL GOVERNO SULLA RIFORMA DELLA 84/94, UNA LEGGE CHE QUANDO USCÌ PERMISE (NONOSTANTE, E DA PIÙ PARTI, MOLTE CRITICHE E OPPOSIZIONI) ALLA PORTUALITÀ ITALIANA, RIDOTTA ALLO STREMO, DI "RIPARTIRE". DA ALLORA, OVVIAMENTE, IL MONDO È CAMBIATO E PIÙ VOLTE, MA LA LEGGE, TRANNE ALCUNI ADEGUAMENTI, E CON LEI LA NOSTRA PORTUALITÀ, È RIMASTA PIÙ O MENO LA STESSA. OGGI, È STATA, PER QUANTO RIGUARDA IL METODO DI GOVERNO DEGLI SCALI E LA GESTIONE NEL SUO COMPLESSO DEL SETTORE MARITTIMO, MODIFICATA A FONDO. UN PASSO AVANTI PER CREARE UN MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA DEI PORTI PENSIAMO SIA STATO FATTO, MA PARIMENTI CREDIAMO CHE MODIFICARE LE LEGGI, SEMPLIFICARE I SISTEMI, SIA IMPORTANTE, MA NON SUFFICIENTE: ORA OCCORRE CHE ANCHE GLI OPERATORI FACCIANO LA LORO PARTE (COME I POLITICI NELLA SCELTA, DELICATA, DEI PRESIDENTI DELLE "15 AUTORITÀ PORTUALI DI SISTEMA"). RESTA IL FATTO CHE UNA RIFORMA, DOPO ANNI DI IMMOBILISMO, È STATA CONDOTTA A TERMINE, COSÌ COME SI STA RAPIDAMENTE EVOLVENDO IL SISTEMA DOGANALE. L'ATTUALE GOVERNO E L'ATTUALE MINISTRO DEI TRASPORTI STANNO PONENDO LA LOGISTICA ALL'ORDINE DEL GIORNO, DEDICANDO ATTENZIONE A UN SETTORE CONSIDERATO DI GRANDE LIVELLO STRATEGICO (PAROLA CHE CERCHIAMO DI NON USARE MAI, PERCHÉ IN ITALIA VIENE SEMPRE USATA E MAI TRADOTTA IN REALTÀ) IN VARI PAESI EUROPEI E DA NOI SEMPRE SOTTOVALUTATA, FORSE PER CASO O FORSE, MOLTO PIÙ PROBABILMENTE, PER TUTELARE INTERESSI DEL TUTTO PARTICOLARI. "INTERESSI PARTICOLARI", UN'ALTRA PARTITA DA VINCERE, FORSE NEL NOSTRO PAESE LA PIÙ DIFFICILE, DATE LE NOSTRE TRADIZIONI CHE PONGONO AL CENTRO MOLTO SPESSO IL SINGOLO INDIVIDUO O UN AMBIENTE RISTRETTO DI PERSONE NEI CONFRONTI DELLA COLLETTIVITÀ. COMUNQUE, IL MINISTRO DEL RIO STA ANDANDO AVANTI PER DARE EFFICIENZA ALLA NOSTRA LOGISTICA, PUNTANDO ANCHE SUL DARE UNA SECONDA VITA AL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO, ALTRO CAPITOLO CHE, ALMENO A LIVELLO NAZIONALE E DEL COMBINATO STRADA-ROTAIA, È STATO DI FATTO CANCELLATO DALLE FERROVIE DELLO STATO SULL'ALTARE DELL'ALTA VELOCITÀ. E' STATA IMBOCCATA UNA PISTA, SI ARRIVERÀ AL TRAGUARDO?

# VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile  
Jean Francois Daher

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

Stampa  
Mediaprint Milano

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

## Cover

**TARGET CEVA:  
SEMPRE PIU' INNOVAZIONE** **8**

## Trasporti 2016

**CONFETRA: AZIENDE PIU'  
TRAFFICO, MENO MARGINI** **10**

## Autotrasporto

**IN EUROPA,  
VIAGGIA SULL'OTTOVOLANTE** **16**

## Punto Formazione

**CORSI DI ASSOLOGISTICA C&F  
SUL CODICE DOGANALE COMUNITARIO** **32**

## Attualità

**MEARELLI: L'ITALIA VENDE OGGI  
COME NEI TEMPI MEDIOEVALI** **38**

## Primo Piano

**LA MISSION DI DKV: SEMPLIFICARE LA VITA  
DELL'AUTOTRASPORTO E DEGLI AUTISTI** **42**

## Primo Piano

**TEMPO DI BILANCI PER IL TEAM  
DI ENGEL & VOLKERS COMMERCIAL** **44**

## Portualità

**PORTO DELLA SPEZIA  
E INTERMODALITA'** **46**

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

**NEWS** **14**

**DALLE AZIENDE** **19**



Secondo l'analisi periodica del Centro studi Confetra, nel primo semestre dell'anno, il traffico merci è cresciuto in tutte le modalità, dall'autotrasporto al marittimo, ma le aziende hanno visto ridursi i loro margini (il servizio a pag. 10)



Il presidente di Assologistica, Carlo Mearelli, in un'intervista, sottolinea la necessità che le industrie nazionali del Made in Italy debbano "cambiare sistema di produzione", ritornando a produrre nel nostro paese (l'intervista a pag. 38)





Assologistica

**EUROMERCI**



Cultura • Formazione  
Assologistica

organizzano

# 12<sup>a</sup> Edizione del Premio *Il* **Logistico** dell'Anno

Convegno  
(ore 9,30 - 12,30)

**URBAN LOGISTICS,  
“CONFLITTO” O “COLLABORAZIONE”  
PER GLI OPERATORI DEL COMPARTO?**

Consegna premi  
(ore 12,30 - 13,00)

MILANO, 25 NOVEMBRE 2016  
Palazzo Turati - Via Meravigli 9/B

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

## Perché non fare come la Spagna?

L'Italia non riesce a muovere passi verso l'uscita dalla fase deflattiva. Preoccupante è che stiamo perdendo colpi anche rispetto ad altri paesi europei che stavano nelle nostre condizioni, se non peggiori. Secondo la stima dell'Istat di metà agosto il nostro Pil nel secondo trimestre 2016 è restato invariato rispetto ai primi tre mesi dell'anno ed è cresciuto dello 0,7% sullo stesso periodo dell'anno scorso. La previsione per fine 2016 è bassa: una crescita dello 0,6%. Il secondo trimestre, con una crescita 0, ci pone in coda in Europa (al pari della Francia, che ha però visto nel periodo

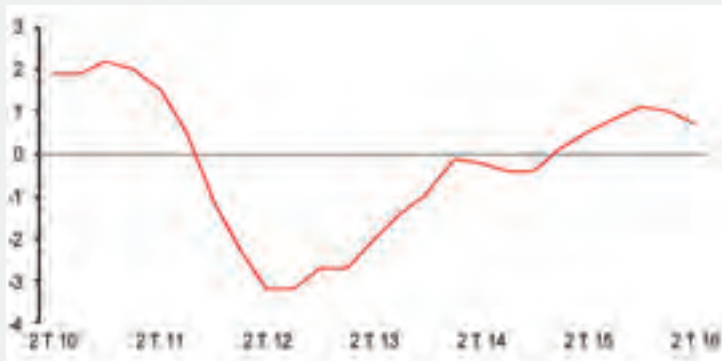


un incremento sul 2015 dell'1,4%). In Germania, la crescita è stata dello 0,4%, quindi bassa, ma, fatto positivo se visto in prospettiva, è stata trainata dalla domanda interna (che ha contribuito per lo 0,6%) e dall'aumento delle esportazioni (più 1,2%). Sorprendente lo sviluppo della Spagna, anche considerando il lungo impasse politico che sta vivendo il paese (forse, si sta ripetendo quanto avvenuto in Belgio che ha visto crescere l'economia proprio quando il paese era virtualmente senza governo...). Il Pil degli spagnoli è aumentato nel secondo trimestre del-

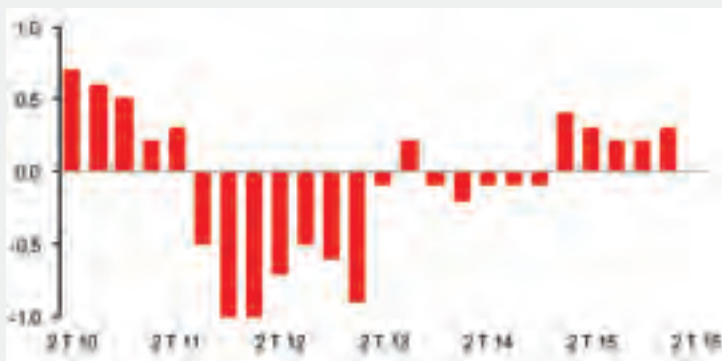
### Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

('10-'16, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno prec. Anno riferimento '10)



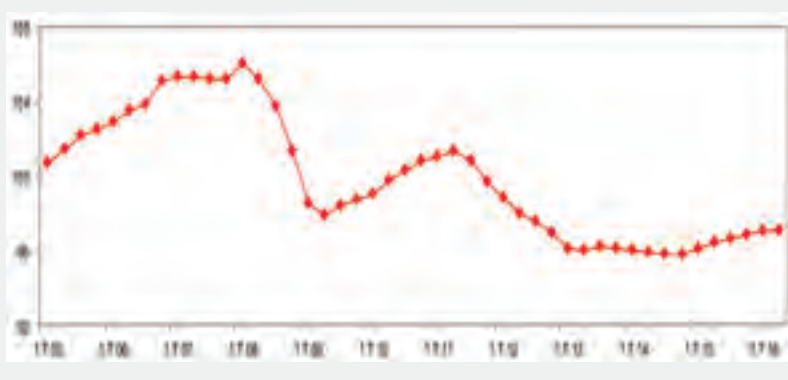
('10-'16, variazioni % sul trimestre prec. Anno riferimento '10)



### Andamento del Pil

Fonte: ISTAT

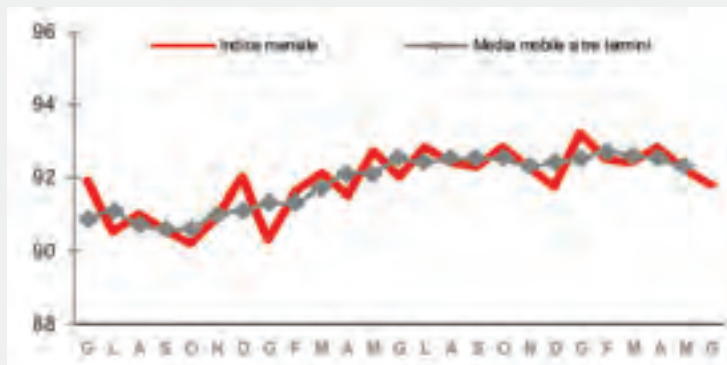
('10-'16, indici concatenati, corretti per effetto del calendario. Anno riferimento '10)



## Produzione industriale

Fonte: ISTAT

('14-'16, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



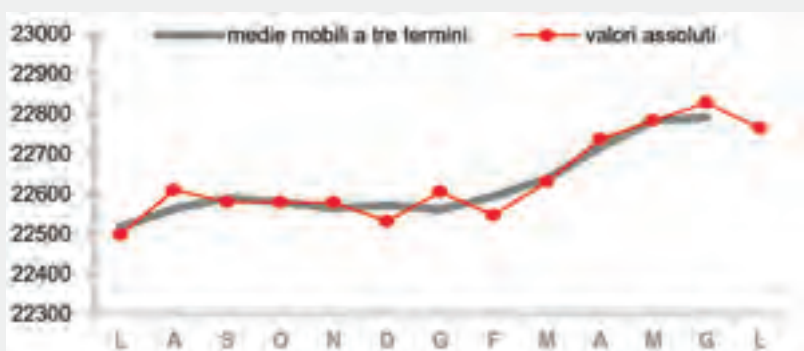
('14-'16, variazioni % sullo stesso mese dell'anno prec.)



## Occupati

Fonte: ISTAT

(lug. '15-lug. '16, dati destagionalizzati, valori assoluti in migliaia di unità)



lo 0,8% sul primo, che, a sua volta, era cresciuto dello 0,7% sui tre mesi precedenti. Questa crescita sta proseguendo il dato positivo del 2015, quando il prodotto interno lordo era aumentato del 3,2% sul 2014. Il miglioramento del Pil è stato determinato principalmente da una forte domanda interna, dalle migliorate condizioni del credito a imprese e famiglie e da fattori esogeni (basso costo del petrolio, indebolimento dell'euro a beneficio delle esportazioni). Le previsioni per il 2016 sono del 2,6% e del 2,7%, e per il 2017 del 2,5% e del 2,4%, rispettivamente secondo la commissione europea e l'istituto di statistica spagnolo. Il consumo



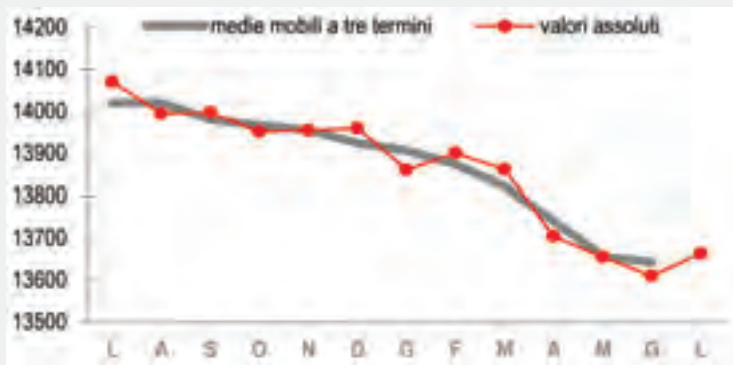
interno, aiutato dalla bassa inflazione e dal progressivo riassorbimento di altre importanti quote di disoccupati, continuerà a essere il motore della crescita anche per quest'anno. L'aumento del reddito disponibile per le famiglie dovrebbe produrre nei prossimi due anni anche una ripresa del risparmio. Ci stiamo soffermando su quanto avviene in Spagna perché lo riteniamo argomento d'interesse. Infatti, la Spagna non sta rispettando gli accordi,



## Inattivi 15-64 anni

Fonte: ISTAT

(lug. '15-lug. '16, valori assoluti in migliaia di unità)



con Bruxelles (rischiando sanzioni) sul piano degli obiettivi riguardo al deficit pubblico e al suo rapporto con il Pil, ma sta crescendo a livello socio-economico e sta anche diminuendo in valore l'ammontare del deficit. Non solo, ma questo dato della diminuzione è stato raggiunto attraverso l'aumento del gettito fiscale, risultato ottenuto nonostante sia stata ridotta l'irpef e sia stata rilanciata l'anno scorso la spesa pubblica. Dati questi ultimi che devono far pensare, tornando alla situazione italiana: come si può rimettere in moto la domanda interna se le famiglie (e le aziende) sono "strangolate" da una eccessiva tassazione? Agire sull'irpef pa-

## Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(ag. '15-ag. '16, indice generale Nic\*, variazioni % sul mese prec.)



(ag. '15-ag. '16, indice generale Nic\*, variazioni % sullo stesso mese dell'anno prec.)



\*Indice Nic: prezzi al consumo per la collettività al lordo dei tabacchi.



re essere l'unico mezzo per "muovere" l'economia e principalmente il mercato interno, che continua a restare fermo. Infatti, sottolinea l'Istat, su lato della domanda, nel secondo trimestre, vi è stato un lieve contributo negativo della componente nazionale, compensato da un apporto positivo di quella estera. Da notare che il livello 0 del Pil nel secondo trimestre è stato raggiunto grazie al settore agricolo e a quello dei servizi che hanno compensato le perdite dell'industria. Segna il passo anche l'occupazione che è calata a luglio dello 0,3% su giugno.



THE WASHINGTON POST

## "Deportazione" degli immigrati illegali, Trump potrebbe cambiare idea



Secondo gli ultimi sondaggi, crescono le probabilità che Hillary Clinton diventi il 45° presidente degli Stati Uniti e la prima donna a ricoprire tale carica. Per Nate Silver, lo statistico che ha

previsto entrambe le vittorie di Obama e che sta seguendo quotidianamente da giugno gli umori degli elettori, la Clinton ha probabilità di vincere che oscillano intorno al 63%, anche perché potrà contare quasi certamente su Stati importanti per numero di delegati (ad esempio, la California, nella quale Silver prevede per la Clinton il 97,1% di probabilità di vittoria, ossia di conquistare i 55 delegati del Golden State sui 270 necessari per divenire presidente). In tale situazione, il candidato repubblicano Donald Trump sta "mischiando le carte" e sta cambiando le sue strategie. Intanto, ha sostituito il responsabile della campagna elettorale Corey Lewandowski con Paul Manafort e ora pare stia meditando di modificare la sua impostazione nella "guerra" all'immigrazione clandestina, che è stata uno dei suoi cavalli di battaglia. Inizialmente, quando andava in cerca della nomination repubblicana, aveva promesso quella che era stata denominata la "deportazione di massa" di undici milioni di immigrati clandestini. Recentemente, sembra voglia ammorbidire tale provvedimento, che aveva trovato l'opposizione di tanti ambienti repubblicani moderati. Questo nuovo orientamento però sta trovando un ostacolo nelle file dei suoi elettori, sempre più spostati su posizioni oltranziste. Un problema per Trump che dopo aver "eccitato" gli animi trova difficoltà a calmarli. Infatti, ha tenuto a precisare che comunque verrà costruito il muro promesso lungo tutto il confine sud del paese. "Questa è la cosa più importante", ha sottolineato la figlia del candidato repubblicano. ■



**Il sito EUROMERCI  
è NUOVO e INTERATTIVO**

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

**[www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)**

*Uno strumento indispensabile  
per chi lavora con le merci*

# Target Ceva: sempre più innovazione

“Con un mercato sempre più competitivo, ritengo prioritario investire sull’ottimizzazione dei processi. Il settore fast moving consumer goods va poi spinto e qui è necessario crescere negli investimenti tecnologici”, dice Christophe Poitrineau, nuovo capo di Ceva Italia.

di **Ornella Giola**



**CHRISTOPHE POITRINEAU**

**N**ella sede di Assago, Milano, incontriamo Christophe Poitrineau, che è oggi Executive Vice President di Logistics Italy e che ha una lunga e importante carriera nella logistica globale e nei servizi di supply chain anche a livello internazionale, avendo operato per anni in Cina.

**LEI HA UN'ESPERIENZA INTERNAZIONALE IN AMBITO LOGISTICO, AVENDO LAVORATO IN DIFFERENTI MERCATI. DAL SUO PUNTO DI OSSERVAZIONE QUALI SONO I TREND IN ATTO NELLA LOGISTICA INTERNAZIONALE?**

Il fattore che sta incidendo fortemente su flussi e organizzazione logistica mondiale è l'avvicinamento massiccio ai consumi delle classi medie di paesi asiatici e anche africani. La mappa della logistica è cambiata: dietro questo bacino crescente di consumatori (in India, Cina, Indonesia con 250 milioni di

persone, Vietnam 92 milioni di potenziali consumatori, ecc.) c'è una logistica sempre più internazionale e quindi investire su questi paesi a livello logistico non solo è strategico, ma una necessità non più prorogabile. E' poi cambiato anche il modo di consumare: l'eCommerce sta esplodendo un po' ovunque. Il paese più avanzato a livello mondiale da questo punto di vista è la Cina, molto di più che gli stessi Usa, dal momento che qui l'ultimo miglio costa poco ed è molto af-

In Europa la logistica presenta un livello di automazione molto avanzato. Il Vecchio Continente resta un modello da imitare per la sua capacità di fare “lean” ed efficienza, anche perché la crisi ha svolto un ruolo importante in questo senso. Nel segmento automotive i gruppi cinesi stanno cercando sempre più contatti con gli europei, perché riconoscono loro di avere attivato un forte miglioramento dei processi e quindi una capacità di innovazione significativa. Avendo avuto la crisi



fidabile, con un forte fenomeno di uberrizzazione; con sistemi di etichettatura, tracciabilità e capacità di gestire una flotta di sub-contractor che sono molto diversi: dal piccolo furgoncino alla consegna con l'ape car. Detto questo, un altro fattore che la logistica sta evidenziando è un massiccio processo di dematerializzazione e tecnologizzazione dei processi.

**IN TUTTO QUESTO COME SI COLLOCA LA LOGISTICA EUROPEA?**

per anni, noi europei abbiamo sviluppato una expertise elevata nel ridurre i costi. Quindi abbiamo molto da insegnare.

**COME VIENE PERCEPITO IL TEMA DELLA MULTI-MODALITÀ IN CINA, DOVE LEI HA OPERATO A LUNGO?**

E' un tema molto sentito: del resto su un territorio così vasto ha senso sviluppare il trasporto merci su treno. Ho visto in pochi anni passare da servizi treno dedicati solo alle commodities a servizi



ferroviari riservati sempre più a differenti tipologie di merci. Inoltre l'utilizzo del treno tra Cina ed Europa sta crescendo significativamente. Da segnalare che i collegamenti su rotaia anche per il settore merci sono sponsorizzati dal governo cinese.

### **QUALI SONO LE SFIDE ALLE QUALI IL NOSTRO SETTORE DEVE RISPONDERE?**

■ L'innovazione resta fondamentale, partendo anche da aspetti basilari: ad esempio, l'ottimizzazione di un processo è già di per sé innovazione. In Italia c'è un tessuto di piccole e medie aziende con notevoli capacità innovative e molto interessanti da questo punto di vista. L'altra sfida è connessa all'eCommerce e alle questioni legate a distribuzione dell'ultimo miglio, a capacità informatica per gestire ordini complessi e picchi di attività. Inoltre, il mondo retail storicamente organizzato con preparazioni a strato, a bancali e a collo dovrà fare i conti col sopravvento dell'unità di consumo, che si avvicina sempre di più alla realtà del punto vendita e anche questa è una sfida tutta da vincere.

### **IN ITALIA IL CONCETTO DI LOGISTICA COLLABORATIVA È STATO DECLINATO FACENDO MASSIFICAZIONE SUI COSTI FISSI COME NEL CASO DELLE VOSTRE CITTÀ DEL LIBRO E DEL PHARMA. IL MODELLO HA DUNQUE FUNZIONATO?**

■ Il modello ha funzionato e funziona anche sulla parte distributiva, dimostrando che si può massimizzare anche a valle. Nelle nostre città del libro, del farma, del tech e del tyre chi fa integrazione è però il 3PL tramite edifici multi cliente. La città del libro mi ha impressionato molto positivamente per il suo livello organizzativo e per l'altissimo livello di qualità operativa, in un ambito così complicato.

### **COSA FA DEL NOSTRO PAESE UN PAESE MODERNO IN AMBITO LOGISTICO E COSA INVECE RICHIEDE ANCORA DEL DURO LAVORO PER FARCI ESSERE AL PASSO CON I COMPETITOR INTERNAZIONALI?**



All'Italia va riconosciuta indubbiamente un'elevata capacità di innovazione, resta il problema infrastrutturale, anche se con Expo 2015 ho visto parecchie nuove realizzazioni infrastrutturali a Milano e hinterland. Quello che nel nostro paese manca è una politica per facilitare la nascita di un gruppo logistico italiano a dimensione e impronta internazionale: francesi, tedeschi, olandesi con l'aiuto dello Stato (che siano ferrovie o poste) sono riusciti a creare un grande operatore logistico internazionale. E ciò è strano, perché se si guarda all'Italia anche solo da un punto di vista geografico-marittimo si comprende quanto sia un paese interessantissimo, a metà strada tra Oriente e Occidente, con collegamento diretto al nord Africa.

### **LEI HA LASCIATO L'ITALIA QUALCHE ANNO FA: COME LA HA RITROVATA?**

■ Sempre bella. Lavorarci resta complicato, a causa di un quadro legale-fiscale complesso.

### **SE NON C'È INNOVAZIONE C'È IMPLOSIONE: QUESTO ASSIOMA VALE ANCHE PER LA LOGISTICA? SE SÌ, COSA VUOL DIRE INNOVARE NEL NOSTRO SETTORE, TENENDO CONTO DI QUANTO LA RIVOLUZIONE DIGITALE STIA CAMBIANDO LE CARTE IN TAVOLA?**

■ La rivoluzione 3D avrà un impatto notevole, in particolare sul segmento della ricambistica: se il 3D si diffonderà localmente anche gli schemi logistici e di trasporto verranno rivoluzionati, perché si avrà un avvicinamento della produzione

al bacino di consumo, con addirittura l'operatore logistico che potrà fungere da operatore 3D, con amplificazione dei suoi servizi. Il flusso inbound subirà grandi modifiche. C'è poi il fattore eCommerce che sta producendo un forte cambiamento nel rapporto tra retail e produttore, con il primo anello che deve adeguarsi a nuovi canali di vendita e di rapporto con i produttori.

### **QUALI SONO LE STRATEGIE A BREVE-MEDIO TERMINE DI CEVA ITALIA?**

■ Entrando in Ceva ho scoperto un'azienda molto professionale, con un livello di servizio eccellente. Con un mercato sempre più competitivo, ritengo prioritario investire sull'ottimizzazione dei processi. Importante è anche il tema dell'eCommerce non solo domestico, ma anche legato all'import-export. Il settore fast moving consumer goods va poi spinto e qui è necessario crescere negli investimenti tecnologici (master data management, pianificazione, ergonomia). Voglio inoltre sviluppare la nostra già forte capacità di innovazione, soprattutto in termini di automazione, una capacità da offrire poi ai clienti, sempre più sensibili su questo tema. Da puntare infine anche sul nostro network trasporti: una realtà consolidata, integrata e riconosciuta come ottima in termini di servizi.

### **CI SONO SETTORI SU CUI INTENDETE PUNTARE MAGGIORMENTE?**

■ Publishing, ricambistica in senso ampio, elettronica, telefonia e consumer & retail restano al centro dei nostri interessi. ■

# Aziende: più traffico, meno margini

**E'** stato pubblicato, a cura del Centro studi della Confetra, il rapporto sul trasporto merci del primo semestre di quest'anno. Il documento sottolinea come l'andamento positivo del traffico registrato nello scorso anno sia proseguito nel primo semestre del 2016, ma "con alcune ombre che meritano un approfondimento". Partendo dai dati registrati, risulta che tutto il traffico è aumentato nei primi sei mesi di quest'anno, quello nazionale e quello internazionale, stradale, ferroviario, marittimo e aereo, i carichi completi e il traffico corrieristico. In particolare la ripresa del trasporto su gomma è stata forte e generalizzata: più 3,1% il traffico nazionale e un ottimo più 5,4% quello inter-



nazionale. Tuttavia, e qui appaiono le "ombre", la grande maggioranza delle imprese interpellate di tutti i settori dichiara un aumento del fatturato inferiore all'aumento del traffico e il mondo degli spedizionieri lamenta addirittura, evidenzia il rapporto, "un calo del fatturato pur in presenza di un incremento del numero delle spedizioni". Quindi, pur in uno scenario positivo che riguarda l'attività, le aziende del settore "guadagnano percentualmente meno, coerentemente del resto con la linea piatta del Pil e con la situazione dei prezzi che per-

## Traffico merci

Fonte: Confetra

(variazioni % nel 1° semestre 2016 sullo stesso periodo del 2015)



## Traffico Ro-Ro

Fonte: Confetra

(variazioni % nel 1° semestre 2016 sullo stesso periodo del 2015)



## Traffico aereo

Fonte: Confetra

(variazioni % nel 1° semestre 2016 sullo stesso periodo del 2015)

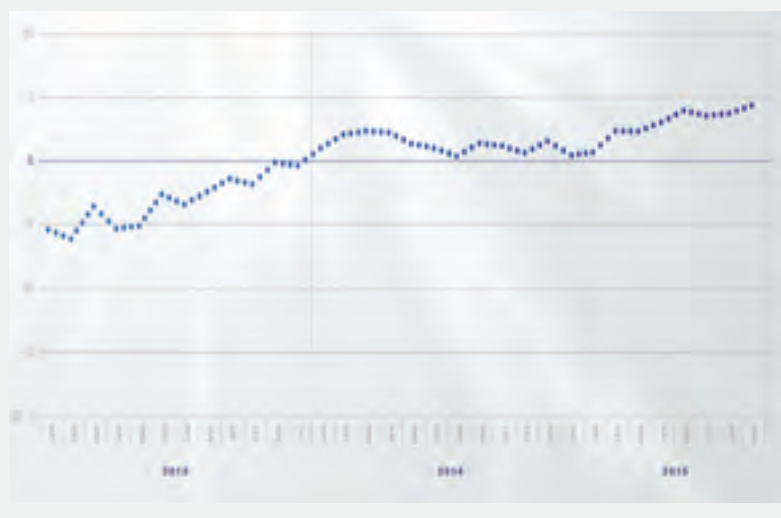




## Valichi stradali

(variazioni % nel 1° semestre 2016 sullo stesso periodo del 2015)

Fonte: Confetra



## Andamento delle varie modalità

(indice base 2007=100 delle tonnellate trasportate)

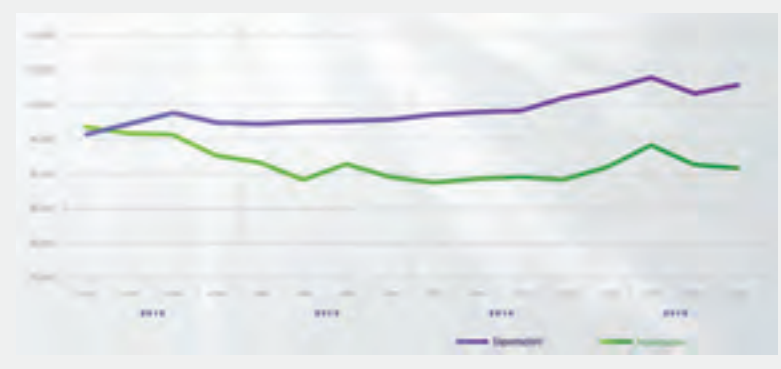
Fonte: Confetra



## Sofferenze bancarie del settore

(magazzinaggio e trasporto; valori in milioni di euro)

Fonte: Confetra



mane deflazionistica". In realtà, "è in atto nel settore già da qualche anno un severo processo di selezione che espelle dal mercato le imprese più deboli e costringe le altre a ridurre sensibilmente i margini operativi. È notorio come il settore dell'autotrasporto si sia assottigliato in meno di due anni di 15 mila unità (meno 15%)". Discorso leggermente diverso, aggiunge il rapporto, vale per le imprese di spedizione internazionale (Mto), per le quali l'entità del fattu-



rato è influenzato dal valore dei noli pagato ai vettori materiali e riaddebitato ai committenti. In questa contingenza dove i noli marittimi e aerei sono fortemente depressi, anche il fatturato dei forwarders ne risente negativamente, senza che ciò comporti necessariamente la negatività dei bilanci.

Tornando al traffico, il rapporto sottolinea la forte espansione di quello dei courier (più 7,2%) e la sensibile ripresa del traffico ferroviario (più 3,8%), al cui interno Trenitalia rappresenta oggi circa il 60%. L'aumento del traffico rilevato dal campione dell'indagine è confermato dai dati autostradali (più 4,9%), da quelli aeroportuali (più 5,8%), dai valichi stradali (più 4,2%), da quelli portuali (teu più 4,5%; rinfuse liquide più 4,9%; rinfuse solide più 11,5%; Ro-Ro più 4,9%). Peggiorano, conclude il rapporto, anche se di poco, "le aspettative degli operatori per la seconda metà dell'anno". ■

# In Europa viaggia sull'ottovolante

“Si alternano mesi con traffici sostenuti e altri con dati inferiori. Il settore sta vivendo a livello internazionale una fase delicata sotto l'aspetto delle regole di circolazione”, afferma Tommaso Magistrali, country manager per l'Italia di TimoCom.

di **Carlotta Valeri**



**TOMMASO MAGISTRALI**

Secondo il barometro dei trasporti della borsa merci TimoCom, l'azienda tedesca che offre una piattaforma sulla quale ogni giorno vengono inserite fino a mezzo milione di offerte internazionali di carichi e mezzi a opera di oltre 110 mila utenti, nel secondo trimestre di quest'anno si è registrato un leggero surplus di carichi per il mercato europeo. Nei mesi primaverili, infatti, TimoCom ha registrato un rapporto fra carichi e mezzi di 52:48. I singoli mesi hanno tuttavia fatto segnare notevoli oscillazioni. Dopo un inizio d'anno all'insegna della “debolezza”, il settore ha iniziato a “riscaldarsi”, in linea con le temperature più miti, alla fine del primo trimestre. “Restava da vedere se il mercato fosse stato in grado di prolungare l'andamento positivo”, sottolinea Tommaso Magistrali, country manager per l'Italia della TimoCom. In primavera, in realtà, l'autotrasporto eu-

ropeo ha viaggiato su un ottovolante. Infatti le cifre parlano chiaro: a marzo si contava su un rilancio del traffico, che in effetti c'è stato (in aprile, il barometro ha registrato una percentuale di carichi pari al 49%, che ha significato 16 punti percentuali in più in confronto al mese precedente). Rispetto agli anni precedenti, tuttavia, aprile ha registrato una crescita inferiore: nel 2015, infatti, la percentuale di carichi si era attestata al 53%, nel 2014 persino al 54%. Così, nonostante l'effetto rivitalizzante fatto segnare a marzo, il mese di aprile non è stato in grado di bissare le performance

giungendo così la cifra record del 59% di carichi per il rispettivo trimestre e persino per l'anno in corso. E qui entra in gioco l'ottovolante. Infatti, in giugno la percentuale di carichi è nuovamente scesa di 11 punti, registrando, con il 48%, addirittura un punto percentuale in meno rispetto al valore iniziale del secondo trimestre. Rispetto agli anni precedenti, giugno ha inoltre registrato prestazioni minori degli ultimi due anni: nel 2015, la percentuale di carichi era stata, con il 50%, in perfetta parità, e nel 2014 aveva messo a segno un leggero surplus di carichi (51%). Gettando



degli ultimi anni. Ciononostante, questa tendenza al “ribasso” non era destinata a continuare: il barometro ha prontamente recuperato, segnando in maggio una crescita di ulteriori 10 punti, rag-

giungendo così la cifra record del 59% di carichi per il rispettivo trimestre e persino per l'anno in corso. E qui entra in gioco l'ottovolante. Infatti, in giugno la percentuale di carichi è nuovamente scesa di 11 punti, registrando, con il 48%, addirittura un punto percentuale in meno rispetto al valore iniziale del secondo trimestre. Rispetto agli anni precedenti, giugno ha inoltre registrato prestazioni minori degli ultimi due anni: nel 2015, la percentuale di carichi era stata, con il 50%, in perfetta parità, e nel 2014 aveva messo a segno un leggero surplus di carichi (51%). Gettando



In generale, nonostante l'andamento altalenante dei singoli mesi, nell'intero secondo trimestre si è registrata, come in precedenza accennato, un percentuale di carichi del 52% rispetto al 48% di mezzi disponibili. Nel complesso, il secondo trimestre è stato più ricco di carichi in confronto all'inizio dell'anno. Chiediamo a Magistrali un parere su questo andamento dei trasporti europei così altalenante e una previsione per il futuro.

previsto; lo stesso è avvenuto, al contrario, con quei mesi che generalmente vedevano un rallentamento dei traffici e che invece hanno retto.

#### **POSSONO ESSERCI RAGIONI ECONOMICHE?**

■ Ovviamente, l'andamento dell'economia ha il suo peso. Infatti, mentre la Germania è in un buon momento con i consumi che stanno salendo, in altri grandi paesi, come ad esempio la Francia e l'Italia, la domanda interna resta debole. Questa situazione incide sui trasporti internazionali.

#### **STANDO COSÌ LE COSE, HO DIFFICOLTÀ A FARLE LA DOMANDA SU QUANTO POSSIAMO ASPETTARCI NELLA SECONDA PARTE DELL'ANNO ...**

■ Purtroppo non ho la sfera di cristallo per leggere nel futuro. Posso aggiungere che per quanto riguarda i trasporti internazionali su strada a livello europeo siamo

in una fase delicata in primo luogo dal punto di vista delle normative e in particolare di quella che riguarda il salario minimo che ha dato il via a interpretazioni diverse, come quella molto restrittiva data dal governo francese. Tale interpretazione, in particolare, è sfociata in un decreto anti dumping che è stato emanato in aprile e che impone dal 1° luglio alle imprese straniere che effettuano trasporti nel paese di dimostrare che erogano ai propri autisti una retribuzione non inferiore a quella minima fissata dalla normativa francese (che va da 9,68 euro a 10 euro lordi/ora a seconda del peso del veicolo). La Francia quindi si è messa sulla scia della Germania che aveva già adottato un simile provvedimento dal 1° gennaio 2015. Inoltre, c'è

da considerare che da un lato questo provvedimento impone alle imprese di trasporto di fornire agli autisti una quantità notevole di documentazione e che, dall'altro, sono previste sanzioni molto pesanti. E' vero che l'Unione europea ha aperto un procedimento d'infrazione, considerando non corretto il decreto francese nell'ottica della libera concorrenza, ma non sembra che la Francia voglia tornare indietro. Questi sono "paletti" che rendono i trasporti internazionali più difficili oltre che più cari. E' certamente giusto che si cerchi di evitare fenomeni di dumping a opera di aziende di paesi dell'est Europa, anche occidentali che si sono là trasferite, ma occorre farlo in maniera equilibrata, altrimenti i traffici diventerebbero sempre più complicati. Certamente, siamo per il settore in una fase nuova, forse non accadrà alcunché, ma quanto sta avvenendo potrebbe cambiare le carte in tavola. Un altro elemento che interesserà sicuramente il futuro anche prossimo del settore è l'aumento dell'impiego delle tecnologie ...

#### **A COSA SI RIFERISCE?**

■ In sintesi, allo sviluppo della Fabbrica 4.0 e di conseguenza alla Logistica 4.0. In Germania, si sta lavorando a pieno ritmo su questo progetto e vi stanno lavorando, secondo la forte capacità tedesca di fare sistema, il governo, tutte le istituzioni e i grandi gruppi industriali. Questo impegno avrà notevoli ripercussioni su tutte le imprese. Ad esempio, noi di TimoCom stiamo lavorando per migliorare e adeguare i nostri sistemi a nuove esigenze. Credo che si affermerà uno schema che riguarderà anche le piccole e medie imprese: occorre cambiare mentalità e allinearsi alle nuove tecnologie, se si vorrà "resistere" sui mercati. Ciò riguarderà anche la logistica e il trasporto. ■



#### **SI PUÒ DARE UN SENSO LOGICO ALLE FLUTTUAZIONI MENSILI CHE IL VOSTRO BAROMETRO HA REGISTRATO IN QUESTO PRIMO SEMESTRE 2016?**

■ Alcune spiegazioni sono riscontrabili nella realtà. Ad esempio, durante il mese di maggio ci sono stati diversi giorni festivi e "settimane corte". Ciò ha indotto i committenti a mettere sulla strada le merci in un minor numero di giorni disponibili. Questo può spiegare l'aumento di percentuali di carichi che abbiamo registrato. Sta di fatto che oggi non è possibile stabilire un trend, capire qual è la tendenza, affermare con certezza che i trasporti europei aumenteranno o caleranno e in quale misura. Abbiamo avuto mesi che tradizionalmente vedono una crescita dei traffici, che sono andati meno bene del

## Bilancia agroalimentare in netto miglioramento

Nel 2015, i flussi commerciali del settore agroalimentare italiano hanno registrato variazioni positive rispetto al 2014, con un incremento dell'export (7,4%) nettamente più rilevante dell'aumento dell'import (2%). Tale andamento si è tradotto in una riduzione del deficit della bilancia agroalimentare, che è sceso sotto la soglia dei cinque miliardi di euro (4.782 milioni). Si tratta, come sottolinea il rapporto Crea 2015, di un "risultato di rilievo", considerando che, anche analizzando i dati degli ultimi venticinque anni, non si ritrovano valori del deficit della bilancia agroalimentare al di sotto dei sei miliardi di euro. A differenza degli ultimi quattro anni, quando la crescita del saldo commerciale complessivo dell'Italia è stata spinta soprattutto dagli scambi di beni non agroalimentari, nel miglioramento del 2015 quest'ultimo settore ha giocato un ruolo più rilevante. Il saldo della bilancia agroalimentare, sebbene ancora negativo nel 2015, è migliorato di 1,73 miliardi di euro rispetto al 2014, mentre l'incremento del saldo commerciale degli altri prodotti (più 1,5 miliardi) è stato nettamente più contenuto rispetto ai tassi di crescita registrati nell'ultimo quinquennio. In particolare, le esportazioni agroalimentari, pari a circa 37,2 miliardi, sono cresciute, rispetto all'anno precedente, in misura superiore alle esportazioni totali (più 7,4%, contro il più 3,8% dell'export totale). Tale performance, come già riscontrato lo scorso anno, è da attribuirsi all'aumento dei volumi esportati (più

9,3%) a fronte di una diminuzione dei prezzi (meno 1,8%). Il peso dell'agroalimentare sulle esportazioni di merci del nostro paese ha così raggiunto il 9% nel 2015. Un risultato che, come per il saldo agroalimentare, non si ritrova negli anni passati, anche spostando, come detto, il riferimento temporale agli ultimi venticinque anni. A partire dal 2009, il peso del settore aveva superato l'8% senza però mai raggiungere la soglia del 9%.

## Secondo trimestre 2016: esportazioni in aumento

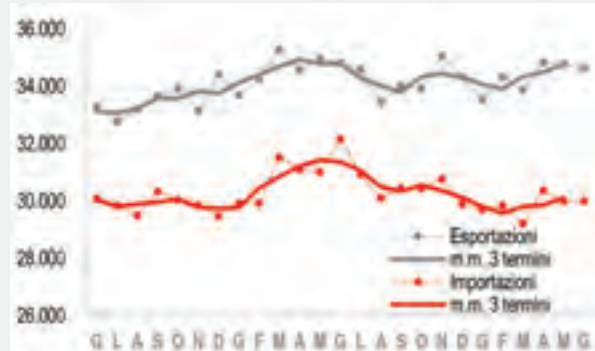
A giugno 2016, le esportazioni italiane hanno registrato un lieve calo sul mese precedente (meno 0,4%) mentre le importazioni sono risultate stazionarie. Il surplus commerciale è stato di 4,7 miliardi, ampiamente superiore a quello di giugno 2015 (2,8 miliardi). Tale flessione dell'export è stata



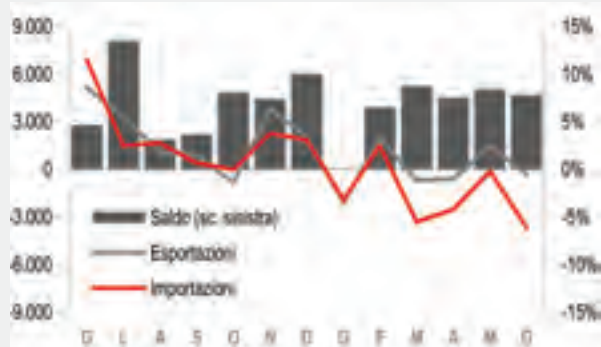
L'anno scorso nel settore si è registrato un incremento dell'export superiore di 5,4 punti rispetto all'import

### Flussi commerciali con l'estero Fonte: ISTAT

('14-'16, dati destagionalizzati e valori in milioni di euro)



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





*Al netto dei prodotti energetici, nel primo semestre di quest'anno, l'avanzo commerciale italiano ha raggiunto i 35,5 miliardi di euro*

la sintesi di un calo delle vendite verso i mercati comunitari (meno 0,9%) e di un aumento di quelle verso i paesi extra Ue (più 0,3%). I beni di consumo (meno 1,3%) e i beni intermedi (meno 1,2%) sono stati in diminuzione, mentre i prodotti energetici (più 4,7%) e i beni strumentali (più 0,8%) sono risultati in crescita. Per quanto riguarda il secondo trimestre dell'anno, rispetto al primo, vi è stato un aumento delle esportazioni del 2,4%, superiore a quello fatto segnare dalle importazioni (più 1,8%). Nel secondo trimestre dell'anno la crescita dell'export è stata determinata da entrambe le aree di interscambio: più 2,9% per l'area extra Ue e più 2,1% per l'area comunitaria. Rispetto a giugno 2015, vi è stato un calo delle esportazioni (meno 0,5%), determinato in particolare dalla forte diminuzione (34,7%) dei prodotti petroliferi raffinati. Diminuzione che è stata in parte compensata dalle esportazioni di mezzi di trasporto (più 11,9%, esclusi gli auto- >

**TRIPLEX**

# truckEmotion® vanEmotion®

*L'emozione si fa strada*

AUTODROMO NAZIONALE MONZA

**2016** 14/15/16 OTTOBRE

Prova gratis i tuoi mezzi preferiti  
ISCRIVITI ONLINE SU:  
[www.truckemotion.it](http://www.truckemotion.it)  
[info@truckemotion.it](mailto:info@truckemotion.it)

Follow us on   



veicoli) e di prodotti dell'agricoltura e della pesca (più 8,1%). Per quanto riguarda i paesi destinatari del nostro export c'è da segnalare il forte aumento che ha interessato rispetto l'anno scorso il Giappone con un più 17%. Nel primo semestre, l'avanzo commerciale ha raggiunto i 23,3 miliardi (più 35,5 miliardi al netto dei prodotti energetici). Si è rilevato un aumento di entrambi i flussi sullo stesso semestre del 2015: più 4,1% per l'import e più 0,7% per l'export. I dati Eurostat disponibili per i primi cinque mesi dell'anno indicano per le esportazioni italiane un tasso d'incremento rispetto allo stesso periodo del 2015 pari allo 0,1%, identico a quello dell'area euro nel suo complesso.



## Quadrante Europa gestisce le manovre ferroviarie all'interno dell'interporto

Matteo Gasparato è stato confermato presidente del Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa. Il consiglio direttivo della struttura veronese ha anche nominato vicepresidente Nicola Baldo, indicato dalla camera di commercio. La fine di luglio è stato un momento importante per il Quadrante Europa, infatti, oltre alla riconferma del presidente, è giunto il riconoscimento da



Matteo Gasparato

parte dell'Authority di regolazione dei trasporti alla società Quadrante Servizi come gestore unico delle manovre ferroviarie dell'interporto, scalo compreso. "È un risultato - si legge in un comunicato dell'interporto - conquistato sul campo che gratifica l'inteso lavoro svolto negli anni nell'identificare un modello organizzativo dell'attività di manovra ferroviaria

di ultimo miglio, elemento determinante nel far emergere il Quadrante Europa di Verona come distretto leader in Italia e in Europa nel traffico ferroviario delle merci". Oltre 15 mila treni merci lavorati nel corso del 2015 con presupposti, stante l'andamento dei primi sei mesi di quest'anno, di superare tale record storico. È stata una crescita continua, basti pensare che dal 2004, anno che ha visto la Quadrante Servizi rendersi disponibile ad assumere la responsabilità di ridisegnare un completo riordino del cosiddetto ultimo miglio ferroviario, a oggi, le imprese ferroviarie operanti nel Quadrante Europa sono passate da una a sette con alle viste l'arrivo di un'ottava e il traffico ferroviario passare da 8.500 treni lavorati a oltre 15 mila. Analoga anche l'evoluzione societaria della Quadrante Servizi che ha raggiunto nel 2015 il record del valore della produzione con 8 milioni di euro e con una struttura consolidata composta da 85 dipendenti. Infine, sempre a fine luglio, è stato inaugurato un nuovo servizio ferroviario che collega il Quadrante Europa con l'interporto Vespucci di Guasticce, Livorno. "Il prodotto intermodale, riducendo i costi dell'ultimo miglio stradale, ha lo scopo di raccogliere i traffici con origine e destinazione il bacino delle province di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia, collegandole con il porto labronico. Il nuovo servizio è un segnale positivo che viene dal mercato e conferma sia il ruolo centrale del porto di Livorno e dell'interporto Vespucci per le aziende del Veneto, dell'Emilia Romagna e della Lombardia sia gli sforzi che stiamo facendo assieme alla Regione e all'Autorità portuale per fare del Vespucci un hub di livello internazionale per condizioni operative e offerta di asset infrastrutturali", ha detto l'ad dell'interporto livornese Bino Fulceri. Per il Quadrante Europa il nuovo servizio è un altro passo avanti nel collegare sempre più la struttura veronese con i porti italiani. ■

organizza il convegno:

# IL NORD-EST, L'EUROPA, IL MONDO: QUALI I PROGETTI E LE SFIDE PER LA LOGISTICA NORDESTINA?



**Treviso, 29 settembre 2016, ore 9.00-13.00**

BEST WESTERN PREMIER BHR Treviso Hotel

Via Postumia Castellana, 2 - 31055 Quinto di Treviso (TV)

in collaborazione con



**Basso Cav. Angelo**  
COSTRUZIONI GENERALI  
International Building Infrastructure

**Lefim**  
Specialized Free-Block Development

**Sogeicom**  
Corporate Facility Management

with partner  
**BHR**  
Treviso Hotel

**BHR**  
CATERING  
DIVINO

# Trattazione stragiudiziale dei sinistri, consulenza ad hoc

**L**o studio legale CMG prevede un servizio di prima consulenza gratuita (valutazione in merito alla responsabilità delle parti nel sinistro) a tutti i clienti interessati, sia soggetti privati che società che svolgano servizi di trasporto, nonché l'azione di rivalsa del datore di lavoro nei confronti dell'assicurazione di controparte, nel caso in cui il dipendente si sia infortunato durante l'orario di lavoro e sia nell'impossibilità di svolgere la propria attività di dipendente. Provvederà poi a effettuare una prima valutazione gratuita del sinistro - fase stragiudiziale- dopo aver esaminato la documentazione

## UN SERVIZIO AL MINOR COSTO

Sei stato vittima di un incidente stradale?! Con un minimo costo dell'invio di una raccomandata potrai ottenere il miglior risarcimento: ti offriamo un servizio al minor costo possibile e con la massima resa!

La richiesta di risarcimento può riguardare sia i danni relativi al veicolo sia i danni relativi alla persona e potrà essere inoltrata sia nell'ipotesi in cui le lesioni siano inferiori al 9% della tabel-

la relativa al danno biologico prevista dal tribunale di Milano (lesioni di lieve entità) sia nell'ipotesi che tali lesioni siano superiori al 9% (ovvero lesioni di grave entità). Svol-

ta la prima consulenza, si procederà con l'invio di una diffida nei confronti dell'assicurazione di controparte, per un costo complessivo di 60 euro, oltre oneri accessori. Per questa fase è previsto: lo studio della documentazione reperita in precedenza; la redazione della diffida e l'invio della stessa; la trattazione con i periti dell'assicurazione di controparte e con il liquidatore.

Qualora ci fossero lesioni, un ulteriore costo - modesto - che il cliente dovrebbe sostenere è quello relativo alla perizia medica redatta da un nostro consulente affidabile e qualificato, iscritto all'albo dei CTU del tribunale di Milano.

Una volta liquidato l'importo dalla compagnia assicurativa, la stessa provvederà a liquidare il risarcimento per il cliente e le nostre spese legali oltre a quanto anticipato per spese mediche, medicinali e perizia del CTU. Qualora la compagnia assicurativa provveda al risarcimento, le spese legali saranno onorate dalla stessa, esclusa la diffida che è già stata anticipata dal cliente. Nell'ipotesi in cui il liquidatore non dovesse provvedere alla corresponsione delle spese legali, chiederemo al cliente il 10% sul recuperato, oltre oneri accessori. Nel caso in cui invece il cliente volesse procedere giudizialmente, la situazione sarà differente: sono previsti costi vivi da sostenere relativi alla procedura giudiziale e il costo verrà quantificato, a seconda dei casi, volta per volta.

Se sei stato coinvolto in un incidente stradale e necessiti di una consulenza legale? Contattaci. Rispondiamo in breve tempo e siamo a disposizione per informazioni e chiarimenti. ■

**Celeste Collovati e Alessandro Milani**, Studio legale CMG e legali Aspes- Associazione servizi per il cittadino

Tel. +39.335356483/+39.3398296492  
Via Gaetano Donizzetti, 46 - 20122 Milano



utile a disposizione (a titolo esemplificativo: carta identità e codice fiscale e patente dei conducenti dei veicoli coinvolti, modulo di constatazione amichevole, verbale della municipale, certificati medici, dati della polizza assicurativa dei veicoli coinvolti) il tutto per verificare se ci sono in concreto gli estremi per una richiesta di risarcimento del danno.



## XPO Logistics Europe aumenta il fatturato

Per il primo semestre 2016, XPO Logistics Europe ha annunciato un fatturato consolidato di 2.682 milioni di euro, in aumento dell'1,2% rispetto al 1° semestre 2015 (3,3% a tassi di cambio costanti). L'Ebita, l'utile operativo al netto dell'avviamento, rettificato si è attestato a 102,6 milioni di euro sul periodo, pari al 3,8% del fatturato, registrando un incremento del 13,5% rispetto al 1° semestre 2015. L'utile netto di gruppo è ammontato a 20,6 milioni di euro, ossia più del doppio



rispetto al 1° semestre 2015. Troy Cooper, Ceo e presidente del consiglio di gestione, ha dichiarato: "Nel corso dei primi sei mesi dell'anno, abbiamo continuato a ottimizzare la redditività delle nostre attività e ci siamo aggiudicati nuovi contratti con aziende di calibro mondiale. La nostra business unit Supply Chain Europe ha aumentato il proprio Ebita rettificato del 10,7% rispetto allo stesso periodo del 2015, con una crescita superiore a quella del fatturato del 3,9%. A tassi di cambio costanti, il fatturato dell'attività Supply Chain Europe è cresciuto del 7,2%. Per quanto riguarda la nostra business unit Supply Chain US, la crescita dell'attività logistica compensa il calo dei volumi nell'attività Transport. La nostra attività di Global Forwarding si sta concentrando sulle sue principali rotte commerciali per fare in modo che il network torni a crescere non appena le tariffe per le spedizioni delle merci torneranno ad aumentare. Iniziamo il secondo semestre in anticipo sul nostro piano e con una significativa richiesta dei nostri servizi, in particolare per l'attività di eCommerce. I clienti conoscono il brand XPO Logistics e sono coscienti del nostro impegno nel mercato europeo. La nostra impresa sta investendo molto nelle nuove tecnologie, nel trasporto sostenibile, nella sua forza vendita e in altre leve di crescita e di eccellenza operativa".

## La Linde ha presentato il nuovo carrello Roadster

I carrelli elevatori elettrici Linde E20 - E35 con una portata da 2.0 a 3.5 t. sono tra i best seller in Europa. I cilindri di brandeggio superiori rappresentano una peculiarità di queste macchine. Linde Material Handling impiega ora questo vantaggio tecnico in un nuovo rivoluzionario concetto di carrello. Realizzato senza piantane anteriori e disponibile con un tettuccio superiore in vetro, il nuovo Linde Roadster E20R-E35R offre all'operatore una visibilità esclusiva sul percorso e sull'ambiente circostante così da garantire una sicurezza supplementare.

Gli automobilisti avrebbero una visuale migliore sul traffico e sugli ostacoli se non fosse per i piantoni del tettuccio. Una situazione simile si riscontra anche nel mondo dei carrelli elevatori, ma Linde MH sta ora modificando questa concezione grazie alla nuova soluzione Roadster. I cilindri di brandeggio superiori assorbono le forze sul montante e le scaricano nella parte posteriore del telaio. Ciò elimina la necessità dei piantoni anteriori della protezione conducente. Un supporto appositamente sagomato posto ai lati del volante e del cruscotto svolge la funzione di sostegno per l'accesso e consente il montaggio di equipaggiamenti supplementari come terminali, display, Linde Safety Pilot, leggito o telefono cellulare. Poiché una visibilità senza ostacoli rappresenta per l'operatore un fattore rilevante di sicurezza passiva, il nuovo Linde Roadster offre di base vantaggi per tutte le applica-



zioni, ma si dimostra fondamentale dove la visibilità riveste un ruolo importante. Ciò vale per esempio nella logistica e negli stabilimenti industriali con grande traffico di persone. Grazie alla rimozione dei piantoni anteriori, la visibilità viene incrementata notevolmente; in questo modo le persone o gli

ostacoli sul percorso di marcia, nelle immediate vicinanze o più lontano vengono individuati in anticipo e l'operatore può reagire di conseguenza. Inoltre, Linde può offrire diversi equipaggiamenti speciali, come il parabrezza in vetro di sicurezza oppure il lunotto in vetro posteriore.

## Per la Borsa di Londra intergroup è azienda "ad alto potenziale"

La Borsa di Londra (che a seguito della fusione controlla dal 2007 anche il 100% di Borsa Italiana) ha selezionato intergroup logistic experience, gruppo di Gaeta, tra le mille piccole e medie aziende europee "ad alto potenziale", ossia quelle imprese che rappresentano il motore e il futuro dell'economia europea. Lo studio, presentato recentemente a Bruxelles, ha avuto il sostegno della commissione europea e delle principali autorità del parlamento europeo. Un riconoscimento che premia la dinamicità e il lavoro dell'azienda di logistica integrata di

*Veduta panoramica del porto di Gaeta*



Gaeta, nata nel 1986 e oggi presente in quattro terminal portuali italiani e in 14 piattaforme intermodali oltre che nel settore del trading di commodity. Per entrare a far parte di queste mille selezionate company, sottolinea la Borsa di Londra, "le aziende, presenti in settori strategici e ad alto potenziale per l'economia, non solo hanno dimostrato una significativa crescita del fatturato negli ultimi tre anni e una crescita a doppia cifra della forza lavoro impiegata, ma hanno anche ottenuto performance superiori a quelle dei concorrenti del loro paese". L'obiettivo del report è quello di evidenziare "l'importanza delle imprese ad alto potenziale per il futuro dell'economia europea e il supporto di cui queste hanno bisogno. Molte iniziative necessarie: dalla riduzione della burocrazia a un'efficace promozione mediatica e soprattutto l'accesso a forme

di finanziamento a lungo termine a supporto della crescita, tutti obiettivi chiave dell'ambizioso piano della Capital Market Unions dell'Unione europea", ha dichiarato Xavier Rolet Ceo del London Stock Exchange.

## Chep: grande successo per il pallet display

Luglio 2014-luglio 2016: sono stati due anni intensi per il display pallet 60x40 in polipropilene riciclato di nuova generazione di Chep che, dal momento del suo lancio, ha conquistato importanti riconoscimenti e ha contribuito in maniera significativa alla crescita a doppia cifra dei pallet display di Chep sul mercato italiano. Ripercorrendo la storia di tale prodotto è evidente quanto il mercato abbia da subito recepito i vantaggi di questa nuova soluzione. Numerose aziende di spicco come Conserve Italia lo hanno adottato sin da subito per la distribuzione e la promozione dei propri prodotti. Altre aziende, come Coca-Cola HBC Italia, hanno recentemente scelto di iniziare a utilizzare il nuovo quarto di pallet Chep in sostituzione di pallet a perdere. Stabilità, maneggevolezza, riduzione dell'impatto ambientale e opportunità per ridurre l'out of stock e aumentare le vendite: queste le parole chiave di un successo riconosciuto anche da prestigiose associazioni del mondo della logistica e del retail, che hanno conferito a questo prodotto alcuni tra i più importanti riconoscimenti del settore, tra cui l'Italianpopai Award 2016, assegnato alle migliori realizzazioni e attività per il punto vendita da Popai Italia (l'associazione internazionale senza fini di lucro che si pone come unica missione di promuovere la cultura del punto di vendita nella sua globalità). Si tratta solo dell'ultimo premio in ordine di tempo ricevuto da Chep per il quarto di pallet: nel 2015, infatti, aveva ottenuto sia l'Oscar dell'imballaggio dedicato all'innovazione tecnica e tecnologica sia la segnalazione come "azienda green" da parte



della Fondazione per lo sviluppo sostenibile, che punta a favorire lo sviluppo della green economy in Italia. “Chep investe da sempre in attività di ricerca e sviluppo volte alla riduzione dell’impatto ambientale e all’incremento dell’efficienza nella filiera logistica. Le caratteristiche del nostro quarto di pallet confermano ulteriormente tale impegno. I riconoscimenti ricevuti da questa piattaforma display sono la dimostrazione del valore della nostra proposta e siamo particolarmente orgogliosi di mettere a disposizione dei nostri clienti un pallet a emissioni zero”, ha dichiarato Paola Floris, Country Manager Chep Italia.

## **Incas ha celebrato 35 anni di attività**

Incas, azienda leader nelle soluzioni di logistica dalla produzione alla consegna: evoluzione e successo costante da trentacinque anni. Nel 1981, nel pieno sviluppo dell’industria

manifatturiera, a Biella nacque Incas, allora specializzata nei sistemi per la pesatura e l’etichettatura degli imballi. Erano anni in cui il mondo industriale si apprestava a cambiare rapidamente - proprio nel 1981 Ibm commercializzò il primo PC - e lo sviluppo tecnologico e digitale prendeva a galoppare a ritmi esponenziali, modificando gli scenari anche nella produzione, nel magazzino, nella logistica, fino a trasformare la supply chain in un flusso integrato e reattivo, oggi strategico nella complessità interconnessa della Fabbrica 4.0. Incas si sintonizzò subito su questo processo di crescita, cavalcando ogni sviluppo delle nuove tecnologie e trasformandole in soluzioni sempre più intelligenti per la logistica e la supply chain. Celebrare i 35 anni, per un’azienda come Incas, sottolinea un comunicato dell’azienda, “rappresenta oggi un traguardo importante; la piena maturità, la laurea all’università del mercato e un know-how fondato sull’esperienza. I clienti importanti in molteplici settori - dall’arredamento al farmaceutico, dall’e-Commerce al food - le sfide vinte e le competenze acquisite >



**Dal 1975 nella logistica e nei trasporti**  
STI è partner veronese dei più importanti marchi italiani e internazionali in 150.000 mq di strutture logistiche.  
Essere un vostro partner, fare la strada con voi è il nostro impegno.

[www.stispa.it](http://www.stispa.it)



- magazzini automatizzati, suite per la gestione a flusso teso, impianti completi di evasione ordine o di controllo della logistica produttiva e molto altro - fanno oggi di Incas un player a 360 gradi. Speggnere 35 candeline non significa celebrare i successi del passato, ma costruire con entusiasmo le sfide del futuro. L'anniversario è l'occasione per constatare che la struttura è pronta a un ulteriore balzo in avanti, guidata come sempre da una mission centrata su innovazione, affidabilità e servizio. Oggi Incas grazie alla continua attenzione alle nuove tecnologie, a un team che impiega molte giovani risorse affiancate a tecnici esperti e con altissima fidelizzazione, alla



L'amministratore delegato di Incas Ermanno Rondi svolge la relazione al recente convegno sul tema "Fabbrica 4.0"

collaborazione con università e centri di ricerca, alla capacità proattiva di anticipare i cambiamenti e investire in sviluppo, è pronta a cogliere le opportunità che nascono dall'evoluzione digitale di Industry 4.0".

## Cresce in qualità l'offerta My Usato di CLS

CLS, azienda italiana dedicata al noleggio, alla vendita e all'assistenza di carrelli elevatori e mezzi e attrezzature per la logistica e dealer esclusivo dei carrelli Hyster, delle macchine MAFI per porti e delle presse HSM, ha esteso l'offerta My Usato dedicata ai clienti che sono interessati a un utilizzo di carrelli non necessariamente nuovi. Con My Usato CLS offre carrelli ricondizionati di tutte le marche e anche molti modelli Hyster provenienti proprio dalla flotta noleggio CLS. Prima di entrare a far parte della proposta My Usato ogni carrello è sottoposto a un rigoroso processo di ricondizionamento che prevede check up completo, controlli e revisioni di ciascun componente, per garantire massima efficienza e sicurezza del mezzo. Tale processo, strutturato in sei diverse fasi e in linea con le più attuali normative di sicurezza, comincia con un primo check, duran-



te il quale tutti i componenti di importanza strategica per la sicurezza vengono sostituiti con ricambi originali. In seguito, con la fase di lavaggio, tutti i componenti vengono smontati e puliti approfonditamente, mentre i liquidi di esercizio (liquido freni e olio idraulico) vengono smaltiti nel rispetto dell'ambiente. Il successivo ricondizionamento comprende la riparazione o la sostituzione di tutti i componenti usurati con ricambi originali Hyster. Seguono una fase di verniciatura, il controllo batteria e infine il check finale che comprende il controllo e il collaudo, incluse le verifiche relative alle già citate normative di sicurezza. Sottolinea CLS: "Nato per interpretare e soddisfare al meglio l'esigenza del mercato italiano e internazionale, il Centro dell'usato di Cambiagio, Milano, è una vera e propria fabbrica dell'usato. Dedicato proprio alla revisione e al ricondizionamento dei carrelli, il centro presenta logiche standardizzate di produzione che offrono garanzie di qualità ed efficienza superiore rispetto ad altri prodotti ricondizionati. My Usato si presenta come un'offerta di tutte le marche e per tutte le applicazioni (dai transpallet per Gdo e intralogistica ai Reachstaker che sollevano container). Il parco macchine in pronta consegna cresce costantemente ogni anno, a testimonianza degli investimenti sostenuti e dai riscontri positivi del mercato".

## OM Still presenta il nuovo RX 20 Li-Ion

Il carrello elevatore più venduto di tutta la serie OM Still RX, con oltre 50 mila unità prodotte, si arricchisce di un nuovo modello: l'RX 20 Li-Ion. Come si evince dal suo nome, il punto di forza di questo carrello è la modernissima batteria agli ioni di litio, molto più performante, efficiente e versatile rispetto alle tradizionali batterie al piombo. L'RX 20 Li-Ion, sottolinea OM Still, "è frutto del nostro continuo impegno nella ricerca e nello sviluppo di sistemi di propulsione alternativi, un percorso che ha reso possibili innovazioni come le celle a combustibile, la tecnologia ibrida, campo nel quale la società è indiscussa

leader di mercato, e naturalmente le batterie agli ioni di litio. Quest'ultima tecnologia presenta enormi vantaggi, le batterie agli ioni di litio non hanno infatti bisogno di manutenzione, non producono emissioni, si ricaricano velocemente e permettono ricariche parziali frequenti. Non è quindi più necessario attendere che la batteria si scarichi completamente per metterla in carica, né è obbligatorio ricaricarla integralmente ogni volta. Una caratteristica, questa, che elimina gli inconvenienti dovuti alle pause forzate per la ricarica, rendendo il lavoro maggiormente flessibile e programmabile. Basti pensare che la batteria agli ioni di litio dell'RX 20 può essere ricaricata fino al 50% in soli 30 minuti, mentre l'intero processo di ricarica dura appena un'ora ed è molto più rapido rispetto a quello con le



comuni batterie al piombo. I vantaggi non finiscono qui, queste batterie non hanno infatti emissioni e per alcuni utilizzi, come ad esempio quello in celle frigorifere, garantiscono una durata anche doppia rispetto a una batteria al piombo tradizionale". Oltre a questi benefici il sistema montato sull'RX 20 garantisce la migliore gestione possibile dell'energia: nell'integrare la tecnologia agli ioni di litio sul carrello elevatore, OM Still ha infatti scelto la via tecnologicamente più avanzata costruendo un "pacchetto energia" integrato, dove l'elettronica del carrello e l'elettronica di controllo, di cui è dotata ogni batteria agli ioni di litio, dialogano costantemente al fine di raggiungere le migliori performance e la massima sicurezza ottenibili da questa nuova tecnologia. ■

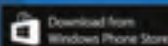
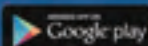
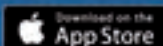


 **TimoCom.**

## Mai vista una roba del genere!

È così che Luca, responsabile logistico, raggiunge un network logistico di 36.000 aziende verificate. In tutta semplicità, grazie a TC eBid®. Provi ora la piattaforma europea per tender di trasporto fino a quattro settimane. Gratis.

Ora anche in versione mobile!



[www.timocom.it](http://www.timocom.it)



# Per la tua formazione logistica, unisciti al nostro network!



2016/17

## LE NOSTRE PROPOSTE

**AZIENDALE** LA FORMULA PREVEDE:

**ORDINARIO**  
SOCIO

Partecipazione individuale (free) a **2** dei nostri corsi a vostra scelta. Sconto del 50% per la partecipazione individuale a tutti gli ulteriori nostri corsi organizzati nell'anno

**AZIENDALE** LA FORMULA PREVEDE:

**COLLETTIVO**  
SOCIO

Partecipazione individuale (free) a **5** dei nostri corsi a vostra scelta. Sconto del 50% per la partecipazione individuale a tutti gli ulteriori nostri corsi organizzati nell'anno

**SOSTENITORE** LA FORMULA PREVEDE:

**COLLETTIVO**  
SOCIO

Partecipazione individuale (free) a **10** dei nostri corsi a vostra scelta. Sconto del 50% per la partecipazione individuale a tutti gli ulteriori nostri corsi organizzati nell'anno

INFO: [WWW.ASSOLOGISTICACULTURAEFORMAZIONE.COM](http://WWW.ASSOLOGISTICACULTURAEFORMAZIONE.COM)  
02 66989866 - 334 6852762



# I N O S T R I



SECONDO SEMESTRE 2016

## M I L A N O

- 20/09** Nuovo Codice Doganale Unionale, conseguenze e aspetti pratico-operativi nella tecnica doganale
- 22/09** Gestione delle controversie nel trasporto internazionale su gomma
- 5/10** Nuovo Codice Doganale Unionale: cosa cambia per gli addetti ai lavori, nuove disposizioni e problemi operativi
- 6/10** Il trasporto internazionale su gomma: dalla CMR agli obblighi di controllo del vettore e alla sua responsabilità nella gestione operativa del trasporto
- 13/10** Coperture assicurative, come e quali scegliere per tutelare al meglio la propria operatività
- 17/10** Autotrasporto, obblighi e responsabilità del committente
- 18/10** Come si diventa AEO - Operatore Economico Autorizzato, requisiti e procedure per ottenere la certificazione
- 20/10** Società Cooperative e contratti di appalto: criteri, valutazioni e soluzioni per una corretta esternalizzazione delle attività logistiche
- 25/10** L'ABC delle operazioni doganali a partire dagli Inconterms
- 26/10** Trasporto multimodale: inquadramento giuridico, modalità di esecuzione, obblighi e responsabilità del vettore e del committente
- 08/11** Strategie innovative di marketing online e relazione coi clienti
- 10/11** Il contratto di logistica e le operazioni di terzianizzazione
- 14/11** Servizi di logistica, come promuoverli sul mercato mediante agenti e procacciatori? Acquisto di beni e servizi da terzi, ecco quali contratti stipulare.
- 15/11** I trasporti marittimi regolati da polizza di carico: diritti, obblighi e responsabilità degli operatori logistici
- 16/11** I rischi import-export, le best practice doganali
- 17/11** Partner internazionali: rischi e vantaggi delle collaborazioni transnazionali; modelli contrattuali per avviare collaborazioni proficue e vincenti
- 24/11** Contratti di logistica integrata: tutele e soluzioni contrattuali da predisporre
- 13/12** I contratti di logistica alla prova dell'e-commerce: caratteristiche, obblighi e diritti

# Istituti bancari e fisco

di **Franco De Renzo\***

La Corte di Cassazione, con la sentenza 15.07.2016 n. 14476, ha sancito la legittimità dell'atto di accertamento emesso in forza di indagini bancarie, anche se la documentazione è stata acquisita in modo illegittimo. Forse, però, non tutti riflettono sul fatto che il fisco conosce tutte le operazioni bancarie che sono svolte sui conti correnti. Infatti, la legge obbliga gli istituti di credito (compresi naturalmente gli uffici postali e le società finanziarie) a trasmettere sistematicamente una serie di informazioni per tenere monitorata la situazione del contribuente.

Come evidenziato in altre occasioni, è opportuno tenere una contabilità analitica anche dei movimenti personali per giustificare prelievi e versamenti anche a distanza di anni, e quando l'erario dovesse chiederne ragione. Ancora meglio non emettere più assegni e provvedere a trasferire soldi tramite bonifico ove annotare tutte le informazioni necessarie. Oltre a comunicare i dati anagrafici e i dati identificativi delle persone autorizzate a movimentare il conto, le istituzioni finanziarie devono far presenti anche i soggetti collegati nel

*La sede a Roma della Corte di Cassazione*



rapporto, specificandone il ruolo. Annualmente, relativamente ai rapporti attivi, per l'anno di riferimento, è obbligatorio per le banche trasmettere i seguenti dati:

- dati identificativi del rapporto, compreso il codice univo-



*“Onde evitare sorprese sgradite, è opportuno tenere una contabilità analitica anche dei movimenti personali”, ricorda De Renzo*

co assegnato dall'operatore al momento della comunicazione di accensione del rapporto;

- dati relativi ai saldi del rapporto, distinti in saldo iniziale al 1° gennaio e saldo finale al 31 dicembre, naturalmente per l'anno cui si effettua la comunicazione;
  - saldo iniziale alla data di apertura, per i rapporti accesi nel corso dell'anno; il saldo contabilizzato antecedente la data di chiusura, per i rapporti chiusi nel corso dell'anno;
  - dati relativi agli importi totali delle movimentazioni distinte tra dare e avere per ogni tipologia di rapporto, conteggiati su base annuale;
  - giacenza media annuale relativa ai rapporti di deposito e di conto corrente bancari e posta e rapporti assimilati;
  - altri dati contabili, solo per alcune particolari tipologie di rapporto.

Per giacenza media annua del rapporto deve intendersi l'importo medio delle somme a credito del cliente in un dato periodo ragguagliato a un anno. Il calcolo della giacenza media annua è determinato dividendo la somma delle giacenze giornaliere per 365, senza conside-





*Sarebbe opportuno non effettuare pagamenti con assegni, ma sempre tramite bonifico*

noti. Avendo trovata la cassaforte, hanno avuto modo di andare a comprare un flessibile, tagliarla, e asportare tutto il contenuto. Non credo proprio che la soluzione migliore sia quella di tenere i soldi sotto il materasso. Forse è il caso che il rapporto tra fisco e contribuente sia improntato sempre di più al rispetto reciproco e, così facendo, si arrivi alla fiducia necessaria per non aver alcun timore reciproco. E' probabile, in questo modo, che si riescano ad affrontare insieme le insidie che il mondo produce in continuazione.

Arriveremo anche noi a dedurre tutte le spese sostenute e a pagare le tasse su quanto effettivamente risparmiato. Raggiungeremo questo obiettivo quando tutte le transazioni avverranno con carta di credito o bonifico

rare il numero dei giorni quando il deposito o il conto risultino effettivamente in attivo. Per giacenza giornaliera si intende il saldo giornaliero per valuta. Se la giacenza è negativa, il saldo da indicare è zero. Tali informazioni devono essere fornite per tutti (società e persone fisiche) titolari di un rapporto finanziario. L'enorme flusso di informazioni, correttamente utilizzate, possono essere impiegate per avere una situazione abbastanza precisa del contribuente esaminato. Per particolari tipologie di rapporti bancari o finanziari, il fisco chiede agli operatori del settore di inviare anche altri dati aggiuntivi a quelli relativi agli stock e ai flussi annuali. Per esempio, per i certificati di deposito e i buoni fruttiferi, la banca deve comunicare, oltre agli importi facciali dei titoli di fine e inizio anno, anche i totali delle accensioni ed estinzioni effettuate nel corso dell'anno, il numero totale dei certificati o dei buoni fruttiferi posseduto dal contribuente appositamente identificato tramite codice fiscale. Per le cassette di sicurezza, invece, le banche comunicano il numero totale degli accessi effettuati nell'anno dal contribuente. Anche da queste comunicazioni potrebbero essere ricavati degli indici per far scattare segnali di allarme da parte dei soggetti che hanno accesso all'archivio, perché segni identificativi di movimenti in entrata o in uscita, da o verso, la cassetta di sicurezza.

Il rapporto con la pubblica amministrazione è sempre più "aperto" e ingegnarsi per sfuggire ai controlli è davvero difficile. Sono venuto a conoscenza di un tale che aveva la cassaforte in casa, ove aveva riposto le cose di valore e i beni con un certo grado di affezione. La casa è stata visitata dai soliti



bancario. Forse non ci sarà bisogno neanche di tenere la contabilità elementare, se non per quelle aziende che devono dimostrare a terzi il loro operato. Obbligando il fornitore a emettere la fattura, lo Stato non ci perde nulla, neanche se dovesse riconoscere una percentuale al contribuente per la sua solerzia, perché il nostro problema non è conoscere i movimenti bancari, ma quello di ridurre al minimo indispensabile l'evasione fiscale. Se poi a questo si dovesse aggiungere anche evitando le spese inutili e gli sperperi, raggiungeremo il tripudio!

\* **Franco De Renzo, tel. 0245101075**  
**email: segreteria@studioderenzo.it**



# La prescrizione dei diritti nati

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta\*

Un profilo spesso sottovalutato della convenzione CMR riguarda la disciplina delle modalità e dei termini per la contestazione al vettore dei danni che si verificano nel corso e per effetto del trasporto. La prescrizione dei diritti nascenti dai contratti di trasporto sottoposti alla convenzione CMR è disciplinata dall'articolo 32 che, conformemente a quanto previsto dal nostro codice civile (art. 2951), prevede un termine di prescrizione di particolare favore per il vettore, la responsabilità del quale non può essere invocata oltre un anno dalla data di esecuzione del trasporto.

Il testo normativo uniforme - a differenza del codice civile italiano - ha però previsto un meccanismo di estensione del termine di prescrizione che viene elevato a tre anni laddove l'azione risarcitoria sia fondata su un evento occasionato da comportamento doloso del vettore o da sua colpa che, secondo la legge del giudice adito, è equiparata a dolo.

L'originalità del testo uniforme rispetto alla previsione del codice civile italiano non si esaurisce nella sola estensione del termine di prescrizione da uno a tre anni in caso di dolo o colpa equiparabile al dolo, ma interviene altresì sulle ipotesi di sospensione e interruzione del relativo termine. Infatti l'art 32, n. 2 CMR dispone che *"il reclamo scritto sospende la prescrizione al giorno in cui il vettore lo respinge per iscritto e restituisce i documenti ad esso allegati. In caso di accettazione parziale del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso solo per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo e della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che afferma tali fatti. I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono il corso della prescrizione"*.

All'intimazione rivolta al vettore, la convenzione CMR non attribuisce dunque l'efficacia di un atto interruttivo del termine di prescrizione, quanto piuttosto quella di un atto sospensivo del suddetto termine (ciò a differenza dell'impostazione offerta dal codice civile italiano che, a mente dell'art 2943, attribuisce alle intimazioni scritte lo scopo di interrompere il decorso del termine di prescrizione del diritto, facendo decorrere dal momento del ricevimento dell'atto nuovo termine per intero, annullando così il tem-

po di prescrizione già decorso).

La formulazione dell'articolo 32 della convenzione CMR ha spesso comportato incomprensioni applicative e interpretative, soprattutto in considerazione del fatto che gli operatori sovente ignorano l'efficacia sospensiva della prima lettera di reclamo inoltrata al vettore, con la ovvia conseguenza che, laddove tale comunicazione venga inoltrata poco prima del decorso del compimento della prescrizione e il vettore risponda sollecitamente rigettando il reclamo, il residuo termine di prescrizione ben difficilmente permetterà l'invio di una nuova comunicazione interruttiva ovvero l'instaurazione di un procedimento giudiziario.

Si tratta, peraltro, di eventi non rari e dei quali la nostra giurisprudenza si è varie volte dovuta interessare, tentando di coniugare il meccanismo di interruzione previsto dal nostro codice civile (familiare per operatori e legali) con le peculiarità della procedura di sospensione dettata dalla CMR.

L'effetto di tali sforzi ermeneutici è convogliato verso quanto disposto al n. 3 dell'art 32 CMR, ove la convenzione precisa che *"... la sospensione della prescrizione*



*è regolata dalla legge del giudice adito"* e che *"lo stesso vale per l'interruzione della prescrizione"*. Il richiamo al giudice adito operato dal comma in parola ha permesso a una parte delle Corti italiane di fornire un'interpretazione dei meccanismi di sospensione e interruzione del termine di prescrizione decisamente meno formale di quella adot-

# dal contratto di trasporto



tata in altri paesi europei (come ad esempio in Germania e Belgio).

La prima decisione che ha tracciato il benevolo orientamento in commento è del tribunale di Milano che, decidendo un reclamo successivo al versamento di un indennizzo assicurativo, ha rilevato: *“L’art. 32 ... della convenzione di Ginevra 19 maggio 1956 ... stabilisce che la prescrizione annuale o triennale dei diritti derivanti dal contratto di trasporto resta sospesa nel periodo compreso fra l’inoltro al trasportatore di un reclamo avente natura di diffida ad adempiere ed il rigetto del medesimo da parte del destinatario; poiché, però, questa norma rinvia alla legge dello stato, il cui giudice è competente a decidere la controversia, per quanto riguarda la disciplina sia della sospensione che della interruzione di detta prescrizione ed esclude, altresì, espressamente la sola efficacia sospensiva dei reclami successivi al primo, deve ritenersi che il cennato reclamo produca effetti non soltanto sospensivi, ma anche interruttivi della prescrizione medesima”*.

Siamo però di fronte a un’interpretazione decisamente non stratificata che, anzi, si scontra con decisioni della Suprema Corte di segno opposto e, talvolta, in netta contraddizione con principi espressi solo pochi anni prima dallo stesso giudice di legittimità. È il caso di due decisioni della Suprema Corte che, nel 2002 e nel 2005, hanno esaminato il profilo della reiterazione delle comunicazioni di messa in mora indirizzate al vettore fornendone una interpretazione decisamente dicotomica. La prima decisione porta infatti la Corte a ritenere che non possa riconoscersi alcun effetto interruttivo della prescrizione

alla reiterazione di una richiesta di risarcimento già respinta dal vettore per iscritto. Si tratta di una interpretazione probabilmente frutto di frettolosa lettura del testo della convenzione in quanto il testo della norma non si riferisce all’interruzione del termine di prescrizione ma, unicamente, al meccanismo della sua sospensione delineato all’articolo 32 della convenzione. A distanza di tre anni, interviene nuovamente la Suprema Corte con una decisione di senso opposto rispetto alla precedente, ove si afferma che se la successiva richiesta risarcitoria presenta i requisiti della messa in mora conserva l’effetto interruttivo del termine di prescrizione anche laddove il vettore abbia già respinto il reclamo per iscritto.

Da questo breve excursus emerge con evidenza la difficoltà di interpreti e giudici nel conferire un’applicazione univoca e uniforme al meccanismo delineato all’articolo 32 della convenzione. Tale incertezza impone un’attentissima prudenza nella gestione del termine di prescrizione dettato dalla convenzione con la conseguenza che, laddove possibile, è opportuno instaurare il giudizio volto a ottenere il risarcimento del danno prima del decorso del termine annuale. ■

**\*Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

# Sarà la volta buona?

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

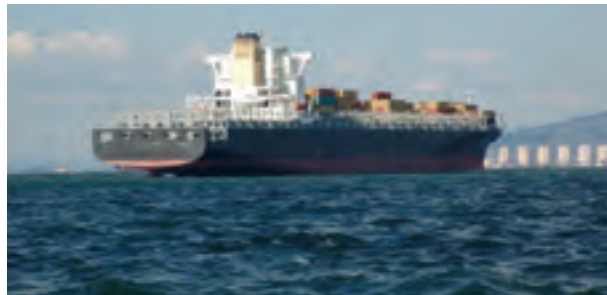
**E'** stato approvato il 28 luglio scorso il decreto per la semplificazione, la razionalizzazione e la riorganizzazione dei porti. Decreto che ha riformato la legge sui porti, la famosa "84" che risale al 1994. Questa riforma è stata condivisa anche dalla maggioranza delle associazioni che rappresentano il mondo portuale e logistico nazionale. Ora occorre che nella delicata fase di attuazione della riforma vi sia una ampia collaborazione e condivisione soprattutto per quanto riguarda il ruolo fondamentale della agenzia delle dogane, deputata alla semplificazione mediante la gestione "full digital" automatizzata di procedure, documentazioni e autorizzazioni per una maggiore celerità di trasferimento delle merci lungo la catena logistica, unitamente allo sportello unico doganale.

L'obiettivo della riforma è quello di sostenere la portualità, al fine di costituire un sistema competitivo in grado di creare mag-

*Panoramica del porto di Rotterdam. La riforma portuale ci permetterà di recuperare il "nostro" traffico che passa dai porti del nord?*



giore occupazione e sviluppo economico, mediante semplificazione ed efficienza con una nuova "governance", con 57 porti di rilevanza coordinati da 15 "ASP", Autorità di sistema portuale, che saranno guidate da un "board" snello e da presidenti con una ampia facoltà decisionale. Prevista una centralizzazione delle scelte strategiche per evitare la competizione tra porti vicini. Il provvedimento approvato si inserisce nelle politiche e nelle azioni del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il rilancio della portualità e della logistica, previste dal Piano strategico nazionale approvato definitivamente il 7 agosto 2015. Il Piano fissa obiettivi e misure per le seguenti azioni: semplificazione, competitività, accessibilità, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture, innovazione, sostenibilità, certezza delle risorse, coordinamento nazionale,



nuova "governance"; alcune azioni sono già operative come il potenziamento dello sdoganamento in mare e l'incremento dei fast corridor.

Gli indirizzi e gli obiettivi della riforma e del Piano strategico nazionale della logistica sono fattori irrinunciabili per proporsi come competitori dei grandi hub portuali del nord Europa e del sud del Mediterraneo e non ultimo per le sfide globali in atto

come il raddoppio del canale di Suez, il gigantismo navale, la necessità di attrarre investimenti; in questo contesto il governo sta promuovendo semplificazioni su escavi e dragaggi dei fondali, miglioramento dei collegamenti ferroviari, revisione di progetti superati e individuazione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di progetti strategici, accelerazione di cantieri con fondi nazionali ed europei; nella legge di stabilità 2016 è stata autorizzata la spesa al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la concessione di incentivi per il trasporto merci via ferrovia e via mare, "ferrobonus e marebonus", inoltre sono state previste riduzioni e/o esenzioni dal pagamento delle tasse di ancoraggio e delle accise nei porti di transhipment. Ci sono i presupposti per un cambio di marcia e di rotta ... che sia la volta buona? ■





## Progettiamo il futuro insieme: soluzioni logistiche su misura.

Engel & Völkers Commercial è una realtà fondata su solide basi: un team di professionisti con una profonda esperienza nel settore logistico, una capillare presenza sul territorio ed un network costituito da 70 uffici commerciali su scala mondiale. Con la nostra assistenza sarete in grado di affrontare al meglio le più importanti scelte strategiche. Contattateci, insieme faremo grandi cose.

Engel & Völkers Commercial • Tel. +39 02 944 39 3

[milanocommercial@engelvoelkers.com](mailto:milanocommercial@engelvoelkers.com) • [www.engelvoelkers.com/milanocommercial](http://www.engelvoelkers.com/milanocommercial)

**ENGEL & VÖLKERS**  
**COMMERCIAL**

# Un corso di Assologistica CeF

Si terrà il 20 settembre a Milano e riguarderà gli aspetti pratico-operativi.

di **Ornella Giola**



LUCIA IANNUZZI

**R**itengo che ciò che distingue il codice dell'Unione risieda essenzialmente nei principi ispiratori e negli obiettivi che il legislatore comunitario si è posto, prima ancora che nelle declinazioni operative che tali principi e obiettivi hanno trovato". Esordisce così Lucia Iannuzzi di C-Trade (società di servizi attiva nel settore doganale/logistico i cui soci fondatori e collaboratori vantano una più che decennale esperienza nel settore.) che, assieme a Paolo Masari, terrà la docenza del corso organizzato a Milano, il prossimo 20 settembre, da

Assologistica Cultura e Formazione dal titolo "Nuovo Codice Doganale, conseguenze e aspetti pratico-operativi nella tecnica doganale". Abbiamo

rivolto a Lucia Iannuzzi alcune domande sul corso.

## **DOVENDO INDICARE LE MAGGIORI NOVITÀ INTRODOTTE DAL CODICE DOGANALE COMUNITARIO, QUALI SCEGLIEREBBE?**

■ Semplificazione, comunicazione, partnership: questi i tre pilastri sui quali è stata edificata la nuova normativa doganale. In linea con la comunicazione della commissione europea del 24 luglio 2003 "Un ambiente semplificato e privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio", il codice si pone il fine di semplificare la normativa doganale, grazie all'uso di tecnologie informatiche e di comunicazione più moderne, nonché di promuovere, finalmente, un'applicazione uniforme della stessa e un approccio comune e condiviso ai concetti di rischio e di controllo doganale, contribuendo in tal modo a fornire la base per procedure di sdoganamento semplici ed efficienti. Obiettivo, in realtà, piuttosto ambizioso,



anche perché inevitabilmente legato alle facoltà applicative discrezionali dei singoli Stati membri e i cui primi effetti non si tarderanno a vedere. Conforme-

mente a tale postulato, i regimi doganali sono stati ridotti e armonizzati in ragione della loro giustificazione economica, al fine di accrescere la competitività delle imprese.

## **QUINDI, ANCHE IL MONDO DOGANALE STA FACENDO I CONTI CON LA RIVOLUZIONE TECNOLOGICA CHE HA INVESTITO MASSICCIAMENTE TUTTI GLI ALTRI AMBITI?**

■ L'utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, alla base della creazione della cosiddetta "douane sans papier", di cui alla decisione Ue 15 gennaio 2008, n. 70, è un elemento essenziale per garantire, nel contempo, agevolazioni al commercio ed efficacia dei controlli doganali, riducendo, in tal modo costi e rischi per le imprese; ecco, dunque, declinato il principio giuridico secondo il quale tutte le operazioni doganali e commerciali devono essere effettuate per via elettronica e i sistemi telematici doganali devono offrire agli operatori economici le stesse possibilità in ciascuno Stato membro.

## **CHE DIRE DELLA TANTO DECLAMATA PARTNERSHIP DOGANA/OPERATORE ECONOMICO?**

■ Tale partnership viene teorizzata fin dalla fase di gestione del rischio, con l'operatore nella veste di fornitore di informazioni, gestite in via telematica, precedenti l'arrivo della merce. Ciò dovrebbe comportare, quale conseguenza, il rapido svincolo delle merci e, quale presupposto, una dichiarazione doganale trasmessa per via elettronica, la sopravvivenza di un solo tipo di dichiarazione semplificata, la possibilità di presentare una dichiarazione sotto forma di iscrizione nelle scritture

# sul nuovo codice doganale Ue

Un tradizionale controllo della dogana all'uscita da un porto

del dichiarante. In sintesi, minimizzare costi e rischi imprenditoriali, garantendo controlli doganali armonizzati, un quadro comune in materia di gestione del rischio e un sistema elettronico per la sua attuazione.

## QUALI SONO I CAMBIAMENTI OPERATIVI PIÙ SIGNIFICATIVI INTRODOTTI DAL CODICE?

■ L'utilizzo del fascicolo elettronico nella trasmissione telematica delle dichiarazioni doganali, con l'obbligo di presentare la documentazione in dogana solo in caso di controllo; la gestione delle ex procedure domiciliate, in Italia divenute ora procedura "Norm c/o luogo"; la possibilità di una determinazione "concordata" del valore in dogana; la diversa gestione dell'istituto della temporanea custodia e dei regimi economici e sospensivi; la riaffermazione della centralità dell'autorizzazione AEO e lo sdoganamento centralizzato europeo. Cambiamenti, sulla carta e nelle intenzioni del legislatore comunitario, significativi, che speriamo trovino presto una loro architettura operativa nelle parole dell'agenzia delle dogane, sempre più necessarie, in un momento di oggettiva confusione interpretativa diffusa.

## SI ANDRÀ QUINDI VERSO UNA "DEMATERIALIZZAZIONE" DELLE DOGANE?

■ Da qui al 2020 le dichiarazioni doganali di importazione ed esportazione saranno completamente dematerializzate, traducendosi in un flusso informatico delle scritture contabili tra dichiarante doganale e agenzia delle dogane. Le dichiarazioni di importazione saranno effettuate successivamente all'arrivo della merce rendendo necessaria una semplice comunicazione degli arrivi.



Pertanto non più operazioni contestuali ma successive all'arrivo e anche, probabilmente, alla messa in consumo della merce. Come può vedere i cambiamenti operativi sono molteplici sia nel periodo transitorio, considerato di fatto un limbo tra vecchio e nuovo codice, e sia dopo il 2020 dove l'applicazione del nuovo corpus normativo sarà completamente applicabile. E' di fatto un work in progress costante che vede impegnati la commissione europea (DG Trade) da una parte e le dogane comunitarie dall'altra a chiarire i precetti normativi e a renderli operativamente applicabili.

## QUALI I RIFLESSI E GLI EFFETTI PER CHI OPERA QUOTIDIANAMENTE CON LE DOGANE?

■ E' connaturata a ogni intervento di semplificazione, una sorta di sottrazione della materia innovata alla conoscenza di pochi; così come è connaturata a ogni spinta alla telematizzazione una riduzione delle risorse, intellettuali e operative, destinate ai compiti non più manuali. Una lettura sistematica dei mutamenti legislativi e delle interpretazioni di prassi - comunitaria e na-

zionale - degli ultimi anni, nonché delle loro declinazioni operative (pre-clearing e fast corridor, in primis) denota un legame sempre più stretto tra dogana e logistica.

Informazioni sui corsi:

tel. 0266989866;

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

## DUE CORSI DEDICATI AL NUOVO CODICE

Oltre al corso del 20 settembre, Assologistica Cultura e Formazione ne organizza un secondo il 5 ottobre dal titolo "Nuovo codice doganale unionale, disposizioni e regole giuridiche inedite". In questo corso verranno analizzate in particolare le nuove disposizioni per quanto concerne determinazione del valore doganale, regimi doganali e nuove procedure; nuove regole della rappresentanza diretta e indiretta e responsabilità degli operatori doganali; nuove regole per l'origine delle merci. Docente del corso sarà l'avvocato Marco Lenti dello studio legale Mordiglia.



# Veicoli elettrici e logistica

di **Daniele Testi**

Presidente SOS Log e commissione  
Sostenibilità di Assologistica

La mobilità elettrica e la sindrome dell'uovo e della gallina: partendo da questa provocazione, la commissione sostenibilità di Assologistica ha voluto di recente organizzare un incontro invitando alcuni dei principali attori impegnati nello sviluppo dell'offerta di mobilità elettrica. Tre testimonianze per capire le ultime novità in merito all'offerta di mezzi commerciali, allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e per ciò che riguarda le soluzioni di mobility management.

Fabio Capocaccia, membro del consiglio direttivo di SOS Log e presidente dell'Istituto internazionale delle comunicazioni ha avuto il compito di inquadrare brevemente lo stato dell'arte: "si tratta di un mercato che stenta a decollare per effetto di due opposti limiti: da una parte gli utenti non acquistano le auto elettriche per mancanza di punti di ricarica e dall'altra la rete di ricarica non si sviluppa perché i mezzi in circolazione non giustificano gli investimenti necessari. Siamo dunque in presenza di una tipica sindrome dell'uovo e della gallina".

I costi di un autoveicolo ad alimentazione elettrica sono ancora mediamente più cari (dai 15 ai 20 mila euro) nonostante un costo di gestione più vantaggioso (un euro per 50 km contro 4/5 euro di un'auto a benzina/diesel) attraverso cui si può stimare un pareggio economico dopo circa 100 mila km percorsi. Un confronto che comunque è destinato a migliorare con l'aumento dell'efficienza energetica e di accumulo delle batterie. I tempi di ricarica, la rete e soprattutto la sua interoperabilità sono dunque i fattori su cui dovrebbe concentrarsi una efficace azione di tipo pubblico in coerenza con la direttiva DAFI (Directive on Alternative Fuel Infrastructure 214/94/UE) dell'Unione europea e del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE) attraverso le sue fasi di sviluppo (2013-2016) e di consolidamento (2017-2020) per recuperare velocemente



*I veicoli elettrici non sono tutti uguali, ne esistono differenti tipologie per caratteristiche di ricarica*



sito: [www.sos-logistica.org](http://www.sos-logistica.org) email: [segreteria@sos-logistica.org](mailto:segreteria@sos-logistica.org)

il gap infrastrutturale rispetto ad altri paesi: in Italia ci sono attualmente 960 punti di ricarica contro i 5.000 in Francia e i 4.000 in Germania.

Quali sono dunque i vantaggi operativi ed economici di un veicolo commerciale elettrico e chi ha deciso di cogliere tale sfida per la mobilità delle merci nel ciclo urbano? Sono alcune delle domande a cui ha risposto Gianluigi Quaranta, national key account manager veicoli elettrici di Nissan.

La casa nipponica, forte dell'esperienza di 2,4 miliardi di km percorsi dai propri veicoli elettrici, ha illustrato le principali caratteristiche legate all'esperienza di guida di un veicolo elettrico. "Un veicolo elettrico oggi garantisce un abbattimento consistente del rumore e delle vibrazioni a vantaggio della qualità di guida

garantendo minor fatica e maggiore efficienza. Altri aspetti fondamentali sono rappresentati dai sistemi di recupero dell'energia in frenata, al baricentro basso conseguenza del posizionamento delle batterie nel fondo dello chassis che equivale a una migliore tenuta di strada". Oltre agli evidenti vantaggi operativi legati all'accesso nelle zone a traffico limitato, un veicolo elettrico oggi garantisce costi di assicurazione inferiori del 30%, un risparmio sul costo del carburante del 55% ed un minor costo di manutenzione del 60%. Il fattore principale per la scelta rimane comunque l'autonomia reale di questi veicoli. Autonomia che dipende da svariati fattori tra cui le abitudini di guida, necessariamente diverse rispetto a quelle di un veicolo a combustione. L'autonomia è inoltre influenzata dalle temperature esterne (soprattutto se

*L'Italia è indietro rispetto ad altri paesi europei per presenza di stazioni di ricarica (ne esistono solo 11 cosiddette "veloci")*

molto basse), nonostante ciò la Svezia e la Norvegia sono i paesi a più alto tasso di sviluppo di flotte elettriche. Nel settore della logistica alcuni operatori come Gls, Dhl, Edf e Heineken hanno deciso di cambiare e investire in questa tipologia di veicoli non solo per il fatto che esistano applicazioni in cui la mobilità elettrica è economicamente conveniente ma per una vision votata alla sostenibilità ed un naturale coraggio dimostrato nel cambiare il loro approccio alla mobilità.

Scegliere un veicolo elettrico è ancora oggi una operazione complessa e per questo Alphabet, uno dei maggiori fornitori di servizi per la mobilità aziendale in Europa, con una presenza capillare in 18 paesi e un parco gestito di oltre mezzo milione di veicoli, attraverso la testimonianza di Cesare Grasso, marketing senior specialist, ha raccontato la propria offerta di mobility management in grado di orientare la scelta di un operatore logistico attraverso l'analisi scientifica del potenziale di elettrificazione. Un prodotto, Alpha Electric, che utilizza un logger per ciascun veicolo oggetto di indagine mappando i percorsi e i cicli operativi al fine di misurare, dopo circa 20/25 giorni, la reale opportunità di risparmio/fattibilità in caso di switch su veicolo elettrico o ibrido. L'analisi prevede sia il supporto nella scelta del tipo di veicolo elettrico che meglio soddisfi i parametri operativi studiati, incluso la soluzioni di noleggio lungo termine oltre alla definizione della struttura/rete di ricarica più idonea rispondendo alle domande tipo: dove è più efficiente posizionarla? di quanti punti di ricarica si avrà bisogno? con quale velocità di ricarica?

L'ultimo intervento ha visto la testimonianza di Gianluca Donato, responsabile dello Sviluppo business infrastrutture di ricarica veicoli elettrici di ABB. "I veicoli comunemente detti elettrici non sono tutti uguali. Esistono infatti diverse tipologie di propulsione elettrica e ibrida con caratteristiche e necessità di ricarica differenti". Il vero motore di un veicolo elettrico è infatti la sua batteria. L'attuale offerta di veicoli divide il mercato in due segmenti:

- mass market in grado oggi di garantire un autonomia di circa 180 km (previsti in aumento sino a 400 km entro il 2020)
- premium market in grado di garantire una autonomia superiore ai 450 km

Ci sono due tecnologie di ricarica: in corrente alternata e in corrente continua e l'autonomia reale di un veicolo non deve



tener conto solo della autonomia della batteria ma anche e soprattutto dei tempi di ricarica necessari. In Europa ci sono 29.300 punti di ricarica di cui 1.865 stazioni cosiddette veloci. Di queste ultime in Italia ce ne sono solo 11 a cui si aggiungeranno a breve altre 12 stazioni relative al progetto A2A/Nissan previsto per la città di Milano. Lo sviluppo dell'infrastruttura al 2020 dovrà tener conto delle previsioni di sviluppo della flotta nei relativi segmenti di mercato e nasceranno nuove opportunità di business per l'offerta di servizio di ricarica in ufficio, nei condomini, come mezzo di fidelizzazione del cliente in caso di sosta breve (inferiore alle due ore) e nelle aree pubbliche o private ad accesso pubblico in transito con tempi di sosta inferiori alla mezz'ora. Il servizio di ricarica non sarà esclusivamente un fattore legato al servizio energetico ma dovrà tenere conto dell'ambito logistico e di connettività abilitato dalle nuove tecnologie portatili per l'accesso, la prenotazione e il monitoraggio in remoto del servizio.

Insomma un mondo, quello dell'alimentazione elettrica, destinato ad assorbire una quota maggiore di attenzione da parte degli operatori logistici, non soltanto per effetto dei limiti crescenti alla mobilità urbana dei centri storici o delle piccole comunità extraurbane (magari ad alto contenuto paesaggistico) ma anche per effetto dello sviluppo tecnologico delle batterie le cui performance sono direttamente legate alla convenienza economica di breve e medio periodo. ■

*Per maggior informazioni potete contattare [segreteria@sos-logistica.org](mailto:segreteria@sos-logistica.org). La registrazione dell'incontro è inoltre disponibile sul canale facebook dell'associazione SOS Log (<https://www.facebook.com/SOS-LOGistica-555105777954218>)*

**MILANO**  
8 NOVEMBRE 2016

II EDIZIONE

**Trace**



**SAVE  
THE  
DATE!**

**Gli ESPERTI  
DELLA  
FILIERA  
incontrano  
gli attori  
del settore  
FOOD  
ITALIANO**

L'ottimizzazione  
della **supply chain**  
nell'**INDUSTRIA  
ALIMENTARE**

STOCCAGGIO E MAGAZZINO

COLD CHAIN

TRACCIABILITÀ

LOGISTICA SOSTENIBILE

LOGISTICA COLLABORATIVA

E-COMMERCE

BIG DATA E DIGITAL OPPORTUNITIES

[trace-id.eu](http://trace-id.eu)



# Varata la riforma della governance portuale

**A** fine luglio, il consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva il decreto legislativo di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali. Dopo più di 20 anni dall'emanazione della legge n. 84/94, dopo anni e anni di dibattiti, di convegni, di discussioni in parlamento, è stata finalmente ridisegnata dal governo la governance dei porti con il passaggio dalle attuali 24 Autorità portuali alle 15 nuove Autorità di sistema portuale (con sede rispettivamente a Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro,

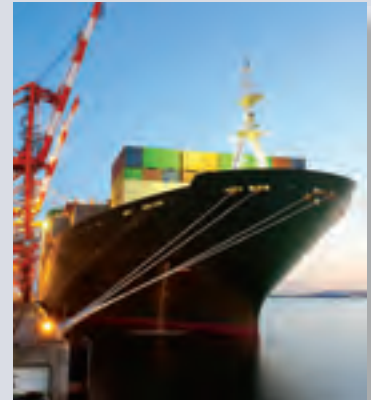


Il ministro Graziano Delrio

Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste) che coordineranno 57 porti di rilievo nazionale. Come sottolineato dallo stesso ministro Delrio, al quale va il merito di aver spinto sull'acceleratore per quanto possibile per raggiungere questo complicato obiettivo, "il provvedimento punta a restituire competitività ai porti italiani attraverso, da un

lato, la razionalizzazione dei centri decisionali con un presidente manager, con ampia facoltà decisionale, scelto dal ministro dei Trasporti d'intesa con le Regioni interessate e comitati di gestione più snelli, ristretti a poche persone, da tre a cinque (il numero dei componenti a livello nazionale passerà da 336 a circa 70, ndr), e, dall'altro lato, la semplificazione amministrativa con l'istituzione di due sportelli, uno doganale e uno amministrativo, rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi svolti da 23 differenti soggetti". In questo nuovo assetto i rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte degli organismi di partenariato della risorsa mare con funzioni consultive.

Il provvedimento approvato si inserisce nelle politiche e nelle azioni intraprese dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il Piano strategico nazionale per il rilancio della portualità e della logistica. "Le azioni previste dal decreto - ha continuato Delrio - consentiranno ai porti italiani di diventare un sistema più capace di creare occupazione e sviluppo economico. Azioni nel segno di una forte semplificazione e di una nuova governance che ridisegnano il sistema portuale italiano sul modello dei maggiori porti europei. E' prevista, inoltre, una forte centralizzazione delle scelte strategiche, che eviti la competizione tra porti vicini e stimoli invece la cooperazione affinché i porti italiani si collochino in un asse europeo. Quindi una riorganizzazione che porterà 'efficacia' al sistema paese, con l'Italia che deve mettersi nelle condizioni di interpretare pienamente la sua vantaggiosa geografia come molo a sud dell'Europa, al centro del Mediter-



raneo". Come sottolinea un comunicato del ministero dei Trasporti, la semplificazione delle procedure sia per facilitare il transito di merci e passeggeri sia per l'adozione dei Piani regolatori portuali, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del ministero sono i principi centrali del decreto.

Un decreto che ora dovrà essere completato con le iniziative messe in moto dal ministro Delrio per quanto riguarda lo sviluppo dell'intermodalità, le azioni che deve portare avanti rete ferroviaria italiana-Rfi per il superamento dei colli di bottiglia ("Sull'ultimo miglio ferroviario continua l'attuazione del contratto di programma Rfi, capitolo Ultimo miglio porti" ha detto il ministro), il disegno di legge sugli interporti (in discussione al senato), nell'ottica di dotare finalmente il paese di una "rete logistica intermodale". Un obiettivo essenziale, la cui mancata realizzazione è costata molto al paese in termini di efficienza e sviluppo. ■

# Mearelli: l'Italia vende oggi come nei tempi medioevali

“L'industria italiana in gran parte compra con il sistema Cif e cede franco fabbrica. In altre parole si disinteressa della logistica. Ciò costa al paese miliardi. C'è anche da capire bene perché le merci destinate in Italia sbarchino nel nord Europa”, sottolinea il presidente di Assologistica.

di **Paolo Giordano**



**CARLO MEARELLI**

**C**arlo Mearelli è giunto quasi al termine del suo secondo mandato come presidente di Assologistica. Sono stati quattro anni difficili sia per la situazione economica del paese sia per quella delle aziende logistiche. Lo incontriamo nella sede romana dell'associazione e gli argomenti che affrontiamo per forza di cose sono l'economia e la logistica.

**PARTIAMO DALLA LOGISTICA. IL GOVERNO E IL MINISTRO DELRIO STANNO AFFRONTANDO IL SETTORE, CI PARE, CON UN PIGLIO DIVERSO, CON DECISIONE. E' D'ACCORDO?**

Delrio sta lavorando bene e soprattutto ha scelto persone giuste. Ad esempio, la scelta di un esperto come il professor Cascetta quale responsabile della Strut-

tura di missione sull'intermodalità è stata importante. Finalmente si parla con qualcuno che conosce bene la materia. Importante è anche quanto si sta discutendo nei tavoli a livello ministeriale. C'è un “taglio” nuovo e speriamo che vada avanti e soprattutto che si concretizzi.

**UN OSTACOLO PUÒ ESSERE RAPPRESENTATO DALL'ECONOMIA. NON USCIAMO DALLA FASE DEFLATTIVA. SU QUESTO VERSANTE, COME GIUDICA L'AZIONE DI GOVERNO?**

Premetto che non sono un “renziano”, chi mi conosce lo sa bene, ma mi pare che il governo si stia muovendo, cerchi di mettere in campo alcune iniziative positive, dimostri buona volontà, dimostri giustamente ottimismo, anche se non affronta di petto il problema “vero” del paese: l'eccessivo peso fiscale che blocca tutto, domanda interna e sviluppo delle famiglie e delle aziende. Resta il fatto che il governo non ha la bacchetta magica. Intendo dire che l'azione di governo, oggi, nel nostro paese, non basta, non è comunque sufficiente se si vuole riavviare lo sviluppo.

**COSA SERVIREBBE?**

Nel dopoguerra, agli inizi degli anni '50, stavamo molto peggio di oggi. Come le vecchie generazioni sono uscite da quella crisi drammatica, con tutto o quasi distrutto? Con una grande volontà e un grande impegno diffusi a tutti i livelli della popolazione. Oggi, tutto ciò non esiste.



*“Nel trasporto aereo merci, in Italia, non si lavora nei week end”, dice Mearelli*

Manca quello che io chiamo un “afflato” vero. Manca nell'élite del paese, nella classe dirigente, negli intellettuali, negli imprenditori e anche a livello più basso. A quest'ultimo proposito è sintomatica la farsa di quanto accaduto alla Reggio di Caserta, con i sindacati che hanno protestato perché il direttore “lavora troppo”. La classe dirigente attuale dell'industria si è formata guardando prima alla finanza, poi alla produzione. Una volta era l'inverso e paghiamo a caro prezzo questa tendenza invertita. Se non recuperiamo l'orgoglio della nostra storia, non riparteremo mai.

**SIAMO PERÒ IL SECONDO PAESE PER PRODUZIONE MANIFATTURIERA IN EURO-**



*"Il made in Italy, nel settore fashion e in altri, è assai spesso fabbricato in altri paesi. Così non si reindustrializza il paese", dice Mearelli*

#### **PA. NON È UN DATO CHE CONTA?**

▮ Dobbiamo fare attenzione, però, a come leggerlo. Si parla tanto di Made in Italy, ma dove in gran parte viene prodotto? La tragedia che ha colpito recentemente nove italiani a Dacca, in Bangladesh, restati purtroppo vittime di un attentato, pone la stessa domanda. Si occupavano molto probabilmente di Made in Italy realizzato in quel paese. E' chiaro che così crescono i margini, la finanza ne guadagna, ma il "nostro" livello produttivo scende. Ha un futuro per il paese e la collettività un tale sistema, per cui su un capo ci limitiamo a mettere qualche bottone e un'etichetta Made in Italy? Non credo. Penso che dovremo smettere di parlare di Made in Italy e cominciare a parlare di "Made by Italy". Così potremo difendere a lungo la nostra "qualità" che rischiamo altrimenti di perdere, anche definitivamente e possiamo provare a reindustrializzare il paese. Credo anche che ci voglia più presenza pubblica nella nostra imprenditoria.

#### **SI SPIEGHI MEGLIO ...**

▮ Credo che per tornare competitivi, come eravamo in passato, lo Stato si debba rioccupare di economia. Lo fa in Francia, è presente ad esempio in Renault, lo fa in Germania, caso Volkswagen, per non parlare della logistica con in Germania

Deutsche Post e l'"accoppiata" DB-Schenker, lo stesso in Francia con l'acquisto, voluto espressamente dal presidente Sarkozy, da parte delle ferrovie di Stato di Geodis. Noi abbiamo fatto una strada inversa, facendo privatizzazioni che non hanno dato alcun valore aggiunto al sistema, come quella delle Autostrade e, ad esempio, quella degli Aeroporti di Roma, società ferma da quando è diventata privata. Serve una nuova IRI, ne sono convinto. Molto negativo è poi il sistema di acquisto e di vendita della nostra industria, che genera un enorme danno per il sistema paese.

#### **ME NE PARLA, ANCHE PERCHÉ È UN ARGOMENTO STRETTAMENTE CONNESSO CON LA LOGISTICA?**

▮ Da anni si continua a ripetere il ritornello che l'Italia perde un bel mucchio di miliardi - si dice 40 - per le insufficienze infrastrutturali e logistiche. Non è proprio così. Lo Stato italiano perde cifre enormi in primo luogo perché la nostra industria, specie la medio-piccola, ma anche quella di dimensioni più ampie, vende ex-works, franco fabbrica e compra Cif. In altri termini si disinteressa del trasporto e della logistica. Un'assurdità che ci riporta ai tempi medioevali o di Cristoforo Colombo, ma siamo nel 2016.

#### **ENTRIAMO NEI PARTICOLARI DI QUESTO ASPETTO ...**

▮ Le faccio un esempio molto semplice: quando l'industria italiana importa merce che sbarca nei porti del nord Europa, e succede molto spesso, il 75% delle quote fiscali si "ferma" nello Stato dove la merce sbarca e resta solo il 25% al paese che è meta finale della spedizione. Si tratta di cifre enormi, che noi perdiamo. Altre perdite le abbiamo quando vendiamo franco fabbrica, lasciando la logistica totalmente in mano straniera, in terra italiana. Noi non intercettiamo nei porti nazionali la "nostra" merce essenzialmente perché c'è un "accordo di sistema" tra operatori che favorisce il nord Europa, molto legato al sistema tedesco. Del resto come si spiegherebbe altrimenti la protesta di spedizionieri italiani per i fast corridor, e oggi sono ben 16, che sono stati instaurati dalla nostra dogana - che funziona sempre meglio - e che facilitano di molto la circolazione delle merci sul nostro territorio dai porti alla destinazione finale? I fast corridor "disturbano" il consolidato sistema che è stato messo insieme e che favorisce qualcuno, ma danneggia pesantemente il paese. Lavoriamo in termini di trasporto con un sistema perdente, che non può essere sostenuto. Non ci "mascheriamo" dietro la mancanza di infrastrutture, che in Italia ci sono, basterebbe usarle meglio: il problema sta nella volontà di crescere e di cambiare e migliorare l'organizzazione della nostra logistica, compreso il trasporto. Chiudo con una domanda. Conosco bene il trasporto aereo, che movimentava il 3% delle merci in export, ma che in valore conta per il 30%. Nei nostri aeroporti il sabato e la domenica non si vede uno spedizioniere. Il week end è "sacro", negli scali europei si lavora sempre e le merci volano assai spesso proprio nei week end. Non sarebbe ora che il privato si adeguasse alle esigenze del paese e della sua economia? Torniamo a quanto detto all'inizio: manca una forte partecipazione, un'estesa volontà a tutti i livelli di rilanciare l'economia e il paese. ■



# Dopo tante chiacchiere, il ministro Delrio ci ha messo seriamente mano

“E’ al lavoro sul settore una Struttura tecnica di missione che sta elaborando interventi mirati, coinvolgendo per la prima volta anche Rete ferroviaria italiana”, sottolinea Eugenio Muzio.



EUGENIO MUZIO

**E**ugenio Muzio ha una lunghissima esperienza nel settore dell’intermodalità: per molti anni è stato direttore generale/amministratore delegato con totale responsabilità della gestione della Cemat, la società delle Ferrovie dello Stato dedicata al trasporto combinato strada-rotaia. E’ stato anche presidente della Uirr, l’Associazione europea del settore. Oggi, presiede la commissione Trasporto intermodale di Assologistica e, in tale veste, sta seguendo i lavori del tavolo aperto al ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per la messa a punto degli interventi del governo per il rilancio dell’intermodalità. Facciamo con lui il punto della situazione.

**IL SISTEMA NAZIONALE INTERMODALE, CHE HA AVUTO UN PASSATO IMPORTANTE, CON TRAFFICI MOLTO SIGNIFICATIVI A LIVELLO SIA NAZIONALE SIA INTERNA-**

## **ZIONALE, NEGLI ULTIMI ANNI È ANDATO DEGRADANDO. QUAL È LA SUA OPINIONE A RIGUARDO?**

«Credo che siamo davanti a luci e ombre. Ad esempio, c’è da rilevare che sui valichi alpini questo tipo di traffico sta crescendo: Hupac, la società del trasporto combinato svizzera, sta incrementando i traffici in maniera importante e lo stesso sta avvenendo sul valico del Brennero. Anche a Tarvisio i dati sono buoni, grazie ai turchi che hanno organizzato ormai da anni un traffico di semirimorchi che, provenienti dal loro paese, sbarcano a Trieste e poi proseguono in treno verso i paesi dell’est europeo e verso la Germania. Per quanto riguarda i container marittimi trasportati a livello terrestre sul treno, fatta eccezione per i porti della Spezia e di Trieste - entrambi con una percentuale su ferro di oltre il 40% -, il livello è basso, come ad esempio a Genova e a Livorno. Ciò dipende da tutta una serie di problematiche, soprattutto organizzative. Infatti, a La Spezia le cose vanno bene non solo per le iniziative della Contship, ma anche perché l’Autorità portuale ha assunto un’iniziativa intelligente: ha trasformato l’area di San-

to Stefano adiacente al porto in un “polmone” intermodale terrestre. Se le cose dovessero rimanere così, senza interventi, l’intermodalità non decollerà mai: il porto di Genova continuerà ad avere un livello “regionale” e non trasporterà mai un container con il treno al di là delle Alpi.

## **UN BEL PROBLEMA, CONSIDERANDO CHE A BREVE APRIRÀ IL TUNNEL DEL GOTTARDO ...**

«Infatti, rischiamo di perdere una grande opportunità. Grazie al Gottardo e all’ostinazione degli svizzeri che hanno investito molto sulle infrastrutture alpine, tra poco tempo i treni merci valicheranno le Alpi con lunghezze di 750 metri, trainati da una sola locomotiva e pesanti 2.000 tonnellate. Una simile chance sarà sicuramente sfruttata dai porti del Northern Range e in particolare da quello di Rotterdam, che già oggi trasporta circa 400 mila container che hanno origine e destinazione nell’area industriale della pianura

*L’Unione europea chiede agli Stati membri di arrivare al 2030 a movimentare per ferrovia il 30% delle merci che viaggiano su distanze superiori ai 300 km*



padana e che dovrebbero essere invece “materia” per i nostri scali.

### **LEI PARLAVA DI QUESTIONI “ORGANIZZATIVE”. QUESTO È A OGGI IL PUNTO DOLENTE?**

Non c'è dubbio. Non dobbiamo dimenticarci che circa il 70% delle nostre esportazioni sono dirette nel Vecchio Continente e per questo, ovviamente, devono attraversare le Alpi. Quindi, il traffico strada-rotaia può svolgere un ruolo primario, ci sono le potenzialità offerte dal territorio. Quello che manca è l'organizzazione, la messa a sistema dell'intermodalità. Ci sono alcuni operatori italiani capaci e ben organizzati che sfruttano questa metodologia, ma sono molto pochi. La stragrande maggioranza del traffico intermodale internazionale attraverso le Alpi è gestito e realizzato da realtà estere. Inoltre, il traffico intermodale nazionale si può dire sia ormai del tutto marginale: Trenitalia Cargo, e parliamo della ferrovia nazionale, è su tale aspetto quasi inesistente. Pensare che fino al 2007, in questo settore, l'Italia era seconda in Europa dopo la Germania. Ci sono, è vero, iniziative interessanti portate avanti dalle compagnie aderenti a Fercargo, come la GTS di Bari, l'ISC dell'interporto di Nola che lavora sulla relazione Nola-Pomezia-Milano e che in questi giorni ha lanciato la relazione Verona-Bari, la CFI di Roma, ma è evidente come ciò non sia sufficiente, specialmente se guardiamo agli obiettivi che si è posta l'Unione europea che chiede al 2030 che il 30% dei trasporti sopra i 300 chilometri siano effettuati via treno. Fortunatamente, il governo e, in particolare, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio stanno mettendo mano a questo settore.

### **COME VEDE E COME STA VIVENDO, SEGUENDO I TAVOLI MINISTERIALI, QUESTO TENTATIVO DI RILANCIO DEL SETTORE INTERMODALE?**

Dopo tanti anni di buone intenzioni e



*Treni merci in Germania, paese che ha puntato molto sulla logistica e sul trasporto ferroviario, guardando anche alla Cina*

assai pochi fatti, credo che siamo davanti a un'iniziativa seria. Intanto, il ministro ha messo in piedi una Struttura tecnica di missione competente, diretta da Ennio Cascetta, che sta lavorando per dare al governo gli orientamenti tecnico-finanziari necessari per intervenire. Si lavora anche su un obiettivo preciso: aumentare i servizi intermodali del 40% in un triennio. Cosa rilevante, e mai accaduta in passato, è che su questo progetto sono state coinvolte anche le Ferrovie dello Stato e in particolare RFI per realizzare quegli interventi necessari a sbloccare i colli di bottiglia. Come Assologistica stiamo partecipando ai lavori con la for-

te convinzione che stiamo sulla strada finalmente giusta. Anche il fatto che sia stata ripresa la discussione in senato sulla legge per gli interporti, che era bloccata da tempo alla camera dei deputati, dimostra che si sta lavorando a un progetto “di rete intermodale”, che nel paese è sempre mancata. Vedremo come andrà a finire. Non dobbiamo dimenticarci che in gioco c'è molto: in Europa siamo uno degli attori più importanti, in termini industriali e produttivi, sulla logistica e sull'intermodalità abbiamo perso tanto, troppo tempo, una tendenza che dobbiamo riuscire a invertire per dimostrare la realtà del nostro sistema. ■

## **LE INDICAZIONI DEL GOVERNO**

Il ministero dei Trasporti, nel Discussion paper consegnato all'inizio dell'anno agli operatori (vedere Euromercati, n. 1-2, gennaio/febbraio 2016, pag.19, speciale interporti, ndr), ha delineato alcune misure per il rilancio del trasporto ferroviario merci e dell'intermodalità. Fra queste la determinazione di dare “sostegni pubblici” solo sulla base di un'analisi costi/benefici; il varo di un sistema di incentivi all'intermodalità che “assumano una forma strutturale, in modo da accompagnare il mercato del settore fino a raggiungere gli standard prestazionali europei anche sulla rete italiana”; tali incentivi inoltre saranno “certi e duraturi” in maniera da dare certezze agli operatori che decideranno di investire nel settore; la possibilità di utilizzare la leva fiscale nei confronti degli interporti, convertendo l'imu, per la quota destinata allo Stato, in risorse da vincolare per il potenziamento dei servizi interportuali e dell'intermodalità strada-rotaia.

# La mission di DKV: semplificare la vita dell'autotrasporto e degli autisti

“Aiutare il settore è non solo la nostra ragione d'essere, ma anche la chiave del nostro continuo successo”, dice Alessandro Gerini.



ALESSANDRO GERINI

“You drive, we care”, “Tu pensa a guidare, al resto pensiamo noi”, questo è il messaggio che DKV rivolge agli autisti e alle imprese dell'autotrasporto. Un messaggio che ha trovato sempre più conferme nel corso del tempo, perché DKV è un'azienda che opera al servizio dell'autotrasporto da più di ottant'anni (è nata in Germania nel 1934) e che, in particolare, dalla metà degli anni '60 ha inventato e introdotto sul mercato il concetto di “carta carburante”, sempre tecnologicamente migliorata nel corso del tempo, per poi estendere il servizio al settore dei pedaggi autostradali, rimborso IVA e recupero accise, assistenza stradale H24 e servizi online per la gestione e controllo del parco veicolare. Il successo dell'azienda e la conferma di quanto sia “corretto” e “adeguato” il messaggio che abbiamo prima ricordato sta anche nei “numeri”: nel 2015, il fatturato è cresciuto del 10%, dopo un 2014 più “difficile”, e l'incremento si sta confermando, sempre a

due cifre, anche nel corso di quest'anno. Abbiamo chiesto ad Alessandro Gerini, responsabile Telesales&Marketing di DKV Euro Service, quale sia la “chiave” del successo dell'azienda.

**LE VOSTRE PERFORMANCE SONO IN COSTANTE CRESCITA, NONOSTANTE L'AUTOTRASPORTO ABBA PASSATO MOMENTI COMPLICATI ANCHE PER VIA DELLE DIFFICOLTÀ ECONOMICHE. ALLA BASE DI QUESTI INCREMENTI, C'È UNA MOTIVAZIONE PARTICOLARE?**

“Credo che una motivazione di fondo ci sia. Una motivazione che premia la nostra filosofia aziendale, in altre parole la nostra ragione d'essere e di operare. Il nostro obiettivo è sostenere, aiutare, semplificare il lavoro delle imprese di autotrasporto. Ciò implica anche rendere tale lavoro meno oneroso, sotto il punto di vista sia economico sia gestionale. Tutte le nostre iniziative, tutte le nostre proposte vanno in questa direzione. Noi ci occupiamo di tante cose e tutte vanno a incidere su quelle voci che insieme compongono oltre l'80% dei costi di un'azienda di autotrasporto. Il solo carburante, sul quale noi operiamo da decenni, incide per circa il 30/35%. Se considera che in momenti di crisi come quelli che abbiamo attraversato

le imprese rivolgono molta attenzione al contenimento dei costi e altrettanta a quelle soluzioni, come le nostre, che vanno in tale direzione, si può rendere conto del perché del nostro successo.



**MI FA UN ESEMPIO CONCRETO?**

“Ne posso fare tanti, perché, come dicevo, tutto ciò che mettiamo in campo è mirato a migliorare sotto tutti gli aspetti il lavoro dell'autotrasporto. Consideri che, se parliamo di carburanti, pedaggi, riparazioni in officina e altre cose ancora che possono essere pagate con la DKV CARD, in tutta Europa, il nostro cliente non deve portare con sé il contante, spesso necessario in diverse valute, ma usa, appunto, la DKV CARD, e paga con un metodo posticipato, secondo contratto e attraverso il meccanismo del Reverse Charge per i rifornimenti in Italia con la possibilità di recuperare anche l'iva, nei paesi ove è possibile, con il servizio di rimborso anticipato. Questo è un notevole vantaggio, perché, ad esempio, secondo le tempistiche dei vari paesi, per l'iva non deve attendere in media tre mesi, ma si ritrova l'accredito direttamente in fattura. Inoltre, noi rendiamo ai nostri clienti report dettagliati che permettono loro di tenere sotto con-







*In 42 paesi vi sono 60 mila punti di accettazione della DKV CARD*

trollo e monitorare il loro parco veicolare. Offriamo, infatti, report individuali per singolo veicolo, per singola carta o tipologia di costo, nel quale sono registrati i dati delle transazioni, l'ammontare dei consumi, l'elenco dei pedaggi, i movimenti "anomali", le emissioni di CO2, i rimborsi iva ed altri parametri ancora.

Da notare ancora che le aziende, usando la nostra DKV CARD, posticipano il pagamento dei loro consumi, aumentando la liquidità aziendale. Infine, per i pedaggi, offriamo il vantaggio ai nostri clienti di ricevere un solo servizio di fatturazione, per la liquidazione di tutti gli importi, su quasi tutte le autostrade europee, oltre al fatto che possono, grazie sempre alla nostra carta, ottenere gli sconti massimi in molti paesi e usare DKV Box Select, unità di bordo interoperabile, totalmente compatibile per Francia, Spagna e Portogallo, i tunnel in Belgio e in Germania. Senza dimenticare di CONSORZIO DKV EURO SERVICE, il Consorzio italiano che permette agli autotrasportatori con mezzi superiori alle 3,5t, sede legale in Europa e iscritti all'Albo degli autotrasportatori (o in possesso di licenza se la sede è all'estero), di beneficiare dei rimborsi autostradali secondo delibera ministeriale e dell'Albo stesso sempre nell'ottica di avere un unico fornitore, un'unica fattura e un unico referente.

#### **QUANDO DICE "IN TUTTA EUROPA" COSA INTENDE?**

Il senso letterale del termine, mi riferisco ai 42 paesi dove sono presenti oltre 60 mila punti di accettazione della DKV CARD. Se parliamo del nostro paese, i punti di accettazione, dati a gennaio di quest'anno, sono oltre seimila e riguardano ogni marca di carburante e svariate officine di riparazione e manutenzione. Il nostro è il più esteso network esistente multimarca a basso costo, includendo anche le "pompe bianche" e la Grande Distribuzione. Ad esempio, in Francia, l'anno scorso abbiamo siglato una convenzione con i magazzini Leclerc e abbiamo fornito carburante ai nostri clienti per un consumo di oltre 90 milioni di litri in un anno. E rintracciare tutti i punti di accettazione è estremamente facile se si considerano sia DKV MAPS che DKV APP, due strumenti creati apposta per semplificare la ricerca delle nostre stazioni. Con DKV APP, scaricabile gratuitamente per smartphone e tablet sia per iOS, Android che Windows, il conducente può addirittura beneficiare della navigazione assistita mediante il programma di mappe che si preferisce, mentre con DKV MAPS si possono ottenere pianificazioni di viaggio assolutamente precise a seconda della compilazioni dei filtri personalizzabili. Inoltre, possiamo dire che ovunque ci siano pedaggi autostradali da pagare con la nostra carta è possibile farlo. Lo stesso vale per pagamenti di traghetti, trafori, ponti.

#### **SVOLGETE ANCHE INTERVENTI DI ASSISTENZA STRADALE?**

A disposizione dei clienti c'è un numero d'emergenza che fornisce assistenza immediata a livello internazionale, multilingue, 24 ore su 24. Se qualcuno chiede un intervento attraverso una chiamata su smartphone, ovunque si trovi, anche sul ciglio di una strada sperduta, alle 3 del mattino, noi identifichiamo il luogo dove si trova, grazie alla ge-

olocalizzazione, la tipologia del cliente e rispondiamo in madre lingua. Nel 2014, il nostro servizio assistenza ha ricevuto ben 384 mila chiamate e nel 90% dei casi ha risolto il problema nell'arco di trenta minuti. Gli interventi possono riguardare necessità di riparazione di autoveicoli, mezzi pesanti, furgoni, semirimorchi, rifornimenti o riparazioni in stazioni di servizio o officine non convenzionate DKV, anticipo contanti per pagamento di multe e cauzioni, noleggio di auto o camion, ecc. Controlliamo anche il costo di eventuali riparazioni effettuate nel paese dove si è verificato un guasto. Tutto ciò nella logica di quanto abbiamo detto all'inizio: ossia che l'autista guida e noi pensiamo al resto, a semplificarci la vita e il lavoro, che è, appunto, la nostra "mission".



*Il servizio assistenza della società è in grado di aiutare un cliente a qualunque ora e in qualunque punto d'Europa si trovi*

#### **UN'ULTIMA DOMANDA: COME ABBIAMO VISTO DKV STA CRESCENDO. AL NETTO DI QUANTO LEI DICEVA SUL MAGGIOR RICORSO CHE LE AZIENDE OGGI FANNO A SOLUZIONI CHE TENDONO AL CONTROLLO DEI COSTI, GIUDICA, DAL VOSTRO ANDAMENTO, CHE NEL NOSTRO PAESE S'INTRAVEDA UNA RIPRESA?**

E' fuor di dubbio che il mercato dell'autotrasporto stia tornando a macinare chilometri. Questo è un dato che conferma che qualcosa nella nostra economia si sta muovendo. E' un dato che "parla" di ripresa. ■

# Tempo di bilanci per il team di Engel & Völkers Commercial

Al secondo anno di attività, i risultati ottenuti sono andati oltre le aspettative. I trend dell'immobiliare logistico in Italia.

di **Ornella Giola**

**N**ella sede di Milano, incontriamo il team di Engel & Völkers Commercial. La società, la cui casa madre è ad Amburgo (Germania), è operativa da circa due anni con una propria sede nel capoluogo lombardo, in via dei Bossi 7, a poca distanza da piazza Duomo. La sfida è stata lanciata nel 2014 da due partner, Roberto Magglio, già presente in Italia con la divisione "luxury residenziale" di Engel & Völkers e da Gianluca Sinisi, forte di una lunga esperienza manageriale in società di advisory internazionali. Il team italiano di Engel & Völkers Commercial (focalizzato sugli immobili commerciali) include anche Alessandra Rabuini, proveniente dal settore logistico, dove ha ricoperto ruoli dirigenziali in aziende nazionali e multinazionali e da Andrea Garretta, con esperienze maturate prima nella Gdo e poi in società del settore dell'advisory immobiliare.

## A QUASI DUE ANNI DALL'INIZIO DELLA VOSTRA OPERATIVITÀ È POSSIBILE EFFETTUARE UN PRIMO BILANCIO DI QUANTO RAGGIUNTO?

**Sinisi:** siamo partiti da poco, ma ci stiamo imponendo in certi settori; quello che ci manca è il network forte di decenni di presenza sul mercato, però ci stiamo attrezzando: presto ci saranno divisioni commerciali Engel & Völkers anche in Francia e nel Regno Unito, con la casa madre che dalla sede di Amburgo coordinerà il tutto. Talvolta la divisione commercial viene ancora



*"Nell'immobiliare logistico nazionale c'è fermento perché in primo luogo la vacancy si è ridotta", afferma Sinisi*

confusa con la residenziale, ma per noi questo è quasi un vento, dal momento che trasferiamo la stessa qualità e professionalità di Engel & Völkers residenziale sul mercato commerciale.

## LA SCOMMESSA È STATA VINTA DUNQUE?

**Sinisi:** direi proprio di sì e i risultati del primo anno sono andati addirittura al di là delle nostre attese e a metà del secondo anno i segnali sono davvero incoraggianti. Il nostro core business è rappresentato da locazioni di office, retail e logistica industriale. Accanto a questo stiamo investendo e proseguendo nell'attività di investment. Nostra intenzione è di dar vita a una società stabile e che duri nel tempo, non abbiamo pressioni da azionariato diffuso

o da un gruppo alle spalle che preme per raggiungere determinati risultati in tempi brevi. Abbiamo una grande prospettiva di crescita, focalizzata soprattutto nel medio periodo.

## QUALI LE VOSTRE STRATEGIE NEL BREVE-MEDIO PERIODO?

**Sinisi:** puntiamo a consolidare la nostra presenza nei segmenti office e retail, rafforzando l'agency; per la logistica industriale andiamo avanti sulla strada tracciata, mentre da settembre affronteremo anche il mercato dell'hotellerie.

## COME SI PRESENTA IL MERCATO DELLA LOGISTICA ITALIANA?

**Sinisi:** come Engel & Völkers stiamo valutando opportunità da proporre a-

gli investitori istituzionali per quanto riguarda sia immobili già presenti da transare sia pre-let e quindi ancora da costruire. Al momento c'è fermento, perché la vacancy si è ridotta e gli operatori che vogliono spazi performanti e moderni non hanno intenzione di sbarcarsi l'onere di un immobile e quindi cercano investitori che li supportino. Per quanto riguarda gli investimenti speculativi il mercato italiano ci ha insegnato che non è pronto per questo tipo prodotto, soprattutto perché non c'è una seria regolamentazione dello sviluppo della logistica sul territorio.

#### **LA LOGISTICA IMMOBILIARE HA PERÒ UNA CRESCITA NEL COMPLESSO LIMITATA. COME MAI?**

**Sinisi:** perché è il prodotto a essere limitato. Negli anni di crisi i portafogli industriali sono stati acquistati sempre dagli stessi soggetti (pochi e ben conosciuti), ma dopo l'avvento dei fondi opportunistici entrati nel 2013 sul mercato ora si assisterà a un'uscita di tali fondi; ci sarà quindi bisogno di nuovi

#### **POSSIAMO DIRE CHE ANCHE NELL'IMMOBILIARE LOGISTICO È IN ATTO UNA RIVOLUZIONE, PER VIA DELL'AVVENTO DI NUOVI PLAYER E DI INEDITE TENDENZE DEL CONSUMATORE?**

**Garretta:** l'avvento di un eCommerce strutturato sta innescando nuove dinamiche anche per quel che riguarda il mondo della logistica, oltre che in generale quello dei consumi. Oggettivamente la logistica dell'ultimo miglio diventerà prioritaria e sarà al centro dell'attenzione degli operatori sia attuali che di quelli che si apprestano a entrare nel mercato. Si prospettano soluzioni interessanti anche per i cosiddetti "brownfield", strutture dismesse localizzate attorno ai grandi centri urbani da recuperare, perché strategiche per via appunto della loro localizzazione. Qui però va aperta una parentesi: indispensabile è e sarà il supporto della pubblica amministrazione che dovrebbe sburocratizzare le pratiche di recupero evitando poi di chiedere costi immotivati, eccessivi e insostenibili da parte degli investitori.



*"L'avvento di un eCommerce strutturato sta innescando nuove dinamiche anche per quel che riguarda il mondo della logistica" sottolinea Garretta*

soggetti più industriali e sarà interessante vedere come tali soggetti valorizzeranno i portafogli acquistati.

#### **ANCHE IL MATTONE DOVRÀ QUINDI FARE I CONTI CON LA RETE?**

**Garretta:** certo e dovrà rapportarsi

in modo corretto con essa, perché con l'avvento di nuovi consumi si creeranno nuove forme distributive. La stessa Gdo sta inquadrando meglio l'eCommerce, considerandolo non più e non solo un segmento marginale, ma con le vendite del fresco e del superfresco su piattaforme informatiche e telematiche sta mutando anche la sua percezione del rapporto col consumatore. E pure i big della logistica dovranno cambiare pelle.

#### **MA IN CONCRETO COSA CAMBIERÀ PER PIATTAFORME, MAGAZZINI LOGISTICI, CENTRI DISTRIBUTIVI E QUANT'ALTRO?**

**Rabuini:** accanto a grandi magazzini, tipo i mega-centri distributivi multipiano di Amazon con quasi 100 mila mq, 12 metri di altezza e vicini a svincoli autostradali, si avranno, per la distribuzione locale e capillare, dei centri di cross-docking da 2 a 5 mila mq, a partire dai quali si effettueranno le consegne in città; saranno alti al massimo 7 metri, dotati di software di smistamento, con servizi h 24 per rifornire padroncini o addirittura droni. Si assisterà a un ritorno al passato distributivo, con ruolo prioritario delle aree urbane con consegne dai tempi sempre più ridotti. In più aumenteranno lockers o spazi ad hoc dove il cliente potrà ritirare la merce acquistata. Anche i grandi player stanno pensando di appoggiarsi in ambito urbano a negozi già esistenti e dove l'utente finale può effettuare il pick-up del prodotto.

#### **MILANO, ROMA, LA DORSALE DI BOLOGNA E PIACENZA CONTINUERANNO A ESSERE PRIORITARIE NELLO SVILUPPO LOGISTICO?**

**Garretta:** l'eCommerce chiede servizi e soluzioni più capillari e quindi i centri minori e la provincia italiana avranno un ruolo anch'esso strategico, non potendo più essere ignorate. Non più quindi solo hub e mega-hub, ma anche centri più piccoli, con effettivi minori costi ambientali. ■



# Porto della Spezia e intermodalità

Nello scalo sono previsti interventi infrastrutturali che porteranno entro il 2020 la sua capacità a due milioni di teu e miglioreranno ulteriormente la già alta vocazione ferroviaria per i trasporti terrestri.

di **Eugenio Muzio**

**S**u Euromerci (n. 4, aprile 2016, pag. 39) è stata effettuata una disamina del porto di Trieste in un contesto che ha lo scopo di presentare le più importanti realtà portuali italiane con reali possibilità di svolgere un ruolo primario nel paese specie con l'ambizione di servire non solo il territorio italiano ma anche i bacini di traffico

ni. Nella realtà esistono situazioni che potrebbero modificare notevolmente l'attuale ripartizione dei traffici.

Premesso che molte delle rotte utilizzate sono da e per il Far East e obbligatoriamente utilizzano il Canale di Suez, il recente suo raddoppio offre nuove possibilità ai porti mediterranei se adeguatamente strutturati e attrezzati.

standard europei presenti nei porti del nord Europa. A nostro giudizio, l'obiettivo dovrebbe essere quello di offrire servizi adeguati ai bacini di traffico italiani ma anche a quelli altrettanto importanti ubicati a ridosso delle Alpi. Se il "sistema Italia" saprà cogliere con i giusti interventi le opportunità prima citate si aprirà per i nostri porti una nuova

Il porto: **OGGI**



Il porto: **DOMANI**



al nord delle Alpi. Il tutto nella convinzione, come già spesso sottolineato su Euromerci, che attualmente i grandi interscambi di merce su scala mondiale sono appannaggio pressoché esclusivo dell'intermodalità con il container Iso utilizzato nelle varie tipologie esistenti in funzione della merce trasportata. Abbiamo già evidenziato che in ambito europeo i porti del North Range sono la meta privilegiata delle nuove grandi navi da 20 mila teu, e oltre, e che questi porti con relazioni di traffico molto efficienti attualmente servono quasi tutti i paesi europei. Questa realtà potrebbe sembrare punitiva per i porti del Mediterraneo, in particolare per i porti italia-

Porti che, grazie anche a un aumento di efficienza dei servizi, potrebbero offrire prestazioni adeguate in una realtà che può consentire di ridurre il transit time di navigazione di circa quattro giorni rispetto al North Range. Ovviamente, per tradurre questa riduzione dei tempi di navigazione da un'opzione potenziale a una realtà, occorre che tutto il sistema al servizio dei traffici sia reso efficiente in maniera adeguata. Ci riferiamo non solo alle attività portuali, ma anche a una funzionalità doganale comparabile con quella dei paesi più avanzati e, soprattutto, a un sistema di trasporto ferroviario dai porti ai luoghi di carico/scarico delle merci che rispondano agli

stagione indubbiamente positiva.

In questo articolo si intende illustrare la realtà attuale e futura del porto della Spezia indubbiamente uno dei più importanti e dinamici in Italia caratterizzato già da una significativa vocazione ferroviaria.

**Il porto della Spezia**, a prescindere dalle infrastrutture dedicate al transhipment, è il secondo porto italiano per la movimentazione dei container. Nel 2015, sono stati movimentati ben 1.300.442 teu, risultato praticamente analogo al 2014. Il traffico intermodale del porto è essenzialmente costituito da container marittimi movimentati nei due

terminal di La Spezia Container Terminal (L-SCT) e nel Terminal del Golfo (TDG). I mercati di riferimento dei traffici attestati a La Spezia sono i paesi asiatici con una quota del 44,0%; le Americhe con il 24,8%; i paesi africani con il 19,5%; i paesi europei con il 9,3%; l'Oceania con il 2,4%. Comples-



sivamente, il porto dispone di una superficie operativa di 575 mila mq, di cui 312 mila sono a disposizione delle strutture intermodali, quali LSCT (molo Fornelli e Terminal Ravano per 270 mila mq) e TDG (per 42 mila mq). Dispone, inoltre, di un'infrastruttura ferroviaria di 17 km che permette anche la connessione con il terminal di Santo Stefano Magra, elemento indispensabile quale polmone del porto per un rapido smaltimento dei container e il loro successivo rilancio verso le destinazioni finali.

**Il terminal LSCT.** La struttura in concessione al gruppo Contship Italia è indubbiamente l'elemento più importante delle attività intermodali effettuate nel porto spezzino. Nel 2015, sono stati movimentati 1.196.071 teu con un incremento del 7,8% sul 2014. Questi risultati collocano LSCT come uno dei più importanti terminalisti container in Italia.

Il molo Fornelli dispone di 1.138 m di banchina e di un pescaggio di 14 m che permette l'attracco di navi fino a 15 mila teu. Queste caratteristiche lo rendono particolarmente idoneo alla gestione dei grandi traffici transoceanici. È equipaggiato con nove gru portainer, di cui 7 post-panamax, con gru da piazzale gommate e su rotaia nonché carrelli gommati per la movimentazione da piazzale. Il terminal è anche dotato di

cinque binari ferroviari che permettono la formazione di oltre 200 treni alla settimana. Nel 2013, sono stati movimentati oltre 116 mila carri ferroviari che hanno attestato al 27% la quota di traffico servito con l'intermodale strada-rotaia. Questo risultato colloca LSCT a una percentuale tra le più elevate in Italia e con 276 mila teu trasportati risulta essere il leader in Italia come utilizzo portuale/intermodale della ferrovia. Contship Italia, controllante di LSCT, è anche proprietaria della società Sogemar, il più importante operatore intermodale container italiano che giornalmente effettua connessioni ferroviarie con i più importanti inland terminal del nord Italia e anche con il centro e il sud del paese.

LSCT al molo Fornelli opera con navi che collegano La Spezia al Far East con i più importanti porti della Cina, con la Malesia, con Singapore, con la Corea del Sud, nonché con India, Pakistan e Sri Lanka. Inoltre, vi sono grandi collegamenti con i più importanti porti degli Usa lato Atlantico e lato Pacifico nonché col Canada, il Messico, Panama e le isole Bahamas. Infine LSCT è collegata anche nel Medio Oriente con Egitto, Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi.

**Il terminal del Golfo,** in concessione alla società armatoriale Gruppo Tarros, è utilizzato al 75% per i traffici di

quest'ultima e solo al 25% per armatori terzi. Il terminal è attrezzato con una gru portainer, con una seconda gru mobile della portata di 100 t e di numerosi fork lift per la movimentazione di piazzale. È dotato di due binari per l'inoltro di treni di container via ferrovia. L'impianto

nel 2015 ha movimentato 104 mila teu con una flessione del 7,7% rispetto all'anno precedente essenzialmente in conseguenza delle situazioni di crisi in molte aree della sponda sud del Mediterraneo. TDG, tramite la sua controllante Tarros, è particolarmente specializzata nelle connessioni marittime con 20 porti di 11 paesi della sponda sud del Mediterraneo. Inoltre, Tarros tende sempre più a proporsi sul mercato non solo come un armatore ma anche come un operatore intermodale per tutta la catena dal luogo di carico a quello di scarico e viceversa per prestazioni door to door. In questa veste è anche un utilizzatore del servizio ferroviario. Tarros dispone anche, tramite la controllata Nora, di un'area di 100 mila mq a S. Stefano Magra nella quale offre il trattamento di superfici metalliche, riparazioni e stoccaggio container.

**Area di S. Stefano Magra.** A soli otto km, nell'entroterra, è presente un'area di un milione di mq di proprietà FS Logistica che è stata trasformata in un territorio logistico al servizio del porto. Attualmente, vi sono insediate oltre dieci aziende specializzate in attività collaterali ai traffici container. Dal 2013, è stata concessa in gestione all'Autorità portuale un'area di 300 mila mq, sulla quale sono state concentrate tutte le attività di verifica e controllo connesse >



con il trasporto ferroviario, comprese le attività della dogana, della guardia di finanza, ecc. Questo consente una fluidificazione massima per accelerare il transit time dei container.

Per ottimizzare ulteriormente il traffico, l'Autorità portuale ha dato vita a una nuova società di manovra ferroviaria denominata Rail Shunting Company che esegue in forma consortile tutte le manovre in porto e le tradotte fra il porto e il retroporto di S. Stefano Magra nel quale arrivano e partono i treni completi per le varie destinazioni.

**Il futuro del porto.** L'Autorità portuale ha dato avvio a un importante piano di ampliamento delle infrastrutture per complessivi 200 mila mq circa, che si completerà nel 2020, per modernizzare e ampliare il potenziale ricettivo dei moli con particolare riferimento a quelli dedicati alle attività intermodali. In particolare:

- Molo Fornelli: prolungamento di circa 150 m con un'ulteriore area disponibile di 18 mila mq e nuovi fondali con pescaggio 15 m. Con questi lavori il terminal potrà ospitare in contemporanea due navi da 15 mila teu;
- Marina di Canaletto: prolungamento del terminal Ravano fino al Molo Fornelli con conseguente tombamento e la creazione di una nuova banchina di 495 m e un'estensione totale di 90 mila mq. Anche in questo caso il nuovo molo avrà un pescaggio di 15 m e potrà ospitare navi fino a 15 mila teu;
- l'accoppiata dei lavori di ampliamento e modifica infrastrutturale del Molo Fornelli con il congiungimento Fornelli-Ravano-Marina di Canaletto porterà il porto della Spezia a disporre di un potenziale di due milioni di teu;
- per gli importanti lavori prima indicati è previsto l'impegno finanziario del Gruppo Contship per complessivi 300 milioni di euro di cui oltre 150 per le infrastrutture portuali;
- Gruppo Tarros-Terminal del Golfo: prolungamento del molo di 76 m e aumento dell'area di 11.500 mq. E' in previsione anche il tombamento dell'area mare fra il Terminal del Golfo e il molo Enel che aumenterà ulteriormente il potenziale. Per la realizzazione degli interventi vi è l'impegno del Gruppo a finanziamenti per 105 milioni di euro di cui 45 per le infrastrutture portuali;
- Infrastruttura ferroviaria: l'Autorità portuale è anche impegnata in una ristrutturazione completa del sistema ferroviario portuale con riprogettazione dei fasci binari esistenti. L'obiettivo è di puntare a un potenziale del 50 % di traffico

instradato via ferrovia;

- S. Stefano Magra: è già stata realizzata la nuova recinzione doganale nell'area retroportuale destinata a Centro unico dei servizi portuali. Sono previsti inoltre lavori di sviluppo della piattaforma logistica intermodale per offrire al mercato servizi e prestazioni ancora più confacenti alle esigenze.

**Conclusioni.** Questo articolo si è proposto l'obiettivo di dare una panoramica del porto della Spezia nelle sue varie componenti del settore intermodalità con un'analisi della situazione attuale e delle sue proiezioni future. Dimostra in modo palese che La Spezia ha tutte le carte in regola per continuare a ricoprire il secondo posto in Italia per quanto attiene la movimentazione dei container con una vocazione unica per l'instradamento ferroviario e con accorgimenti tecnico/normativi che la pongono in una posizione che sempre più sarà di interesse del mondo armatoriale e dell'economia italiana. L'auspicio è che una volta terminati i lavori sull'infrastruttura ferroviaria della linea di collegamento fra S. Stefano Magra e Firenze con le nuove sagome e i nuovi moduli, di competenza Rfi e previsti entro il 2018, La Spezia possa competere per divenire anche un porto per traffici con origine/destino i bacini a nord delle Alpi. ■





# Amore per la semplicità

## La logistica da un diverso punto di vista

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

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

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

Altre informazioni su come trasformare la tua supply chain all'indirizzo:  
[www.cevalogistics.com](http://www.cevalogistics.com)



Making business flow

# Be inspired



## Entrate nella nostra idea di logistica.

Pensiamo a nuovi sistemi energetici. Pensiamo a una nuova connettività con tecnologia Smart. Pensiamo a nuove soluzioni per movimentare le merci e per migliorare l'efficienza delle vostre operazioni logistiche. Pensiamo a una automazione semplice.

Le nostre idee muovono la logistica e vi portano fra le tecnologie del futuro.

think **Future**      think **Toyota**

Scoprite le nostre idee [www.toyota-forklifts.it](http://www.toyota-forklifts.it)

**TOYOTA**

MATERIAL HANDLING