

## IL BOARD DI CEVA ITALIA: "LA TUA SQUADRA LOGISTICA: LA FORZA DELLA MULTINAZIONALE E IL SERVIZIO SU MISURA DELLA BOUTIQUE"



### ALLA CHIMICA SERVE UNA NUOVA LOGISTICA

**UNIONE EUROPEA**  
Bocciati i costi  
minimi di sicurezza

**ASSOLOGISTICA**  
Non ci sarà sviluppo  
senza le riforme

**PORTUALITÀ**  
Le tante "ombre"  
dei nostri scali



La vostra supply chain non  
ha mai avuto tanto valore.

GEFCO ENGINEERS YOUR PRODUCTIVITY

Il controllo della supply chain è un elemento chiave per la vostra crescita e la vostra redditività. Gefco progetta e implementa costantemente soluzioni logistiche integrate su scala internazionale. Per saperne di più, consultate il sito [www.gefcoengineersyourproductivity.com](http://www.gefcoengineersyourproductivity.com)

**GEFCO**

LOGISTICS FOR MANUFACTURERS

---

# **LA UE BOCCIA I COSTI MINIMI**

## **Ora un corretta collaborazione...**

---

LA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA, NELLA SENTENZA DEL 4 SETTEMBRE, HA RITENUTO CHE LA NORMATIVA ITALIANA SUI COSTI MINIMI PREGIUDICA "LA CONCORRENZA NEL MERCATO INTERNO PERCHÉ LIMITA LA LIBERTÀ DEGLI ATTORI DI MERCATO NEL DETERMINARE IL PREZZO DEI SERVIZI DI TRASPORTO DI MERCI SU STRADA". INOLTRE, TALE NORMATIVA "NON STABILISCE ALCUN NESSO TRA LA SICUREZZA STRADALE E I COSTI MINIMI E NON RISULTA IDONEA NÉ DIRETTAMENTE NÉ INDIRECTAMENTE A CONSEGUIRE L'OBIETTIVO". INFINE, LA SENTENZA HA STIGMATIZZATO ANCHE LA COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO (ORA SCIOLTO) CHE "CALCOLAVA" IN PASSATO I COSTI MINIMI. LE DETERMINAZIONI ALLE QUALI È GIUNTA LA CORTE EUROPEA SONO IDENTICHE A QUELLE ESPRESSE, A PARTIRE DAL 2011, DALL'AUTORITÀ ITALIANA GARANTE DELLA CONCORRENZA, CHE RITENEVA I COSTI MINIMI "TARIFE OBBLIGATORIE", SENZA ALCUN COLLEGAMENTO REALE CON LA SICUREZZA STRADALE, E CONFIGURAVA L'OSSERVATORIO COME UNA SORTA DI "CARTELLO" DEI FORNITORI DI SERVIZI DI AUTOTRASPORTO. NON SOLO, MA L'AUTORITÀ NEL MARZO 2012 CHIEDEVA UFFICIALMENTE AL MINISTERO "DI RISTABILIRE NEL SETTORE CORRETTE DINAMICHE CONCORRENZIALI". CIÒ NON È AVVENUTO, COME SAREBBE INVECE SUCCESSO IN QUALSIASI PAESE NORMALE (ALTRIMENTI A COSA SERVE UN'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA?) CON LA CONSEGUENZA DI APRIRE UNA MONTAGNA DI CONTENZIOSI, DI COINVOLGERE TRIBUNALI CIVILI E AMMINISTRATIVI, DI COSTRINGERE TANTE ASSOCIAZIONI E AZIENDE A INTRAPRENDERE LE VIE LEGALI: UN GRANDE SPRECO DI TEMPO E DI RISORSE. TUTTO CIÒ A SCAPITO DEL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE E DELLO STESSO AUTOTRASPORTO. COSA FARE ORA? IN UN COMUNICATO ASSOLOGISTICA, COSÌ COME LA CONFINDUSTRIA, SI È DICHIARATA "PRONTA A LAVORARE PERCHÉ SI STABILISCA RAPPORTI CORRETTI E TRASPARENTI DI LIBERO MERCATO TRA COMMITTENZA E AUTOTRASPORTATORI, CHE GARANTISCA LAVORO, LEGALITÀ, MARGINI E COMPETITIVITÀ A TUTTI I SOGGETTI INTERESSATI. TUTTO CIÒ IN UN CONFRONTO APERTO, NON PREGIUDIZIEVOLE E SCEVRO DA QUALSIASI INTERMEDIAZIONE, IN PRIMO LUOGO DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE". QUESTA È LA STRADA FINALMENTE DA PERCORRERE, SEMPRE CHE SI RIESCA A SUPERARE IL CIECO CORPORATIVISMO DI UNA PARTE DELL'AUTOTRASPORTO, CHE, AIUTATO DALLA POLITICA E DAL MINISTERO, COME NEL CASO DEI COSTI MINIMI, NEGLI ULTIMI DECENNI È SEMPRE RIUSCITO A GESTIRE IL SETTORE.



Assologica

**EUROMERCI**



Cultura • Formazione  
Assologica

organizzano

in collaborazione con



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

La cerimonia di assegnazione dei premi si svolgerà il 14 novembre 2014,  
presso il Circolo della Stampa di corso Venezia 48 a Milano

Sarà preceduta dal convegno:  
"AMBIENTE, ENERGIA, LOGISTICA: LA SOSTENIBILITÀ COME LEVA  
COMPETTIVA O SEMPLICE DICHIARAZIONE DI INTENTI?"

L'evento (ore 9,30-13,00) è pubblico

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

# VI SEGNALIAMO

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

Redazione Milano  
Via Cornalia 19 - 20124 Milano  
tel. 02.669.1567 - fax 02.667.142.45  
internet: [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
e-mail: [redazione@euromerci.it](mailto:redazione@euromerci.it)

Redazione Roma  
Via Panama 62 - 00198 Roma  
tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824  
Internet: [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
e-mail: [redazione@euromerci.it](mailto:redazione@euromerci.it)

Direttore responsabile  
**Jean Francois Daher**

Sito [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
a cura di **Ornella Giola**  
e-mail: [ogiola@euromerci.it](mailto:ogiola@euromerci.it)  
cell.331.674.6826

Stampa  
Mediaprint Milano

Pubblicità  
**Mariarosa Mazzoleni**  
cell.335.532.7936  
[mazzolenimariarosa@gmail.com](mailto:mazzolenimariarosa@gmail.com)

## Economia

**CONFINDUSTRIA:  
SCENARI ITALIANI**

8

## Economia del mare

**RISCHI  
E OPPORTUNITÀ**

12

## Cover

**CEVA: MULTINAZIONALE  
CON IL "TOCCO" BOUTIQUE**

34

## Industria

**ALLA CHIMICA SERVE  
UNA NUOVA LOGISTICA**

37

## Assemblea Assologistica

**NON CI SARÀ SVILUPPO  
SENZA LE RIFORME**

40

## Portualità

**LE TANTE "OMBRE"  
DEI NOSTRI SCALI**

42

## Inchiesta Euromerci

**CROLLA LA FERROVIA,  
COME RECUPERARLA?**

46

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

4

**NEWS**

16

**DALLE AZIENDE**

20



## LA VOSTRA CONTINUITÀ È NEI NOSTRI PIANI

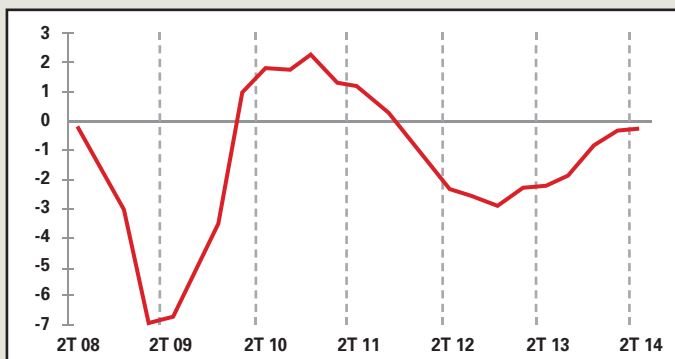
Certiquality per la Business Continuity,  
l'Ambiente, la Qualità e la Sicurezza  
delle aziende di trasporti,  
logistica e magazzinaggio.  
[www.certiquality.it/logistica-trasporti](http://www.certiquality.it/logistica-trasporti)

## Italia: la sindrome giapponese

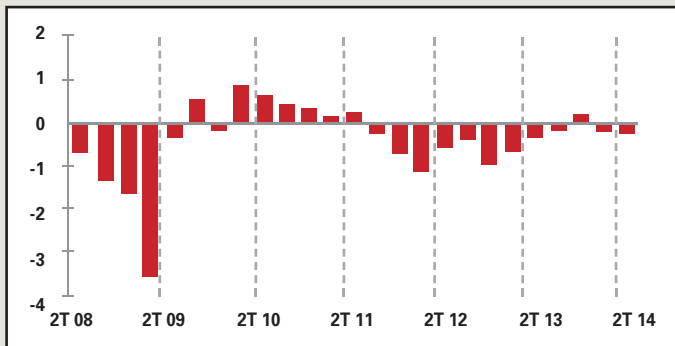
### Stima del Pil

Fonte: ISTAT

(2° trimestre 2014, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



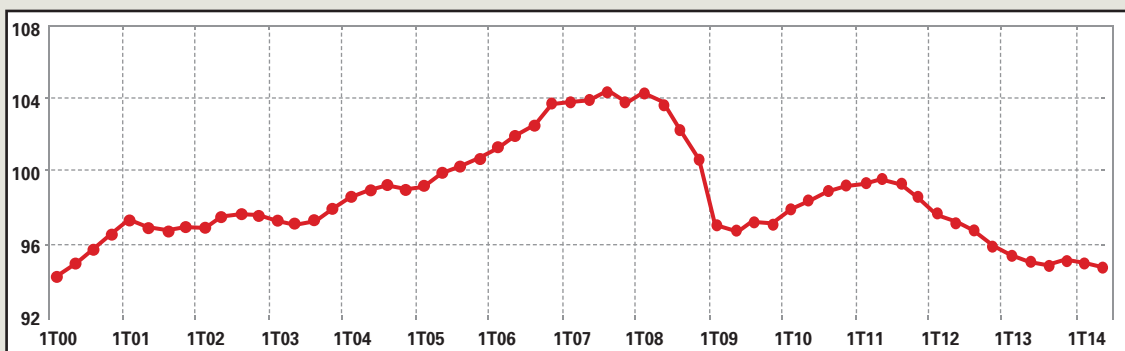
(2° trimestre 2014, variazioni % sul mese precedente)



In questa rubrica abbiamo parlato spesso, e da tempo, sul "rischio deflazione" al quale il nostro paese stava andando incontro. Sui media e nei dibattiti tale situazione non è mai stata presa nella dovuta considerazione e ancor meno nel dibattito politico. Si parla sempre di stagnazione, di recessione. Oggi, con il risultato negativo per due trimestri consecutivi del Pil si sente parlare di "terza stagnazione", come se la situazione che attraversa l'Italia avesse delle "tappe". Non è così, perché la "traiettoria", se così possiamo chiamarla, lungo la quale si muove da anni il paese è sempre la medesima. Una "traiettoria" che non ha visto alcun intervento deciso in materia di economia, lavoro, fiscalità, credito bancario, promozione della domanda interna e che ci ha condotto nella palude della deflazione. La dimostrazione sta in tutti gli indicatori: i prezzi alla produzione dei prodotti industriali calano (il valore dell'indice Istat è diminuito a giugno dell'1,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso), così come quelli al consumo (a luglio, l'indice armonizzato Ipca, che tiene conto dei saldi estivi, al contrario dell'indice Nic, è diminuito del 2,1% sul mese precedente ed è restato invariato rispetto allo stesso mese del 2013), si sono fermati gli investimenti (nel 2013, 3,2 punti di Pil in meno rispetto al 2007), in particolare quelli pubblici sono letteralmente crollati dal 2009, intorno al 30%, il credito bancario ha continuato a flettere negli ultimi anni. Quest'ultimo punto è deci- >

### L'andamento del Pil (valori concatenati, numero indice 2005=100)

Fonte: ISTAT



## Linde Safety Pilot.

La perfezione nella sicurezza.

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

Linde Safety Pilot.  
Vai al massimo. Mai oltre!

Linde Material Handling

*Linde*



**Linde Material Handling Italia SPA**

Via del Luguzzone, 3 - 21020 Buguggiate (VA)

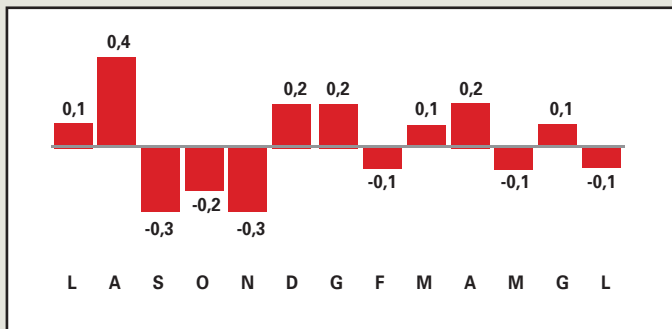
[www.linde-mh.it](http://www.linde-mh.it), [info@linde-mh.it](mailto:info@linde-mh.it)

Numero Verde  
**800.200850**

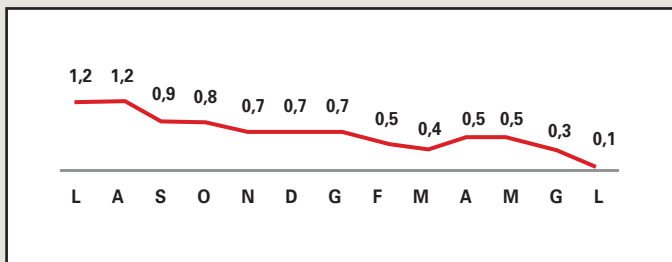
## Indice generale NIC\*

Fonte: ISTAT

(luglio 2013-luglio 2014, variazioni % sul mese precedente)



(luglio 2013-luglio 2014, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



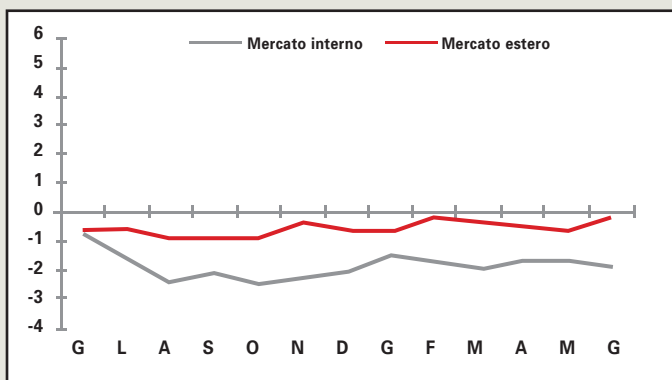
\* Indice generale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, esclusi i tabacchi.

sivo: senza credito, senza investimenti l'economia non riparte e i consumi non aumentano, ma le prospettive, almeno per tutto il 2014, non sono positive. Scriveva, infatti, recentemente la Corte dei Conti: "Non sembra esservi tanto il rischio di un aumento dei tassi, quanto la mancata trasmissione al settore reale delle condizioni di abbondante liquidità che si riscontrano sul mercato finanziario... gli impieghi bancari continuano a diminuire... è difficile che le molte ragioni sottostanti all'inaridimento dei flussi creditizi (necessità di ricapitalizzare degli istituti bancari, elevata incidenza delle sofferenze, vincoli prudenziali imposti da Basilea 3) possano venire meno nel volgere di pochi mesi". La Bce ha tagliato ancora i tassi d'interesse agli inizi di settembre portandoli da 0,15% allo 0,05%, ossia al limite più basso possibile, come ha dichiarato lo stesso Draghi. Il problema è, però, un altro: la deflazione è difficilmente superabile affidandosi alle sole politiche monetarie. Un esempio eclatante in questo senso è dato dalle politiche economiche giapponesi, che dal 2000 stanno confrontandosi con la deflazione seguita alla deflagrazione della bolla immobiliare (è stato stimato che il valore dell'area residenziale di Tokyo avesse superato nel 1989 quello di tutti gli Stati Uniti), immettendo con tasso 0,0% enormi flussi di danaro per oltre vent'anni nella speranza di riattivare la domanda interna e far ripartire la produzione delle im-

## Prezzi alla produzione dei prodotti industriali

Fonte: ISTAT

(giugno 2013-giugno 2014, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

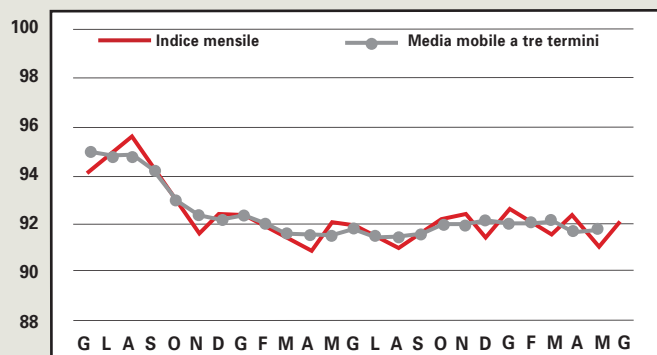




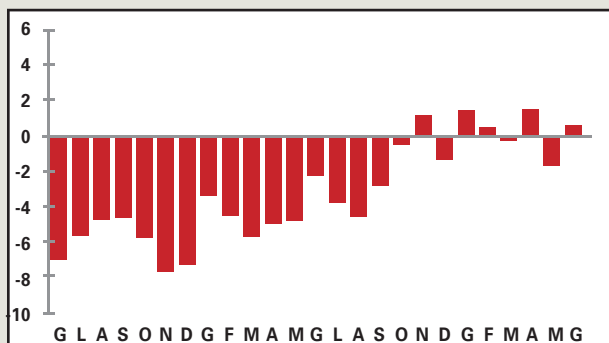
## Produzione Industriale

Fonte: ISTAT

(giugno 2012-giugno 2014, variazioni % sul mese precedente)



(giugno 2012-giugno 2014, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



prese. Con risultati deludenti. Tanto è vero che a inizi di settembre il governatore della banca centrale Haruhito Kuroda ha sottolineato l'esigenza di continuare in una politica anti-deflazione, la "debolezza della ripresa" e l'obiettivo di portare l'inflazione al 2%. Tanti studi e analisi hanno cercato di approfondire quanto accaduto in Giappone, sottolineando anche fenomeni di carattere psicologico, come la forte propensione al risparmio dei giapponesi, più propensi all'accumulo che al consumo. In generale, inoltre, quasi sempre (ed è avvenuto ad esempio nel 1929 negli Usa e lo stesso è avvenuto, come detto, in Giappone) la deflazione viene a seguito di enormi manovre speculative che pongono poi nell'impossibilità di pagare i debiti contratti con le banche. In Italia, si sta verificando a seguito dell'enormità del debito pubblico e all'esigenza di ripagarlo e di pagarne gli interessi. In tali condizioni diventa estremamente complicato riuscire a interrompere il "ciclo" negativo che si apre in una fase deflattiva: bassi consumi, bassi prezzi, ridotta produzione, taglio dei costi aziendali con riduzione di occupati, aumento della disoccupazione, difficoltà ad accedere (nonostante la presenza di una forte liquidità) al credito bancario causa l'alto numero di sofferenze sia delle famiglie sia delle imprese. Comunque, il modo peggiore è quello di fare proclami e di non far seguire azioni concrete e mirate all'obiettivo. ■

## Produzione industriale per settore d'impresa

Fonte: ISTAT

(giugno 2014, variazioni %)

Raggruppamenti principali di industrie	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	Giu. 14 Mag. 14	Apr 14-Giu 14 Gen 14-Mar14	Giu 14 Giu 13	Gen-Giu 14 Gen-Giu 13
<b>Beni di consumo</b>	+2,5	-0,2	+3,5	+0,8
<i>Durevoli</i>	+2,9	-0,2	+2,6	-0,8
<i>Non durevoli</i>	+2,5	-0,2	+3,6	+1,1
<b>Beni strumentali</b>	+2,6	-1,7	-0,1	+0,4
<b>Beni intermedi</b>	-0,2	-1,0	-1,3	+2,0
<b>Energia</b>	+0,3	+2,7	-1,4	-5,8
<b>Totale</b>	+0,9	-0,4	+0,4	+0,2



# Scenari italiani

Il centro studi della Confindustria ha pubblicato a luglio uno studio sulla nostra economia. Ne riprendiamo alcuni dati e considerazioni.

*"I fatti della situazione attuale entrano, in modo sproporzionato, nella formazione delle nostre aspettative di lungo termine, essendo una pratica usuale quella di proiettare il presente nel futuro. Se ci aspettiamo grandi cambiamenti ma se siamo molto incerti su quale forma esattamente prenderanno, allora la nostra fiducia sarà debole. Lo stato della fiducia è rilevante perché è uno dei fattori principali nel determinare gli investimenti"*

**John M. Keynes**

"Teoria Generale", 1936

## La mancanza di credito

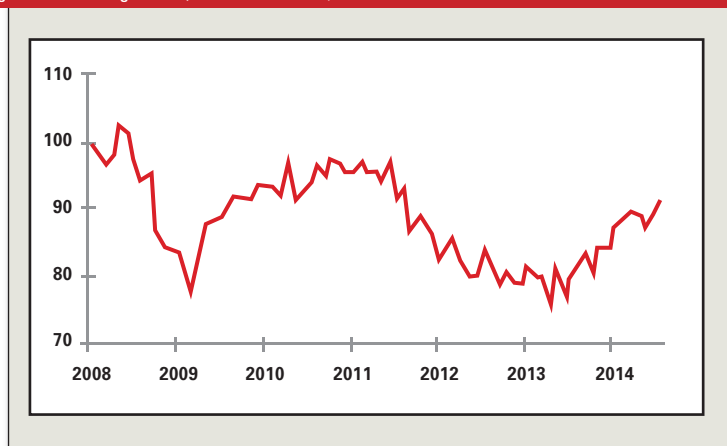
Nelle fasi di riavvio della crescita, le imprese accumulano scorte di materie prime e semilavorati indispensabili al rilancio della produzione. Ciò accelera la risalita dei consumi e accelera il passaggio dalla recessione alla ripresa, rafforzando quest'ultima. Come è avvenuto, ad esempio, durante la risalita dell'economia italiana avvenuta nel 2010-2011.

Nella seconda metà del 2013 e in avvio del 2014 invece non si è ancora registrato alcun accumulo di scorte, ma, anzi, è proseguito un decumulo. Tanto che nel quarto trimestre del 2013 e nel primo di quest'anno, il contributo della variazione delle scorte alla crescita del Pil è stato negativo (mentre invece nel primo trimestre del 2011 era stato positivo per lo 0,8%). La tendenza negativa pare proseguire nel secondo trimestre 2014, stando ai produttori di beni intermedi che giudicano i livelli delle scorte inferiori al normale (meno 3,0 il saldo delle risposte ai questionari di aprile-maggio, dal meno 2,0 registrato nel primo trimestre). La mancanza di tale innesco della domanda e dell'attività produttiva indebolisce il possibile recupero del Pil per il quale pure si sarebbero create alcune positive condizioni (come un miglioramento della fiducia delle imprese e sintomi di ripresa a livello mondiale). Dato che quanto finora detto rappresenta un comportamento anomalo, occorre cercarne le cause in un fattore ugualmente eccezionale: l'analisi punta direttamente sulla perdurante difficoltà delle imprese a reperire credito per finanziare il magazzino e il capitale circolante. In particolare, i prestiti bancari a breve erogati alle imprese italiane si sono ridotti fortemente dalla fine del 2011 e la caduta è proseguita a ritmi elevati nella prima parte del 2014.

## Clima di fiducia delle imprese italiane

(gennaio 2008-luglio 2014, indice 2005=100e)

Fonte: ISTAT



*Il clima di fiducia delle imprese italiane, specialmente nel settore manifatturiero, recentemente ha espresso una tendenza al miglioramento, ma senza effetti positivi sulla produzione industriale, molto probabilmente per la mancanza di credito*

**In Italia, nell'aprile scorso, ad esempio, i prestiti si sono ridotti dello 0,2% dopo essere rimasti fermi a marzo. Il ritmo medio di caduta, a partire dal settembre 2011, è stato di meno 0,4% al mese. Nel complesso, lo stock di prestiti è calato del 10,8% in due anni e mezzo per un totale di 99 miliardi di euro. L'indice (pari a 100 nel gennaio 2011) ha toccato, secondo la Banca d'Italia, ad aprile 2014 quota 91,5.**

**Il prosciugamento del credito a breve è stato determinato interamente dal lato dell'offerta. L'indagine Bank Landing Survey della Banca d'Italia indica che le banche hanno stretto fortemente le condizioni per la concessioni di prestiti a**

In Italia, i prestiti bancari sono calati dal settembre 2011 a oggi, mediamente, dello 0,4% al mese



**scadenza ravvicinata fin dal secondo trimestre del 2011 e hanno continuato a stringerle a inizio 2014.**

La scarsità di credito ostacola l'operatività di molte aziende. Sono tante quelle che non ottengono i prestiti che chiedono: nel manifatturiero a maggio scorso, secondo un'indagine Istat, erano il 15,2%, una percentuale più che doppia rispetto al 6,9% della prima metà del 2011. In gran parte dei casi è la banca a negare il credito (74% sempre a maggio), ma molte imprese rinunciano a fronte di un'offerta con costi troppo elevati (il 26% delle aziende). Sicuramente poi ci sono aziende che nemmeno provano a chiedere maggior credito, conoscendo le condizioni proibitive, ma non vengono rilevate in termini statistici. È da aggiungere che ancor più pesante è la situazione (e le condizioni di accesso) per la domanda di credito a lungo termine.

Tale situazione è creata, come dicevamo, esclusivamente sul fronte dell'offerta di credito. Infatti, la domanda di fondi per finanziare scorte e capitale circolante non si è ridotta con la recessione: tra il quarto trimestre 2011 e il primo 2014 le richieste sono anzi cresciute, sebbene con un andamento volatile.

**L'anello mancante del credito nella catena di normale trasmissione dei meccanismi del riavvio della produzione (che parte dal**

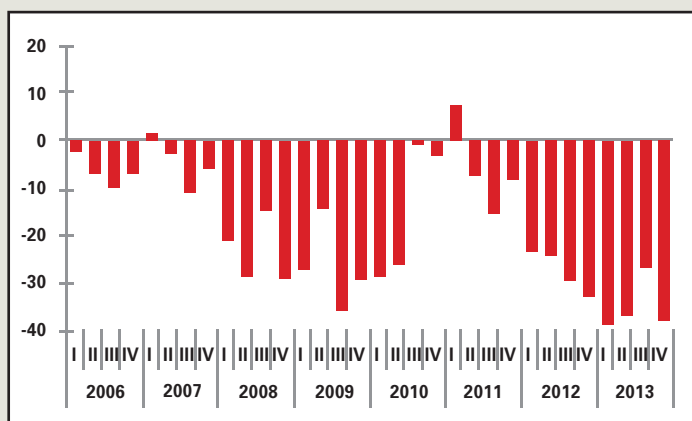
**ritorno della fiducia e dal miglioramento delle aspettative) fornisce una convincente spiegazione del ritardo con cui la ripartenza dell'economia italiana sta avvenendo. E continuerà a essere un ostacolo sulla via della ripresa.**

### **Investimenti in forte flessione**

La spesa per investimenti in percentuale del Pil, al netto delle abitazioni ed espressa in prezzi costanti, si è collocata nei paesi avanzati, nel

2013, ampiamente sotto i livelli del 2007. Ciò è avvenuto anche in Germania, dove pure la quota dei profitti è elevata, le condizioni di credito sono molto favorevoli e la ripresa ha dato segni vitali (seppure oggi con rallentamenti). La contrazione del picco pre-crisi è stata eccezionalmente forte nel caso della Spagna (oltre quattro punti percentuali di Pil), ma è stata vistosa anche in Gran Bretagna e in Italia. Fanno eccezione gli Stati Uniti dove la spesa in beni strumentali è tornata a salire, ma a ritmi molto più blandi rispetto alle precedenti fasi di ripresa. Tra le ragioni comuni a tutti i paesi ci sono il basso utilizzo delle capacità produttive, sebbene lontano dai minimi, e la grande incertezza che ancora circonda le attese sulla forza della crescita della domanda.

**Italia: numero di abitazioni in nuovi fabbricati** Fonte: ISTAT  
(1° trim. 2006-4° trim. 2013, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



*In Italia, nel secondo semestre del 2013, l'edilizia residenziale ha registrato una contrazione del 32,1% sullo stesso periodo dell'anno precedente, mentre per quella non residenziale il calo è stato del 28,9%*



Le aspettative prudenti trovano molteplici e convincenti motivi nel contesto prodotto dalla crisi. Primo, il credito, anche là dove è stato sbloccato, non sarà più generosamente elargito, cosicché non sarà più possibile effettuare spese coperte da reddito futuro. Secondo, le costruzioni rimarranno a lungo in sordina (salvo dove non c'è stata bolla recente, come avvenuto drammaticamente in Spagna). Terzo, il rientro dagli alti deficit e debiti pubblici è incompiuto e implica domani maggiori tassazioni o minori spese (in ogni caso più bassa domanda). Quarto, le politiche monetarie estremamente espansive sono una cura, ma al tempo stesso segnalano che il malato è tutt'altro che guarito e alimentano dubbi su quando e come le misure straordinarie verranno ritirate. Quinto, gli stessi che manovrano le leve della politica economica (governi nazionali e sovranazionali, banche centrali) e che guidano gli organismi internazionali ripetono che la ripresa è fragile, i primi lo fanno per rendere conto delle scelte che compiono, ma in tal modo avallano la prudenza delle imprese (e delle famiglie) nell'intraprendere progetti impegnativi. Per quanto abbia valide giustificazioni, tuttavia, questa prudenza si trasforma in profezia che si auto-avvera. I minori investimenti, infatti, contribuiscono in maniera decisiva a tenere bassa la crescita sia dal lato della domanda sia da quello dell'offerta. Ciò avviene perché gli investimenti hanno una doppia valenza. La prima è che sono una componen-

te importante della domanda finale, specialmente nel determinare le oscillazioni cicliche, direttamente, con l'acquisto dei beni strumentali, e attraverso gli effetti moltiplicatori. La seconda è che formano capacità produttiva, compresa quella di prodotti che soddisfano nuovi bisogni. Gli investimenti sono il principale veicolo per incorporare e diffondere nel sistema economico le innovazioni tecnologiche e, quindi, per determinare l'aumento della produttività e dello sviluppo.

La "timidezza" degli investimenti, quindi, conferma l'eredità difficile della crisi e la traduce per i paesi avanzati in un sentiero di crescita più accidentato rispetto a quelli percorsi in precedenza. Dunque, è un fenomeno non temporaneo. Né poteva essere altrimenti, considerate la lunghezza, la profondità e le origini, molte ancora da affrontare, della crisi.

---

**In Italia, sugli investimenti, che sono calati di 3,2 punti di Pil dal 2007 al 2013, sono ricadute, talvolta in maniera accentuata, tutte le criticità prima citate e altri fattori specifici e aggravanti: la persistente e pronunciata flessione dei consumi interni; la caduta degli investimenti pubblici (crollati in termini reali dal 2009 al 2013 di oltre il 30%); la diminuzione della redditività; l'inaridimento del canale finanziario bancario; la complessità della burocrazia; l'incertezza ag-**

*La produzione industriale italiana continua a ristagnare: mediamente, nel primo semestre di quest'anno è aumentata dello 0,2% sullo stesso periodo dell'anno precedente*



**giuntiva generata dal quadro politico, che tra l'estate 2011 e la tarda primavera del 2014 è stato particolarmente confuso.**

A tutto ciò si aggiunge che i profitti originati dal processo produttivo sono al minimo storico. Nel settore manifatturiero il margine operativo lordo in percentuale del valore aggiunto è arrivato nel 2013 al 18,6% dal 30,0% del 2007. Il forte calo, che si è registrato durante la crisi, si è innestato sulla flessione iniziata fin dalla metà degli anni '90: la perdita complessiva è di 15,4 punti percentuali, dal 34,0% nel 1995.

### **Più credito per le Pmi**

Affinché l'economia italiana torni a crescere è quindi indispensabile che gli investimenti ripartano. Perciò c'è bisogno di maggiori finanziamenti. Le difficoltà del credito bancario stanno spingendo a sviluppare rapidamente fonti alternative: capitale raccolto direttamente sui mercati finanziari con emissioni di azioni e obbligazioni. I due nuovi strumenti più promettenti per le piccole e medie imprese, mini-bond e listino azionario Aim-Mac, sono in crescita ma veicolano per ora risorse ridotte rispetto alla voragine scavata dal credit crunch. Entrambi hanno ottime prospettive di espansione nei prossimi anni, ma per farli realmente decollare è cruciale l'ingresso di investitori specializzati. Un passaggio obbligato perché l'economia non può crescere se non è finanziata. La strada più promettente lanciata in Italia durante la crisi sono i mini-bond. Per facilitare l'accesso delle Pmi al mercato

obbligazionario, il governo ha riformato nel 2012-2013 le norme per l'emissione di titoli obbligazionari da parte delle imprese non quotate, eliminando alcuni ostacoli. Ciò, assieme all'esigenza di capitale delle imprese, ha già prodotto risultati positivi. Nel 2013, le emissioni di mini-bond, quotate sul nuovo mercato dedicato ExtraMOT-Pro, sono state sedici, con una dimensione media di cinque milioni di euro, per una raccolta totale di 82 milioni. Nel 2014, si è verificata una forte accelerazione: nei primi cinque mesi si sono avute altre sedici nuove emissioni, con una dimensione media di nove milioni di euro, per una raccolta totale di 141 milioni. Se proseguisse tale

trend, si arriverebbe a 339 milioni nell'anno, quadruplicando i valori del 2013.

Il mercato dei mini-bond è destinato a crescere. Secondo le stime di Crif, una nuova agenzia italiana di rating attiva su tale mercato, sono oltre novemila le Pmi potenziali emittenti. Si tratta della parte più solida, dinamica e trasparente. Per allargare il mercato, specie alle aziende più piccole, come notavamo, servono investitori specializzati: ad esempio, fondi di investimento che acquistino singoli mini-bond o, meglio, portafogli di titoli. Oltre venti fondi privati sono già nati in Italia nel 2013, con obiettivi di raccolta tra i 50 e i 500 milioni. Ciò significa una domanda potenziale di mini-bond pari a circa quattro miliardi di euro, una volta che tutti avranno ultimato la raccolta e saranno pienamente operativi.

Per sostenere il mercato nel 2014 è essenziale favorire l'ingresso di investitori istituzionali. Se, ad esempio, fondi pensione e assicurazioni investissero in mini-bond, compatibilmente con i limiti regolamentari, l'1% della loro disponibilità, sul mercato affluirebbero rapidamente circa cinque miliardi di euro. Inoltre, bisogna dare avvio alla concessione di garanzie su tali titoli da parte del Fondo centrale di garanzia. In queste due direzioni, importanti interventi sono stati introdotti nel decreto "Destinazione Italia". Molto importante sarebbe anche il concretizzarsi dell'iniziativa istituzionale che coinvolge la Cassa depositi e prestiti e il Fondo italiano di investimento per la creazione di un fondo che investa in mini-bond: altrettanto rilevante sarebbe l'ingresso di investitori stranieri. ■

## Rischi e opportunità

**A**ll'interno dell'economia italiana, il trasporto marittimo (così come la portualità) ha un ruolo di grande rilievo. Basti pensare che il nostro paese importa ed esporta nel mondo circa 230 miliardi di euro di merci delle quali oltre il 30% viene trasportato via mare. Il traffico marittimo con la Cina, in particolare, supera i 18 miliardi di euro ed è ascrivibile per il 73,5% a nostre importazioni e per il 26,5% all'export. Situazione opposta invece si registra nei traffici con gli Stati Uniti (valore complessivo di oltre 16,5 miliardi di euro), nei quali l'export giunge al 74%. La nave è quindi uno "strumento" di fondamentale rilievo nell'ambito delle nostre dinamiche commerciali, così come, di conseguenza, lo sono i porti. Partendo da questi ultimi, come sottolinea uno studio del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm, c'è da notare che l'Italia ha un'importante dotazione di infrastrutture portuali che riesce ad accogliere 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di Teu, un quantitativo che ci attesta al terzo posto in Europa. In questo contesto è importante il ruolo del Mezzogiorno che, tra l'altro, dispone dei tre porti hub (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) e di altre realtà polifunzionali che hanno una movimentazione merci di rilievo (il Sud rappresenta il 50% circa delle tonnellate di merci che attraccano nelle nostre banchine). Inoltre,

in termini di tipologia di trasporto, lo Short Sea Shipping è un comparto che vede l'Italia leader assoluto in Europa nei bacini del Mediterraneo e del Mar Nero, davanti a Spagna e Grecia che pur hanno puntato in modo significativo sullo sviluppo del settore: con 213,3 milioni di tonnellate l'Italia è il primo paese dell'Unione europea in questa modalità di trasporto nel Mediterraneo (37% del totale) e nel Black Sea con 33,5 milioni di tonnellate (26,3%). Le capacità del nostro sistema armatoriale e la nostra flotta molto orientata verso tale tipo di navigazione hanno consolidato questa posizione. Il Mezzogiorno con i suoi porti fornisce inoltre un contributo importante rappresentando oltre il 70% delle "autostrade del mare" italiane. È questo un comparto su cui possiamo e dobbiamo puntare per assicurare al nostro paese un ruolo sempre più importante nel Mediterraneo. I nuovi mercati e le economie nordafricane rappresentano sempre più un'opportunità da cogliere per le nostre imprese e un sistema Short Sea forte al loro servizio può contribuire allo sviluppo di intense relazioni internazionali.

A questi numeri e a queste considerazioni che danno l'idea del peso che ha il nostro sistema marittimo si contrappongono dati che lasciano riflettere sul futuro della nostra economia marittima. Il primo è rappresentato dal fatto che solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge in Italia a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato. Il secondo è che il volume di merci con origine/destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa ammonta a circa 440 mila Teu e molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi. Queste situazioni si protraggono da anni per una perenne sottovalutazione dell'importanza della logistica (e del trasporto) nell'ambito dell'economia nazionale e come ultima fase del processo produttivo, in uno stretto legame produzione-distribuzione. Ne è una prova il continuo decadimento dell'intermodalità e del trasporto ferroviario merci. Eppure, per fare un esempio, nella scorsa programmazione dei fondi europei tre miliardi di euro erano stati destinati ai trasporti, di



*Nave Ro-Ro nel porto di Barcellona, l'Italia è leader nel settore*

questi, utilizzati con la grande, solita lentezza, solo il 13% è stato destinato al settore marittimo e all'intermodale, oltretutto con effetti lontani da quelli sperati.

Il particolare momento economico che sta vivendo il nostro paese in cui viene richiesta alle imprese una forte spinta all'export e all'internazionalizzazione dei prodotti e dei servizi, occorre cambiare politica e strategie di sviluppo (ammesso che se ne siano mai adottate a livello politico e di governo per quanto riguarda la logistica): promuovere l'export non vuol dire soltanto spingere l'acceleratore sugli incentivi agli investimenti; esportare e rendere un sistema internazionale vuol dire anche dare alle aziende un solido supporto logistico che possa dare rapidità ed efficienza nel far viaggiare le merci, magari anche sottoponendole a cicli di lavorazione in viaggio, e vuol dire rendere sul fronte italiano molto più veloci e snelli i numerosi adempimenti burocratici e amministrativi che so-

no connessi all'attraversamento da un paese all'altro. Questa è una via che i nostri principali competitor europei, come ripetiamo quasi si può dire su ogni numero di Euromerci, in testa olandesi e tedeschi, hanno imboccato da anni, facendo della logistica un settore centrale del loro sviluppo economico.

La ripresa della nostra economia passa, lo sottolineiamo, anche e soprattutto attraverso un aumento dell'efficienza della logistica, questo perché nel settore abbiamo molti margini di miglioramento riguardo sia costi sia aumento dell'efficienza. In particolare, per quanto riguarda il trasporto marittimo e la portualità bisogna finalmente imboccare la via della specializzazione e della programmazione: tutti non possono fare tutto. Occorre, in primo luogo, definire i porti strategici, quelli hub e quelli polifunzionali, pianificando di conseguenza le poche risorse disponibili. ■



## Assologistica, l'Associazione nazionale

# che tutela e promuove gli interessi della logistica

ASSOLOGISTICA è l'Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali.

Scopo principale dell'Associazione è di promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso. La peculiarità di Assologistica è infatti costituita dall'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzi che le utilizzano.

Il complesso momento che il settore della logistica sta attraversando, induce a esaminare con estrema attenzione tutti gli scenari possibili e a monitorare con continuità l'evolversi della situazione sia a livello nazionale, sia a livello internazionale.

In tale ottica si è ormai affermata l'esigenza irrinunciabile di formazioni associative compatte e omogenee, al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dalle imprese del settore. Una forte rappresentanza di categoria evita, da un lato, l'emergere di atteggiamenti contraddittori e, dall'altro, la possibilità di interventi concertati, positivi e costruttivi nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e di tutto il mondo imprenditoriale.

Assologistica ha costituito un centro culturale, Assologistica Cultura e Formazione, il quale organizza corsi di formazione per personale dei settori della logistica e della Supply Chain, Workshop, convegni ed eventi a tema.

Per tutti questi motivi è importante, per chi opera nel mondo della logistica, valutare l'opportunità di aderire ad ASSOLOGISTICA.



## Assologistica

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare

ASSOLOGISTICA - Via Cornalia 19 - 20124 Milano - Tel. 02 6691567 - 02 6690319 - Fax 02 66714245

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

[milano@assologistica.it](mailto:milano@assologistica.it) - [roma@assologistica.it](mailto:roma@assologistica.it)

## Ultimissime



### Porto di Trieste: tante opportunità per il mercato indiano

22/02/2012  
La presidente Monatti scommette sulla doganabilità dello scalo da lei capitanato.

[read more...](#)

### Nuove nomine in Ceva Logistics

21/02/2012

Chielino sostituisce Rosa nel ruolo di amministratore delegato di Ceva Logistics Italia, mentre Galbusera è il nuovo AD per le attività di Ceva.

[read more..](#)

### Il primo camion Euro VI nella flotta Norbert Dentressangle



## La rivista



N°1

GENNAIO-FEBBRAIO 2012

Assologistica



Cultura e Formazione  
Assologistica

**Il sito EUROMERCI è NUOVO e INTERATTIVO**

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

**www.euromerci.it**

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci



THE ECONOMIST

## La diaspora britannica, senza alcun ritorno

Nell'immaginario popolare, gli emigranti inglesi sono sempre stati visti come anziani ricchi signori che si ritirano a godersi la vecchiaia in qualche paese mediterraneo. Oggi, la realtà è ben diversa: c'è una forte e crescente emigrazione di giovani laureati e specializzati che lasciano il paese, in genere per il continente asiatico e per gli Stati Uniti. Dall'inizio della crisi, sottolinea l'Ufficio di statistica nazionale, l'espatrio di giovani dai 15 ai 24 anni è cresciuto dell'8%, mentre l'emigrazione totale è calata del 19%. In primo luogo è l'alto costo delle case e degli affitti a spingere i giovani all'estero: con quanto spendereb-



be per una casa, simile a una "gabbia per conigli", posta nelle vicinanze di Londra centro, un laureato vive alla grande quasi ovunque. "Posso girare l'Australia, vivere in un appartamento che si affaccia sul mare e metto

anche qualche soldo da parte", afferma Emma, una ricercatrice londinese che si è trasferita l'anno scorso a Melbourne. Come dicevamo, il fenomeno è in costante aumento. Ciò è deprecabile, perché la produttività britannica è scesa di livello e le imprese hanno un impellente bisogno di collaboratori e di dipendenti con un'alta professionalità. Ma rappresenta anche un'opportunità che, invece, il paese non sfrutta. Secondo la Banca mondiale, la diaspora britannica (circa cinque milioni di persone) è tra le più estese per quanto riguarda i paesi avanzati. I nuovi emigranti potrebbero instaurare legami commerciali più stretti con la patria, potrebbero investire nell'economia del paese e, in generale, potrebbero dare lustro ai brand nazionali. Il governo, però, "pare non avere una strategia coerente per misurarsi con queste problematiche", sostiene Alan Gamlen dell'Oxford Diasporas Programme, un'unità di ricerca dell'omonima università. In effetti, la Gran Bretagna non ha un programma per costruire legami con i propri cittadini all'estero (secondo l'Onu invece sono 110 i paesi che l'hanno varato), il data base del ministero degli Esteri è fortemente lacunoso su tale fronte, i residenti in altri paesi hanno scarsissimi contatti con le ambasciate e con l'organismo che promuove il commercio britannico. Una potenziale ricchezza che non viene sfruttata. ■

A pallet is Red, Red is a pallet



RED: Easy to do Business

## Ricerca Obi: la crisi non allenta la presa

Sono stati presentati a Roma, presso la sala del Cnel, i primi risultati del "Rapporto 2014 impresa e competitività", l'indagine annuale realizzata dall'Osservatorio banche-imprese di economia e finanza-OBI su un campione di imprese italiane operanti nei settori manifatturiero, Ict, delle costruzioni e del turismo. Dai risultati è giunta la conferma che la crisi non allenta la presa e continua a incidere sulle performance economiche delle imprese. Ancora maggioritario è infatti il numero di quelle che dichiarano un calo del fatturato (saldo meno 20,9) con una variazione media del meno 6,21%. Le difficoltà sono comuni a tutti i settori produttivi, soprattutto quello delle costruzioni, anche se il manifatturiero appare in una situazione relativamente migliore grazie essenzialmente all'alimentare e ad alcuni comparti del petrolchimico che registrano performance sostanzialmente stabili bilanciando in parte l'andamento decisamente negativo degli altri comparti. Anche la gestione degli assetti finanziari è peggiorata (per il 31,5% delle imprese) e tra le motivazioni principali oltre il 67% di quelle intervistate indica il rallentamento della domanda finale e quasi il 45% l'allungamento dei tempi di pagamento. L'andamento degli ordini complessivi conferma quanto rilevato per il fatturato sia in termini di variazione media del portafoglio ordini (meno 4,64%) sia in termini di saldo (meno 12,1%). Tuttavia, se si considerano gli ordini provenienti dall'estero, i risultati migliorano per tutti i settori diventando positivi (soprattutto per il manifatturiero) a eccezione delle costruzioni. Quindi, l'austerità della crisi viene



*L'industria agroalimentare è quella che sta reggendo meglio la crisi*

ancora mitigata un po' dalla domanda estera. Dal punto di vista geografico i risultati sono diffusamente negativi con una maggiore evidenza nel Mezzogiorno dove i saldi e la variazione media del portafoglio ordini in complesso sono rispettivamente di meno 30,5% (Italia meno 12,1%) e meno 10,70% (Italia meno 4,64%). Il 2013 è stato ancora un anno difficile per l'economia meridionale. Il saldo tra imprese con fatturato in aumento e imprese con fatturato in diminuzione è ancora negativo (meno 32,8%) con un valore di fatto quasi doppio rispetto a quello del nord ovest. Nel contempo il fatturato si riduce mediamente del 11,62%; il grado utilizzo impianti è il più basso (67,2% contro 70,9% dell'Italia) e la situazione finanziaria è in diffuso peggioramento (meno 32,8% a fronte del meno 17,5% dell'Italia).

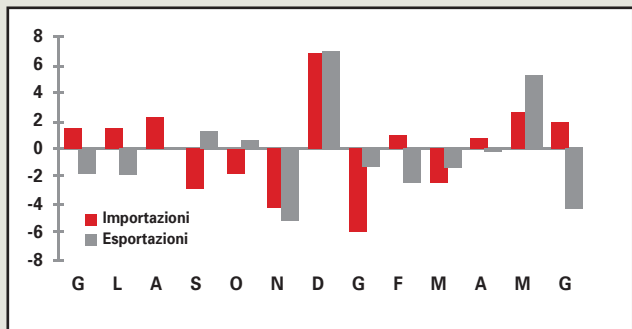
## A giugno, export in flessione su maggio

A giugno 2014, nel commercio con i paesi extra Unione europea, rispetto al mese precedente, le esportazioni sono state in contrazione (meno 4,3%) mentre le importazioni sono cresciute (più 1,9%). La flessione dell'export è stata in larga parte attribuibile alla riduzione delle vendite di beni strumentali, meno 10,8%, mentre sono state in espansione quelle di prodotti intermedi (più 2,4%). Sull'altro fronte, la crescita congiunturale dell'import ha interessato tutti i principali comparti ad eccezione dell'energia (meno 5,7%). Al netto della componente energetica le importazioni sono cresciute sul mese precedente del 6,1% (in particolare, tra i prodotti non energetici, quelli intermedi hanno registrato una crescita congiunturale del 9,6%). Esaminando il trimestre aprile-giugno la dinamica dell'export verso i paesi extra Unione è stata lievemente positiva rispetto a quello precedente (più 0,3%). Le vendite di beni di consumo non durevoli (più 1,7%) e di beni strumentali (più 0,9%) hanno contrastato il calo degli altri raggruppamenti principali di beni. Allargando il discorso al primo semestre 2014 e confrontandolo con quello del 2013, entrambi i flussi commerciali hanno presentato una diminuzione, più marcata per le importazioni (meno 4,6%) che per le esportazioni (meno 2,2%). Dal lato delle importazioni, al netto della componente energetica, si rileva un tasso tendenziale positi-

## Flussi commerciali con i paesi extra UE

Fonte: ISTAT

(giugno 2013-giugno 2014, variazioni % sul mese precedente)



vo (più 4,1%). Tornando al solo mese di giugno, in confronto con lo stesso mese del 2013, la flessione dell'export (in complesso meno 2,8%) è stata particolarmente intensa per i beni di consumo durevoli (meno 9,7%), l'energia (meno 5,6%) e i beni strumentali (meno 4,4%). Nello stesso mese, si è registrato un avanzo commerciale per 2,2 miliardi di euro.

## Autotrasporto in Europa: andamento molto volubile

Il Barometro dei trasporti di TimoCom, la borsa carichi e mezzi, con base a Dusseldorf, Germania, leader in Europa, ha registrato nel secondo trimestre dell'anno valori con "molte sorprese", come sottolinea l'azienda tedesca. Variabile, incerto e troppo tiepido per la stagione: questi stessi aggettivi, che ben descrivono il bollettino meteo giornaliero di questo periodo, si possono attribuire anche al Barometro. All'inizio del trimestre, il settore dei trasporti era riuscito ad agganciare lo slancio dei mesi di febbraio e marzo. Infatti, la quantità di carichi era cresciuta di quasi 25 punti percentuali, passando da un rapporto carichi-mezzi di 30:70 (febbraio) a 54:46 (aprile). Arrivati però a maggio, l'effetto positivo era già svanito. La percentuale di carichi, infatti, era scesa al 48%, segnando oltre dieci punti percentuali in meno rispetto a maggio 2013. "L'andamento nei primi due mesi del secondo >

## EASTGATE PARK

Il più moderno parco tecnologico, logistico ed industriale del nord-est Italia

# AVVICINA MIGLIAIA DI DESTINAZIONI

## AL TUO BUSINESS.





trimestre è stato altamente imprevedibile”, ha affermato Marcel Frings, Chief Representative di TimoCom. “Avevamo calcolato che si sarebbe verificata una notevole eccedenza di carichi, invece la quota di carichi è scesa del 6%”. TimoCom individua le ragioni di tale andamento in due fenomeni che si sono verificati a maggio. Da un lato, l’alto numero di giorni festivi, che non ha eguali in nessun altro mese: complessivamente, infatti, maggio ha registrato, a livello europeo, ben 24 giorni festivi. Dall’altro lato, il mercato dei trasporti nell’Europa meridionale ha subito un crollo a causa delle inondazioni verificatesi nei Balcani. “In seguito a tali eventi, abbiamo dovuto rivedere la previsione che avevamo elaborato alla fine del primo trimestre, che vedeva nel secondo un elevato numero di carichi e pochi mezzi a disposizione”, ha aggiunto Frings. “A conferma dell’incertezza del quadro, in giugno si è verificata un’ulteriore inversione di tendenza: nell’ultimo mese del trimestre, il rapporto carichi/mezzi è stato di 54:46, quindi con un significativo recupero dei carichi”.



## Commercio tra l'Italia e la Russia in diminuzione

Il volume degli scambi commerciali tra l’Italia e la Federazione Russa, in questo periodo di crisi economico-finanziaria largamente diffusa, tende a diminuire nel primo quadrimestre del 2014. Secondo i dati delle dogane russe, l’interscambio è diminuito del 10,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Secondo i dati Istat, si registra una flessione del 17,3%. Nel primo trimestre di quest’anno, la Russia si trova provvisoriamente in undicesima posizione come mercato di destinazione per le esportazioni dall’Italia. Concentrando l’attenzione sulle importazioni russe, risulta che l’Italia è il quarto paese fornitore. La “meccanica”, secondo i dati Istat, si conferma il settore di punta delle nostre esportazioni, mentre le principali note negative riguardanti le esportazioni provengono dai settori “moda e accessori” e “prodotti minerali” che subiscono una diminuzione rispettivamente del 4,8% e 13,2% rispetto all’anno precedente. Secondo i dati Rosstat, il volume delle importazioni russe dall’Italia diminuisce in tutti i settori ad eccezione di quello riguardante l’“agroalimentare e bevande”. Analizzando i dati specifici per il settore “meccanica”, si nota un calo di circa il 3% delle importazioni dall’Italia, comunque più contenuto rispetto ad altri settori come “moda e accessori”, “arredamento” e “mezzi di trasporto”. In particolare, secondo l’Istat, sono, invece, in notevole crescita (più 10,6%) le esportazioni dall’Italia dei “semilavorati”. Rosstat, analizzando i principali paesi fornitori di questi prodotti, colloca l’Italia al sesto posto tra i paesi fornitori con 522 milioni di euro di importazioni ad aprile scorso. Come emerge da questi sintetici dati congiunturali, permangono difficoltà da entrambe le parti: nella struttura economica russa, fortemente dipendente dalle materie prime e poco sviluppata sul versante industriale, e nell’offerta italiana, soprattutto per dimensione delle imprese e per capacità di investimento. ■



La meccanica è il settore di punta delle nostre esportazioni in Russia

quando  
l'affidabilità  
è tutto...

# È l'ora della svolta?

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

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

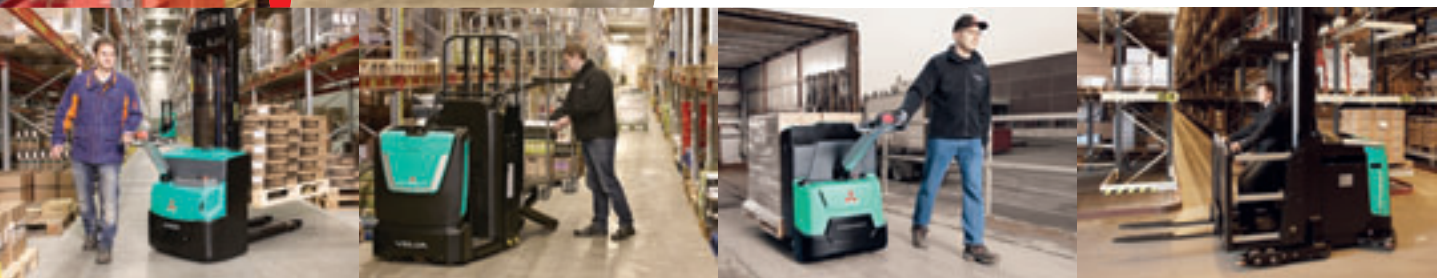
Ben 12 nuovi modelli e una scelta di tre modalità di performance: c'è un SENSIA per tutti i lavori. Dispone di ampio spazio e comfort per l'operatore, grazie anche al sistema di controllo futuristico.

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



## SENSIA

Per ulteriori informazioni:  
[mitsubishicarrelli.com](http://mitsubishicarrelli.com)



Qualità | Affidabilità | Value for Money

 **MITSUBISHI**  
FORKLIFT TRUCKS



## Sistri: l'Anita si appella al governo

L'Anita ha chiesto al governo di prendere sul Sistri una decisione netta e definitiva intervenendo sulla materia nella fase di conversione del Decreto Competitività. "Il Sistri - ha sottolineato il presidente Thomas Baumgartner - è un sistema che utilizza dispositivi obsoleti e costosi, che non garantiscono la totale tracciabilità dei veicoli e presenta disfunzioni che non sono state risolte né dagli interventi correttivi né dalla riduzione della platea degli obbligati. Dobbiamo guardare all'Europa e creare un sistema moderno, capace di interoperare con i sistemi satellitari già installati sui veicoli e di monitorare il ciclo dei rifiuti senza far perdere competitività alle imprese del nostro paese. L'attuale regolamentazione sta mettendo in grande difficoltà le imprese dell'autotrasporto che, più di tutte le altre categorie, hanno pagato in termini economici e stanno sostenendo, anche in questa fase di doppio binario, oneri e costi di una certa rilevanza. Dobbiamo fare in modo che tutti operino con le stesse regole e pertanto chiunque produca, gestisca o trasporti rifiuti pericolosi deve garantirne la tracciabilità indipendentemente dalla dimensione aziendale e dalla nazionalità". "La semplificazione - ha aggiunto Carlo Coppola, presidente della Sezione trasporto rifiuti dell'associazione - deve essere il concetto fondamentale su cui costruire l'intero assetto tecnico e procedurale, regolamentare e normativo, per far superare al Sistri tutti i gap che lo rendono ancora incompatibile con le esigenze operative delle aziende. Vogliamo continuare a lavorare per dare al paese e alle imprese del settore un sistema

di tracciabilità efficiente, capace di garantire trasparenza e legalità con regole chiare e applicabili da tutti gli operatori, ma fino a quando tutto ciò non sarà realizzato, Anita chiede che l'obbligatorietà del Sistri, anche ai fini del contributo, venga sospesa".

## L'AP di Taranto promuove il settore ortofrutticolo

Si è costituito a Taranto il Consorzio internazionale agro-ortofrutticolo-Italia composto da organizzazioni di produttori di Puglia, Basilicata e Calabria. L'obiettivo è la valorizzazione e la commercializzazione delle produzioni agricole delle imprese socie e la tutela e lo sviluppo delle attività produttive. L'iniziativa, sostenuta dall'ambasciata dei Paesi Bassi, ha avuto il supporto delle tre Regioni interessate, del comune di Taranto e della provincia di Matera. La costituzione del Consorzio è stata possibile grazie all'azione propulsiva e al coordinamento dell'Autorità portuale di Taranto che, sin dallo scorso anno, dopo aver sottoscritto un protocollo d'intesa con uno dei maggiori operatori europei del settore, ha promosso l'aggregazione dei produttori ortofrutticoli delle tre regioni. Il ruolo dell'Autorità portuale si colloca nell'ambito del più ampio progetto, denominato "Fresh Port", finalizzato a incoraggiare nuove forme di commercializzazione e distribuzione del fresco anche attraverso lo scalo jonico



che si accinge a dotarsi di strutture e sistemi specializzati per i traffici di import/export di prodotti refrigerati, deperibili e non. Il prossimo step sarà la costituzione, a breve scadenza, di una società di commercializzazione con il partner internazionale. La realizzazione di un progetto di questo tipo è prevista nei compiti istituzionali dell'Autorità che comprendono anche la promozione dello sviluppo dei comparti produttivi dei territori limitrofi attraverso il miglioramento di un sistema logistico-distributivo che ottimizzi la connessione con le maggiori direttrici nazionali e internazionali. Il progetto, inoltre, contribuirà a diversificare i traffici marittimi dello scalo nonché a intercettare sul territorio una parte della ricchezza generata dai processi di distribuzione con ricadute positive sia sull'economia locale sia sull'attrattività del porto.

## FM Logistic: ultimo anno in forte crescita

FM Logistic, azienda francese presente in 12 paesi, tra cui l'Italia, con oltre 18 mila collaboratori, durante l'ultimo esercizio finanziario (primo aprile 2013-31 marzo 2014), ha raggiunto un fatturato di 1,043 miliardi di euro, con una crescita del 17,6% sul precedente esercizio (più 21% se si escludono gli effetti valutari). Nel contempo il risultato operativo

(36,4 miliardi di euro) è migliorato del 23,5%. Secondo il presidente Jean-Christophe Machet, "FM Logistic, operatore logistico a livello internazionale, ha realizzato un anno molto soddisfacente in termini di giro d'affari e di performance finanziarie, segnato in particolare da due operazioni di crescita esterna, le acquisizioni in Russia e in Brasile. Performance che non sono avvenute per caso: sono il frutto del coinvolgimento, durato anni, a tutti i livelli e in tutti i paesi, delle nostre equipe nell'attuazione quotidiana del piano strategico". Per perseguire la sua trasformazione, realizzare gli obiettivi previsti entro il 2022 e rispondere alle sfide del mercato, FM Logistic lavora a nuovi progetti: il gruppo ambisce a coprire l'insieme della catena logistica, elaborando un'offerta trasporto ancora più ampia, per accompagnare, in particolare, le strategie cross-canale dei clienti. "Dato che investire in gruppi di lavoro permette di prepararsi al futuro nelle migliori condizioni - ha aggiunto Machet - FM Logistic concentra più che mai i suoi sforzi nel reclutamento e nella formazione dei suoi futuri manager, attraverso, tra l'altro, la creazione di un vivaio di giovani collaboratori e un programma di formazione interno, FM University".

## DKV Euro Service all'Adac Truck Grand Prix

DKV Euro Service è da 80 anni tra i leader dei fornitori di servizi nel settore della logistica e dei trasporti. Dal servizio di rifornimento senza contanti in 54 mila punti di accettazione di marchi diversi, passando per la fatturazione dei pedaggi stradali, fino al rimborso dell'Iva, DKV offre numerosi servizi per l'ottimizzazione dei costi e la gestione dei parchi mezzi sulle strade d'Europa. Oltre 100 mila clienti si affidano ai suoi servizi. La società ha partecipato con uno stand alla 29° edizione dell'Adac Truck Grand Prix, presso il prestigioso circuito di Norimberga, Germania. Lo stand ha avuto molto successo, sono stati infatti 7.500 i visitatori che durante i tre giorni di manifestazione vi hanno fatto visita, stabilendo un vero record di presenze. Gli ospiti di DKV hanno potuto prendere parte al ricco programma di intrattenimen- >



Veduta del polo logistico agroalimentare Sphink, voluto da FM Logistic a Longueil-Sainte-Marie, Francia

Nella foto, da sinistra a destra: Il DKV Managing Director Werner Grünewald, Christian Schütz della Dachser e DKV Head of Sales Volkmar Link premiano la 2,5 milionesima carta/box emessa



mento organizzato per loro, all'interno di un'area coperta di 700 mq. Vincitore della gara il driver Markus Boesiger, del Boesiger's Truck Sport Team, sostenuto proprio da DKV e alla sua seconda vittoria della stagione. La manifestazione è stata per la società anche l'occasione per sostenere attivamente "DocStop for Europeans", un'associazione che offre assistenza medica agli autisti di veicoli pesanti durante i viaggi in Europa. Grazie a DocStop, gli autisti di camion e autobus che necessitano di assistenza medica possono accedere rapidamente e facilmente a un medico del network DocStep. Un'iniziativa importante, che DKV sostiene e promuove ormai da molti anni. Infine, un premio è stato assegnato alla società Dachser, che ha ordinato la 2,5 milionesima carta/box emessa da DKV Euro Service.

## Business agreement tra Aries e l'americana GFI Software

Aries, distributore italiano di prodotti e servizi ICT a valore aggiunto, ha sottoscritto un business agreement con la compagnia americana GFI Software per la distribuzione sul mercato italiano della sua ampia gamma di soluzioni per la protezione e la sicurezza di aziende e PMI: servizi informatici pluripremiati a livello internazionale per la protezione della rete e del web, della posta elettronica e per il monitoraggio completo dell'infrastruttura IT e la gestione del registro

eventi. GFI Software, con sede negli Stati Uniti (North Carolina, California e Florida), filiali nel Regno Unito (Londra e Dundee), Germania, Austria, Australia, Malta, Hong Kong, Filippine, Romania e una rete di uffici commerciali e di assistenza tecnica in tutto il mondo, dal 1° luglio ha dato avvio a un progetto di ristrutturazione della rete dei partner e rivenditori e grazie al supporto di Giovanna Angerame Zmugg, Country Manager per l'Italia di GFI Software, ha assegnato ad Aries la distribuzione in Italia dei propri prodotti e servizi. "GFI Software ha puntato su di

noi - ha dichiarato Francesco Addesi, Channel Director di Aries - poiché crede e ritiene che il vero mercato a valore in Italia si possa sviluppare attraverso un team snello, solido, che punta sulla competenza tecnica e su una scrupolosa presenza commerciale, grazie a figure con esperienza pluridecennale nel settore". "I Reseller - ha aggiunto Davide Ravasi, Sales Director di Aries - sono il nostro vero patrimonio e tenacemente vengono preservati, rispettati e aiutati. Lo sviluppo è una conseguenza naturale se ci si attiene a queste regole basiche e banali che non tutti gli operatori del mercato sono però in grado di rispettare".

## intergroup investe per sollevamenti speciali

L'impresa portuale di intergroup, che opera nei porti di Gaeta e Civitavecchia, Savona e Ravenna, ha concluso l'acquisto di attrezzature speciali e kit di sollevamento per "Special Cargo" ed "Heavy Lift". Tale materiale, composto da bilancini di sollevamento modulari, funi speciali e attrezzature di corredo, permetteranno all'azienda di operare negli scali di Gaeta e Civitavecchia con strumenti che garantiranno il sollevamento di carichi di grandi dimensioni e peso. Tali attrezzature sono di ultima generazione: innovative e modulari, permettono la composizione di kit personalizzati in funzione delle dimensioni e del peso del carico da movimentare.





re. Sono inoltre debitamente certificate e saranno utilizzate a corredo delle gru portuali di grande portata già disponibili presso i terminal portuali. I bilancini e le gru intergroup potranno essere utilizzati per sollevamenti di pezzi con particolari dimensioni e forme a tiro singolo fino a 100 tonnellate, mentre potranno garantire in accoppiata sollevamenti e movimentazione per componenti speciali fino 130 tonnellate, esclusivamente con le attrezzature di terra dell'impresa portuale. ■

## Le procedure di sicurezza

La campagna d'informazione "SicuraMente", promossa da Jungheinrich, Linde, OM Still e Toyota, che sensibilizza le aziende sull'importanza di tenere in sicurezza i carrelli elevatori e gli operatori, ricorda che nel lavoro in magazzino particolare attenzione va a tale aspetto, soprattutto quando sono coinvolti mezzi meccanici in movimento come i carrelli elevatori.



Il controllo delle strumentazioni nelle movimentazioni e una guida corretta risultano fondamentali per evitare incidenti ai carrellisti e danni alla merce. Sul tema va fatta una considerazione di base: il carrello elevatore rappresenta il mezzo di movimentazione più comunemente utilizzato in azienda e poiché si tratta di un mezzo di trasporto dotato di motore elettrico rappresenta una fonte importante di pericolo, pertanto il suo utilizzo va riservato unicamente a personale addestrato. Le procedure per l'utilizzo in sicurezza del carrello elevatore possono essere distinte in: verifiche pre-guida e manutenzione; procedure di guida e trasporto carichi; procedure da adottare in caso di incidente; procedure post-guida.

Le verifiche pre-guida si applicano alla fase che precede la guida del mezzo, vanno pertanto verificate la portata massima in relazione al carico da trasportare, la funzionalità dell'avvisatore acustico, dei freni, dello sterzo, delle gomme, dei meccanismi di sollevamento.

Le procedure di guida si utilizzano per limitare i rischi al guidatore e alle persone presenti in magazzino. Durante la guida bisogna prestare attenzione alle corsie di marcia dei mezzi, al controllo delle aree di transito, alla marcia con carico, alla distanza di sicurezza dagli altri mezzi, alla marcia in prossimità degli incroci, alle sterzate, alle pendenze, alle rampe e ai carichi voluminosi. Le procedure relative agli incidenti riguardano i comportamenti da tenere in caso di incidenti e i dispositivi di sicurezza da utilizzare. Le procedure post-guida riguardano invece le attività di parcheggio e di stazionamento del mezzo. Questi step vanno metabolizzati, attuati e condivisi. Partendo sicuramente da una formazione adeguata. La sicurezza nell'utilizzo del carrello deriva fondamentalmente dalla formazione degli operatori che lo utilizzano. Solo chi è regolarmente formato può essere operativo nella guida e nelle movimentazioni. C'è da vedere questo aspetto anche in termini più ampi se lo si considera come un limite alla flessibilità nell'utilizzo delle risorse umane. Per questo risulta opportuno estendere la formazione a più operatori, considerando i costi necessari sia in termini finanziari sia in termini di tempo (solitamente i costi si aggirano su circa 10/15 ore e circa 150/200 euro per persona). Un aspetto che, quindi, non va dimenticato anche per quanto riguarda la gestione economica delle risorse. Avere più carrellisti formati e abilitati alla guida si traduce in una maggiore efficienza delle attività di magazzino e quindi in un vantaggio economico. Interessante vedere come accorgimenti tecnici obbligatori per legge possano tradursi in leve strategiche per il business dell'azienda. Come dire, un doppio valore, dalla sicurezza sul lavoro alla sicurezza di migliori performance nel lavoro.

# Crediti e valutazioni

di Franco De Renzo

**L**a circolare dell'agenzia delle entrate n. 14 del 4/06/2014 torna ad analizzare la disciplina delle perdite su crediti. L'art. 2426, comma 1 numero 8), del codice civile stabilisce che: "I crediti devono essere iscritti secondo il valore presumibile di realizzazione". Il contribuente italiano però richiede ulteriori informazioni e trova in questo un alleato in un legislatore sempre prodigo di leggi e precisazioni che, invece di ridurre i problemi, il più delle volte li ingigantisce. Si ricorda che già il D.L. 83/2012 aveva apportato importanti modifiche, che, poi, con la Legge di Stabilità 2014 (L. 147/2013) sono state formulate con l'obiettivo di ottenere maggiore certezza nella determinazione del reddito imponibile.

La regola generale (art. 101, comma 5, Dpr 917/1986 e Circ. AE 1° agosto 2013, n. 26/E) prevede che le perdite su crediti, sia nazionali sia esteri, sono deducibili solo se sono definitive, cioè quando è esclusa l'eventualità che in futuro si riesca a riscuotere il credito (quindi deve trattarsi di un'insolvenza non temporanea). Per la redazione del bilancio è necessario rettificare il valore dei crediti, tenendo in debita considerazione le perdite per inesigibilità, resi e rettifiche di fatturazione, sconti e abbuoni ed ogni altra causa di minor realizzo. La nuova versione del principio contabile OIC 15 (per il momento solo in consultazione), afferma che le perdite per inesigibilità devono essere così distinte:

- a) perdite che possono essere ragionevolmente previste in base a valutazioni e stime degli amministratori sull'esigibilità dei crediti iscritti in bilancio;
- b) perdite realizzate in dipendenza di elementi certi e precisi, e quindi non derivanti da valutazioni degli amministratori sulla recuperabilità del credito.

**Perdite previste e svalutazione dei crediti.** Alla fine del periodo può accadere che la riscossione di alcuni crediti sia in dubbio, come d'altronde già verificato durante la gestione, o che tale possibilità possa realmente verificarsi. Naturalmente il credito va mantenuto, perché non c'è la sicurezza della sua perdita, ma è indispensabile, per i principi di prudenza e di competenza (art. 2423-bis c.c.) considerare che tale evenienza sia probabile, e procedere con un congruo accantonamento. È raccomandabile esaminare ogni singola pratica e non considerare una percentuale sul totale. L'accantonamento fiscalmente deducibile è pari allo 0,50% dei crediti alla fine del periodo. Il fondo svalutazione crediti non può essere superiore al 5% dei crediti alla fine dell'anno e l'eventuale maggiore differenza deve essere ripresa a tassazione.

**Perdite realizzate.** Quando si ha la certezza della perdita sulla base di elementi precisi e certi, e non di valutazioni, il nuovo OIC 15 prevede che vada imputata in Conto Economico alla voce B.14 – Oneri diversi di gestione, dopo aver utilizzato il relativo fondo svalutazione crediti se esistente. Tale certezza è sicuramente confermata quando non dipende da valutazioni dell'amministratore sull'esigibilità del credito, bensì da situazioni di fatto che implicano lo stralcio (totale o parziale) del credito dal bilancio, come la procedura concorsuale che si chiude con un riparto inferiore a quello vantato, alla cessione del credito, a transazioni con il debitore, alla prescrizione del credito. L'art. 101, comma 5, del Tuir, stabilisce che le perdite su crediti sono deducibili ai fini Ires se il debitore è assoggettato a procedure concorsuali o ha concluso un accordo di ristrutturazione del debito oppure se la perdita risulta da elementi certi e precisi, che devono essere documentati dal contribuente.

La normativa prevede che è possibile considerare persi i crediti di modesta entità (inclusa l'Iva), scaduti da oltre 6 mesi, prescritti e cancellati dal bilancio in applicazione dei principi contabili nazionali e internazionali:

- per le imprese con un volume d'affari superiori a 100 milioni di euro, il singolo credito non deve essere superiore a 5.000 euro;
- per le altre imprese, l'importo non deve essere superiore a 2.500 euro.

Se sussistono più crediti nei confronti del medesimo debitore, i predetti limiti rilevano in relazione al singolo credito corrispondente ad ogni obbligazione posta in essere dalle parti. Tale regola si applica, però, soltanto in presenza di obbligazioni riconducibili a rapporti giuridici autonomi. Nel caso di un rapporto contrattuale complesso e unitario, il modesto importo deve essere considerato con riguardo al saldo complessivo.



La cancellazione rende la perdita deducibile automaticamente, senza che l'imprenditore debba preventivamente dimostrare la sussistenza dei requisiti di certezza e precisione della stessa, quando avvenga in relazione agli eventi estintivi di tipo giuridico. La disposizione non si applica alle svalutazioni, parziali o integrali, del credito derivante da processi interni valutativi, che sono rilevate contabilmente mediante un accantonamento al fondo svalutazione, lasciando inalterato il valore contabile del credito. Naturalmente, è opportuno tenere presente che la deduzione è possibile limitatamente alla parte eccedente quanto già considerato negli esercizi precedenti. Eventuali somme ricevute in misura superiore, rispetto al credito residuo, dopo la rilevazione della perdita, sono tassate come sopravvenienze attive. La Ris. Min. 9 aprile 1980, n. 9/557 ribadisce che la deduzione della perdita è consentita quando ha i caratteri dell'inevitabilità e risponde a una scelta di convenienza oggettiva dell'imprenditore.

In tutti i casi, l'anno di competenza per operare la deduzione coincide con quello in cui si acquista certezza che il credito non può più essere soddisfatto, perché in quel momento stesso si materializzano gli elementi "certi e precisi" della sua irrecuperabilità. Pertanto, il contribuente non può, una volta che la perdita sia diventata certa, differire la deduzione a un esercizio successivo (Cass. 21 aprile 2011, n. 9218, Cass. 3 agosto 2005, n. 16330). L'autorità finanziaria può sempre sindacare sulla congruità della perdita sotto il profilo dell'elusività dell'operazione e la sua inerenza in presenza di un'operazione antieconomica che dissimuli una liberalità (Cass. 20 novembre 2001, n. 14568, Circ. Assonime 13.05.2013, n. 15). Al riguardo, presentano un più alto profilo di rischio, le operazioni tra soggetti non indipendenti (società controllate e collegate). ■

**Franco De Renzo, tel. 0245101071,  
email: [segreteria@studioderenzo.it](mailto:segreteria@studioderenzo.it)**



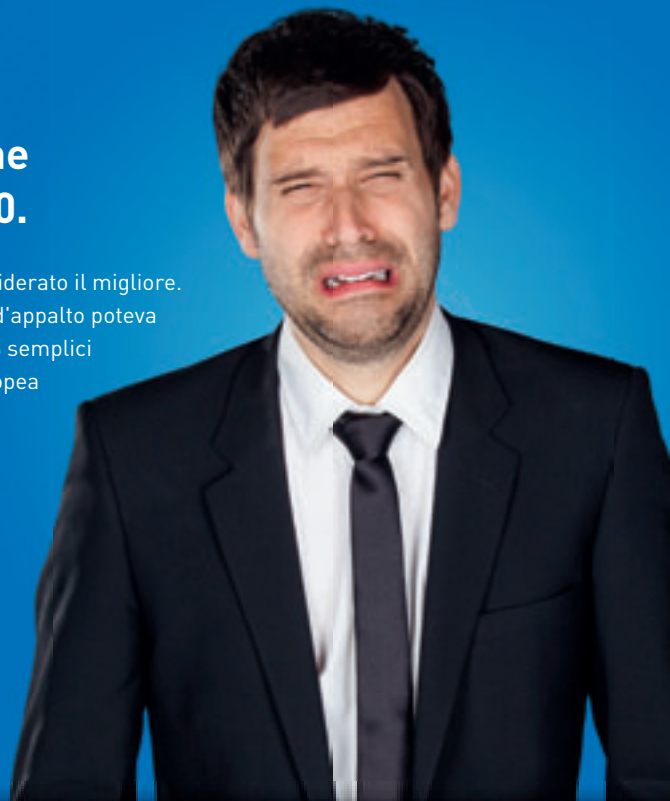
## Luca, responsabile logistico, se ne è appena lasciati scappare 33.000.

Incredibile che sia successo proprio a lui, che in azienda è considerato il migliore. Se solo qualcuno gli avesse detto prima che con una sola gara d'appalto poteva raggiungere 33.000 aziende di trasporto verificate! E il tutto in 3 semplici mosse. Ma tu sei fortunato: puoi accedere alla piattaforma europea per tender di trasporto TC eBid® in qualunque momento.

**Sei un decisionista o un attendista?! Agisci ora e subito: prova gratuitamente TC eBid® senza limitazioni chiamando il numero +800 10 20 30 90 (gratis da rete fissa)\* o scaricandolo direttamente dal sito [www.timocom.it](http://www.timocom.it)**

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

\*Di regola gratuito per le chiamate da rete fissa. A seconda delle tariffe applicate dal gestore del numero chiamante sono possibili altre tariffe.



**Ora anche in versione mobile!**



# Riflessioni sui costi minimi

di Marco Lenti\*

In precedenza, in questa rubrica, ci siamo occupati delle ragioni che avevano spinto il tribunale di Lucca, con l'ordinanza del 12 febbraio 2013, a sottoporre la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83 bis, commi n. 1, 2, 6, 7 e 8 rispetto all'art. 41 della Costituzione. In particolare il tribunale di Lucca aveva individuato il contrasto del citato art. 83 bis rispetto alla Carta Costituzionale nel fatto che alla limitazione alla libertà di iniziativa economica e alla concorrenza posti dalla previsione dei costi minimi per la sicurezza non corrispondeva il vantaggio della maggiore sicurezza sulle strade e/o sul lavoro del personale impiegato nelle aziende di autotrasporto. Secondo l'opinione espressa dal tribunale toscano non sarebbe certo, e nemmeno probabile, che il sistema tariffario dell'autotrasporto possa garantire tali obiettivi; al contrario individuava in altre norme dell'ordinamento (il codice della strada e le norme in materia di prevenzione e protezione dei rischi per la salute e per la sicurezza sul lavoro) gli strumenti atti a garantire gli obiettivi di sicurezza correlati all'esercizio dell'attività di autotrasporto. La Corte Costituzionale non si è ancora pronunciata su tale aspetto.

Per contro altri giudici di merito, e segnatamente il tribunale di Napoli con ordinanza del 18 giugno 2013 e, più di recente, il tribunale di Pavia, con ordinanza in data 20

maggio 2014, hanno ritenuto manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale rispetto all'art. 41 della Costituzione, loro proposte da committenti di servizi di trasporto terrestre, destinatari di un'ingiunzione di pagamento per differenze tariffarie. In sostanza i giudici di merito, dopo aver individuato come imprescindibili alcuni costi di esercizio dell'attività di autotrasporto (quali quelli per retribuzioni e contributi, assicurazione e manutenzione dei veicoli) hanno stabilito che la garanzia fornita dai costi minimi costituisce un elemento imprescindibile senza il quale anche le ulteriori norme di controllo (ad esempio, quelle previste dal codice della strada o dalle norme in materia di salute e sicurezza sul lavoro) rimarrebbero prive di effettiva e reale incidenza, dovendosi mettere l'autotrasportatore nelle condizioni di poter rispettare tutte le normative in materia di sicurezza stradale; ad opinione dei giudici di merito, tale obiettivo sarebbe raggiunto solo facendo sì che l'autotrasportatore "sia remunerato con corrispettivi che siano almeno pari ai costi minimi necessari sia per l'adempimento delle prescrizioni di legge che per la manutenzione dei veicoli" (cfr. ord. trib. Pavia del 20.05.2014). Secondo le ordinanze citate, dunque, il legislatore, nel predeterminare i costi minimi dell'autotrasporto, non avrebbe operato in contrasto con i principi della libera iniziativa economica, ma

avrebbe agito nel quadro dei poteri, a lui riconosciuti dall'art. 41 2° comma della Costituzione, di determinare programmi e controlli volti a far sì che la libera iniziativa economica non si svolga in contrasto con l'utilità sociale. Spetta ora alla Corte Costituzionale pronunciarsi in modo definitivo sulla questione posta dal tribunale di Lucca. ■



**\*Studio legale Mordiglia**

20145 Milano - Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 - [mail@mordiglia.it](mailto:mail@mordiglia.it)

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

IN COLLABORAZIONE CON

*The* **INTERNATIONAL  
PROPELLER CLUB**

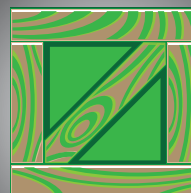
TO PROMOTE, FURTHER AND SUPPORT  
SHIPWRECK SURVIVAL, PRESERVATION AND  
REPAIR/REBUILDING TO OPERATIONAL COMPLETION,  
PROMOTE RELATIONS AND COOPERATION BETWEEN



*Port of Milan*



*AssoLogistica*



**PERDITA O AVARIA DELLE MERCI  
TENUTE IN DEPOSITO O "LAVORATE":**

**QUALI LE RESPONSABILITÀ  
DELL'OPERATORE LOGISTICO?**

**Milano 26 settembre 2014, ore 09.00 - 13.00**  
**Palazzo Cusani, via Brera 13-15, Milano (sala Radetzky)**

SPONSORIZZATO DA

 **COLUMBUS**  
SERVIZI LOGISTICI

# Trasporto internazionale:

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta

**U**no degli aspetti di maggiore rilievo della disciplina dettata dalla Convenzione CMR è indubbiamente contenuta agli articoli 23 e 29, e si rivela spesso di non semplice applicazione ed interpretazione.

Ai sensi dell'articolo 23 della CMR in caso di perdita totale o parziale della merce, il vettore è infatti tenuto a corrispondere un risarcimento calcolato sulla base del valore della merce nel luogo e nel tempo della consegna per il trasporto, ma l'importo complessivo del risarcimento non può superare 8,33 diritti speciali di prelievo per ogni chilogrammo di peso lordo perduto o danneggiato. Ai sensi del successivo articolo 29 della Convenzione il vettore non ha il diritto di avvalersi delle disposizioni che escludono o limitano la sua responsabilità se la perdita delle merci dipende da dolo o da colpa a lui imputabile e che, secondo la legge del giudice adito, è parificata a dolo (c.d. *wilful misconduct*).

La CMR adotta dunque una nozione di colpa grave peculiare, che non è immediatamente assimilabile alla ti-

pologia elaborata dalla giurisprudenza italiana e che assume spesso differenti interpretazioni nei vari paesi ove viene applicata. La giurisprudenza italiana ha - di fatto - suggerito un'equiparazione della colpa grave prevista dalla CMR al dolo, ed anche in una decisione abbastanza recente (cfr. Cassazione, Sez. III, 7 ottobre 2008, n. 24765, Soc. Plan Fer c. Forgiione) ha ritenuto che l'espressione "*colpa equivalente al dolo secondo la legge del giudice adito*" evoca una sostanziale equiparazione della *wilful misconduct* prevista all'articolo 23 della CMR alla colpa grave prevista nel nostro ordinamento ed applicata ai casi di perdita di merce in trasporti nazionali.

Esistono però profonde differenze di atteggiamento e di valutazione da parte dei giudici degli Stati nei quali trova applicazione la CMR, con divergenze talora così marcate da avere determinato un fenomeno ricorrente, ossia la scelta, tra i vari fori alternativi individuati all'articolo 31, di quello ritenuto più conveniente per il riconoscimento del diritto a beneficiare del limite in favore del vettore o,



# responsabilità e forum shopping



al contrario, per l'ottenimento di una condanna del vettore per l'intero valore della merce trasportata. Si tratta del cosiddetto *forum shopping*, che fa sì che ormai con grande frequenza nell'immediatezza di un sinistro verificatosi nel corso di una trasporto assoggettato alla CMR (soprattutto allorché le somme in gioco sono significative) si assiste ad una vera e propria corsa contro il tempo, con il vettore pronto a radicare il giudizio proponendo un'azione di accertamento in una giurisdizione dove le corti si rivelano maggiormente inclini a riconoscere il diritto a beneficiare del limite ex articolo 29, e la concorrente azione da parte dei ricevitori e/o degli assicuratori a scegliere tra i vari fori alternativi quello che si presenti promettente per una declaratoria di colpa grave al fine di eludere con il limite risarcitorio.

Una recente sentenza della Corte Suprema olandese (10 agosto 2012) testimonia la particolarità delle questioni che nella pratica sorgono dall'applicazione della disciplina degli articoli 23 e 29 della CMR. Il caso oggetto della decisione è relativo ad un trasporto dall'Olanda al Belgio di un ingente quantitativo di materiale chimico, del valore complessivo di circa un milione di dollari statunitensi. Il contratto di trasporto includeva delle "security guidelines transportation" predisposte dal mittente, che stabilivano che l'autista dovesse trascorrere ogni periodo di sosta in aree di parcheggio sicure, illuminate e vigilate, e che il mezzo non dovesse essere mai lasciato senza vigilanza.

Nella primissima tratta del trasporto l'autista si era però fermato nei pressi di Rotterdam, aveva lasciato il mezzo in un'area industriale priva di vigilanza, e si era allontanato per trascorrere la notte in un vicino albergo. La mattina seguente il mezzo ed il suo prezioso carico erano stati trafugati. I ricevitori hanno reclamato danni per

circa un milione di dollari, argomentando che tale era il *market price* delle merci in base all'articolo 23 della CMR. In primo e secondo grado le corti olandesi hanno ritenuto che nel caso di specie ricorresse una *wilful misconduct*, che non vi fosse spazio dunque per alcuna limitazione e che il risarcimento fosse dovuto per l'intero ammontare richiesto dai caricatori. In terzo grado, la Corte Suprema olandese (con decisione del 10 agosto 2012), ha completamente stravolto l'interpretazione fornita nei due precedenti gradi di giudizio ed ha ritenuto che, nonostante la violazione delle istruzioni di sicurezza da parte del vettore, le probabilità che un veicolo parcheggiato in area incustodita venga trafugato non sono percentualmente maggiori delle probabilità che il veicolo non subisca alcun furto. Sulla scorta di tale argomentazione la corte olandese ha ritenuto che l'autista non avesse prefigurato con certezza l'evento furto e che, pertanto, non potesse essergli riconosciuto l'elemento di consapevolezza previsto della definizione di colpa grave prevista dalla Convenzione CMR.

Con questo singolarissimo e per certi versi pericoloso ragionamento, la Suprema Corte olandese ha riconosciuto il diritto del vettore di beneficiare della limitazione di responsabilità prevista dalla Convenzione CMR, così riducendo il risarcimento dovuto ai caricatori a meno di 200 mila dollari in un caso che, laddove esaminato in Belgio o in Italia, avrebbe condotto senza alcun dubbio ad una dichiarazione di colpa grave e, dunque, ad una condanna del vettore al risarcimento dell'intero valore delle merci. Il caso in esame sintetizza la mutevolezza di interpretazione della CMR da parte dei giudici dei vari Stati e permette di apprezzare la delicatezza e l'importanza delle clausole contrattuali di determinazione del foro competente negli accordi tra operatori logistici, committenti e vettori. ■

**\* Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: [a.totaro@lslex.com](mailto:a.totaro@lslex.com)

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

# L'Odissea del doganalista...

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

**T**aluni uffici doganali, in maniera continuativa, notificano ai doganalisti sanzioni amministrative per difformità riscontrate in ordine al valore tra quanto dichiarato in dogana e quanto accertato successivamente da parte della pubblica amministrazione. Nella fattispecie concreta, in riferimento a “royalties” non indicate nella dichiarazione di importazione. Per completezza di informazione le operazioni doganali in questione sono espletate agendo in rappresentanza diretta da doganalisti regolarmente iscritti nell'Albo professionale.

È il caso di evidenziare che nessuna previsione normativa, comunitaria o nazionale disciplini la solidarietà del doganalista in materia di sanzioni amministrative: infatti in questo settore il codice doganale delega agli Stati membri la regolarizzazione delle conseguenze connesse alle irregolarità accertate nelle operazioni doganali. Nel nostro ordinamento le sanzioni amministrative tributarie sono disciplinate dal d.l. n. 472 del 18.12.1997, che fonda l'irrogazione delle sanzioni sul principio di responsabilità personale, sull'imputabilità e sulla colpevolezza dell'autore materiale della violazione. Nessuna norma prevede la responsabilità solidale per sanzioni in capo al doganalista!

Nel quadro normativo di riferimento, sopra richiamato, è previsto infatti che, in merito a violazioni punite con sanzioni amministrative, ciascuno risponde della propria azione od omissione, cosciente e volontaria, dolosa o colposa

(art.5 d.l. 472/97). Da ciò si deduce che il presupposto essenziale della responsabilità risulta essere l'imputabilità al soggetto di un comportamento quanto meno negligente che consiste nell'omissione del compimento delle verifiche imposte allo stesso dalla legge, attinenti a circostanze o elementi che ricadono nella sua sfera di controllo, come acclarato da diverse sentenze di Cassazione.

La giurisprudenza ribadisce che per il sorgere della responsabilità in materia tributaria è indispensabile il concorso della volontà, senza il quale non vi è illecito e che “spetta alla amministrazione finanziaria provare, sulla base di prove concrete e documentali, l'esistenza della colpa o del dolo”. Non rientra nell'ambito del mandato ricevuto dal doganalista di effettuare approfonditi accertamenti in merito al valore dichiarato in dogana. Se il doganalista si attiene alle regole di correttezza professionale e nel suo comportamento non è ravvisabile alcuna colpevolezza, avendo agito nel pieno rispetto del mandato ricevuto, nessuna colpevolezza può essere imputata al professionista, nei cui riguardi trova certa applicazione l'art. 10 d.l. 472/97, il quale prevede che è esente da sanzione “l'autore mediato, ossia il soggetto che incolpevolmente è stato indotto in errore da altri”. L'applicazione della sanzione amministrativa è in contrasto anche con precise indicazioni fornite dalla direzione centrale del dipartimento delle dogane ai dipendenti uffici che, con nota del 09.10.1998, chiarisce che lo spedizioniere doganale/doganalista che abbia operato nel rispetto delle norme di diligenza professionale è immune da colpa e da sanzione, anche laddove risultasse che la dichiarazione doganale presentata sia risultata affetta da errore.

Stante il quadro normativo, piuttosto chiaro, crediamo che sia compito della direzione centrale dell'agenzia delle dogane e monopoli fare chiarezza su comportamenti discutibili di taluni uffici doganali. Il fine, indispensabile, di tale provvedimento auspicato, sarebbe quello di uniformare i comportamenti di tutti gli uffici doganali su territorio nazionale, di evitare ricorsi giurisdizionali con dispendio gravoso e evitabile di tempi e costi, e evitare maggiori carichi di lavoro, inutili, alla già sofferente giustizia nazionale. ■







passione  
competenza  
risultati

SOFTWARE E AUTOMAZIONE PER LA LOGISTICA



# Per l'Economia del Mare

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

**L**a complessità del mercato legato al settore della logistica e dei trasporti, e segnatamente all'Economia del Mare, richiede professionalità di diverso livello e in possesso di competenze il più possibile integrate. La figura caratterizzata da competenze prevalentemente gestionali è quella del "logistic manager", una figura chiamata a gestire situazioni complesse relative alle varie fasi delle attività di trasporto, inserendosi in contesti relazionali diversi e in funzioni differenti e gestendo gli aspetti generali del servizio in un'ottica di ottimizzazione di tempi e costi. Lo svilup-

po dei traffici e degli scambi internazionali, con la conseguente necessità di gestire con tempismo ed efficacia la documentazione del trasporto, ha inoltre determinato una crescente importanza delle

professioni legate al tema doganale, quale aspetto centrale del più ampio tema "logistico".

Le figure dello "spedizioniere" e dell'"addetto alle pratiche doganali" rappresentano figure chiave del settore logistico-portuale, in quanto sono in grado di operare su uno scenario estremamente complesso, e oltretutto in costante divenire. Le figure ricercate, infatti, non solo devono essere specializzate, ma essere anche dotate di un elevato grado di flessibilità, che consenta loro di adattarsi alla rapida evoluzione del contesto. Una sottolineatura particolare meritano tre aspetti: l'introduzione di nuove tecnologie; la rinnovata importanza accordata ad aspetti di Sicurezza e Security, sia legata a fattori normativi sia legata a fattori culturali in trasformazione; l'innovazione nelle procedure. Tutti questi fattori implicano che la formazione delle figure professionali "tipiche" del settore della logistica e dei trasporti non possa darsi una volta per tutte, ma debba essere continuamente alimentata in funzione di ciò che si verifica nel contesto di riferimento.

Per questo Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, con la collaborazione di alcuni tra i più importanti attori della logistica e dei trasporti ha creato una sorta di "osservatorio permanente" (nella forma di tavoli di lavoro e di altri organi di go-

vernance e monitoraggio) proprio con l'obiettivo di intercettare le novità e valorizzarle in senso progettuale. Per lo stesso motivo, è assolutamente necessario associare agli strumenti di formazione superiore (utilizzati per la creazione di figure professionali) gli strumenti propri della formazione continua, continuando ad accompagnare le risorse umane in un processo di sviluppo che non veda soluzioni di continuità, anche successivamente al loro inserimento lavorativo.

A questo proposito vale la pena sottolineare che la Scuola è capofila di un importante Piano di sviluppo settoriale (finanziato nell'ambito del Piano giovani della Regione Liguria) denominato "Il Golfo fa Rete nel BLU", con cui si intende offrire una risposta concreta sia ai giovani in cerca di lavoro sia alla domanda di professionalità che le imprese del settore esprimono. Il Piano, che è realizzato in collaborazione con i più rappresentativi soggetti istituzionali del territorio, vedrà la formazione di alcune figure professionali, così come rilevate, in termini di priorità, da un'analisi di settore precedentemente realizzata. A partire da settembre, usciranno i bandi di selezione per accedere ai percorsi formativi. Le figure sono di diverso livello, in funzione dei diversi livelli di professionalità richieste dal mercato. È prevista la realizzazione di un corso post-laurea (Logistic Manager), due percorsi post-diploma (Mediatore marittimo e Addetto ai sistemi di gestione integrata nel settore logistica e trasporti), un percorso post-qualifica (Operatore logistico). Completa l'offerta di formazione superiore della Scuola per l'annualità 2014/2015 un percorso formativo finalizzato alla preparazione della figura professionale dello Spedizioniere, attualmente in fase di start up. Per il 2015 è infine in programma anche un percorso formativo molto particolare, "Tecnico ferroviario polivalente", in linea di continuità con un percorso realizzato nel 2014 che ha portato - grazie a un accordo siglato da Oceanogate Italia Spa - a un eccellente risultato in termini di inserimento lavorativo.

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





RIGHT TEMPERATURE



RIGHT TIMING

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

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

Follow us :      Google play  App Store

**STEF** 

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

# Ceva: multinazionale con il "tocco" boutique

“La nostra cultura e il nostro credo sono sempre stati il perseguire l’alta qualità del servizio, su misura per ciascun cliente, in ogni settore”, sottolinea l’amministratore delegato Giuseppe Chiellino.

di **Paolo Giordano**



**GIUSEPPE CHIELLINO**

**N**ell’intervista con Giuseppe Chiellino, amministratore delegato di Ceva Logistics Italia, filiale nazionale della multinazionale logistica tra i leader del settore nel mondo, dati i tempi, difficile non partire con una domanda sugli effetti della crisi e sulla situazione italiana.

**LE ODIERNE DIFFICOLTÀ DELLE IMPRESE ITALIANE SONO PROBABILMENTE ACCENTUATE ANCHE DA UN SISTEMA LOGISTICO NON ALL’ALTEZZA DELLE ATTUALI ESIGENZE. QUAL È IL SUO PARERE A TALE PROPOSITO?**

■ Non ci sono dubbi sul fatto che il sistema logistico nazionale sia inadeguato. Mi sono sempre meravigliato, ad esempio, che non ci sia una multinazionale a capitale italiano tra le prime dieci del settore nel mondo. Questa è una delle testimonianze che il nostro paese non si è “inserito” nella rivoluzione industriale dell’esternalizzazione logistica, che ha caratterizzato gli ultimi due decenni. Ciò è avvenuto nonostante in giro per il mondo ci siano molti manager italiani, e di valore. Dalla mia esperienza internazionale posso dire che esistono due principali limiti: il primo sta nella dimensione delle aziende, di piccole e medie dimensioni. Un altro limite, questo realmente decisivo, sta nel funzionamento della nostra macchina amministrativa-burocratica. Una macchina che dà risposte troppo lente rispetto alle esigenze. In epoca di crisi, questo fatto si sente in maniera esponenziale. Ormai vengono richieste risposte velocissime, mentre i tempi della nostra burocrazia hanno scadenze a dir poco mensili. Questo discorso interessa tutti gli ambiti dell’amministrazione pubblica, vale per la giustizia, vale per le autorizzazioni e i permessi, vale per il lavoro...

**SOFFERMIAMOCI SULLA LOGISTICA...**

■ Da questa angolazione, credo che l’Italia sia un paese europeo anomalo. Un paese che ha un sistema logistico imperniato, come dicevo, su un numero molto elevato di aziende medio-piccole: dovrebbero essere assai meno e avere competenze specifiche. Quello italiano è un sistema che diventa frammentato, a “filiera lunga” e, quindi, complesso, farraginoso. Inoltre, c’è da fare un’altra considerazione: in generale, in Italia, si “confonde” la logistica con il trasporto. Non è così: il trasporto è una delle declinazioni della logistica. Tale “confusione” fa sì che si investa poco sui sistemi informatici, sulla tecnologia, con la conseguenza di abbassare il livello delle competenze e delle prestazioni. Un fenomeno che ha penalizzato e penalizza il nostro paese. Devo dire che, oggi, la crisi traumaticamente sta selezionando le aziende, un percorso di razionalizzazione, magari necessario, però, doloroso.

**VENIAMO A CEVA. IN QUESTO CONTESTO CHE LEI HA DESCRITTO, COME VI STATE MUOVENDO?**

■ La nostra azienda, in qualità di leader di settore, si è posta l’ambizioso obiettivo di indicare la strada da percorrere, quella dell’innovazione e di trovare soluzioni che alzino il livello

di competitività delle aziende nostre clienti. A livello mondiale, la cultura di base della nostra azienda è sempre stata quella di eccellere nella qualità del servizio, di protenderla verso i bisogni di domani. È su questo che si fa la “differenza”. Siamo convinti che il futuro della logistica stia, appunto, nella capacità di innovare...

**LEI USA SPESSO QUESTO TERMINE “INNOVAZIONE”. ME NE DÀ UN’INTERPRETAZIONE CONCRETA?**

■ Penso che introdurre innovazioni significativi, in sintesi, tendere a semplificare processi già esistenti e a crearne di nuovi; fondamentale è che siano più “veloci” e più efficienti. Per noi di Ceva questo principio vale ancora più in Italia, proprio per le ragioni che prima ricordavo e per la complessità della logistica nazionale.

**IN UN PROCESSO DI SEMPLIFICAZIONE, È POSSIBILE FAR RIENTRARE ANCHE L’IDEA CHE STATE PORTANDO AVANTI DI “LOGISTICA COLLABORATIVA”?**

■ Assolutamente sì. Noi stiamo lavorando sempre più per far capire ai nostri clienti dei singoli settori i vantaggi di questo approccio. Abbiamo iniziato nel 2010 con la “Città del Libro”, abbiamo proseguito nel 2012 con la “Città del Pharma”, e lo stiamo facendo oggi con la “TechCity” rivolta al mondo dei prodotti elettronici. Questa è la via maestra per continuare a migliorare i livelli di servizio, realizzare economie di scala, con conseguente abbassamento dei costi. Stiamo dimostrando che la collaborazione, facendo gioco di squadra, con alle spalle elevate competenze infrastrutturali, operative e tecnologiche, quali sono le nostre, porta benefici a tutti gli attori del sistema. In tal maniera, i processi sono più semplici, più efficaci e di conseguenza costano meno.



**CI SONO SETTORI, IN PRIMO LUOGO QUELLO DEL FASHION E POI QUELLO DELL’ALIMENTARE, NEI QUALI LE AZIENDE ITALIANE HANNO SEMPRE FATTO RESISTENZA A “MISCHIARE”, SE È POSSIBILE USARE QUESTO TERMINE, I LORO PRO-**

**DOTTI CON ALTRI. ESISTE ANCORA QUESTA “RESISTENZA”?**

■ Far passare il concetto di “logistica collaborativa” non è facile, anche per ragioni culturali. Credo però che in un momento come questo, dove vi è una ricerca continua a salvaguardare i margini, una potenziale riduzione dei costi logistici sia per le aziende produttrici un elemento importante per la rimozione di certe barriere culturali. Fondamentale è che l’operatore logistico di riferimento venga visto, e si comporti, non come un semplice fornitore, >

**A PROPOSITO DEL LIBRO**

Giuseppe Chiellino, in occasione di una recente tavola rotonda sul tema “Chi muove i libri? Dalla tipografia al comodino”, ha rilasciato una dichiarazione, che riprendiamo perché illustra ulteriormente l’utilità dell’obiettivo di Ceva di estendere sempre più la “logistica collaborativa”:

“Quello del libro è uno dei settori che ha maggiormente risentito non solo della crisi, ma anche dell’impatto delle nuove tecnologie e della scarsa propensione degli italiani alla lettura. In questo scenario, una migliore efficienza della catena di distribuzione per i punti vendita fisici, ma anche per l’e-commerce e l’e-tailing, rappresenta un fattore cruciale di competitività”.

“Negli ultimi anni l’outsourcing dei servizi logistici si è rivelato una strada efficace per abbattere i rischi e consentire alle aziende di settore di concentrarsi sul proprio core business, riducendo al contempo i costi e mantenendo un’elevata qualità del servizio. Non solo: si assiste nel settore del libro all’affermarsi della cosiddetta logistica collaborativa che mutua i suoi principi dalla sharing economy. Si tratta di un approccio che sperimentiamo da quattro anni nella nostra Città del Libro a Stradella con un ottimo riscontro da parte degli editori, che sono così in grado di ridurre mediamente le spese di logistica di oltre il 10% rispetto alla situazione precedente, assicurandosi al contempo una serie di servizi altamente specializzati come la gestione dei resi e il lancio novità, estremamente complesse nel comparto editoriale. Quello collaborativo si conferma inoltre un modello che consente di gestire al meglio anche la logistica a supporto dell’e-commerce e dell’e-tailing e le consegne ultra espresse, poiché permette di essere tempestivi e puntuali grazie all’impiego di tecnologie capaci di monitorare l’intera catena di distribuzione, assicurandone la massima visibilità. La vera sfida ancora oggi è abbattere la barriera culturale che la condivisione di persone, infrastrutture, processi e flussi di trasporto porta con sé, ma rispetto a qualche anno fa l’Italia ha fatto passi da gigante. Oggi nel nostro magazzino ospitiamo circa 110 milioni di copie che finiscono ogni anno sugli scaffali di 4.500 punti vendita e nelle case degli utenti che ordinano i propri volumi online”.



ma come un partner corretto, efficiente, tecnologicamente avanzato e affidabile. Ruolo che Ceva svolge con alta professionalità. Una svolta importante verso questa soluzione è impressa anche dal cambiamento dei ritmi che nel mondo si stanno verificando, specialmente nel settore della moda, nel settore della distribuzione: tutto sta diventando molto più veloce. Per restare



nella moda, un tempo si facevano due collezioni l'anno, oggi i tempi sono molto più corti e i rifornimenti ai centri vendita, sempre più articolati, si può dire non abbiano soluzione di continuità. È chiaro che in tali condizioni, "semplificare" e "velocizzare" i processi logistici, abbassandone anche i costi, è una formula vincente.

**SE MI CONSENTE UN'OSSERVAZIONE, INTERPRETO QUASI COME UN'OSSessione QUELLA DELLA "VELOCITÀ", DI ACCORCIARE I TEMPI. È COSÌ?**

■ Non è una nostra ossessione: è la realtà, con la quale un operatore come noi che lavora a livello mondiale deve necessariamente fare i conti, così come li devono fare le imprese che hanno intenzione di internazionalizzare, di affacciarsi sui mercati mondiali. Noi lavoriamo in questa direzione. Le faccio un esempio, stiamo lanciando nuovi servizi logistici dedicati alle pic-

cole e medie imprese italiane, a quelle che vogliono vendere all'estero. Il nostro approccio è quello di offrire le soluzioni logistiche più appropriate ed efficienti, anche aprendo un magazzino dedicato all'estero. Questo nei confronti di qualsiasi mercato, dagli Stati Uniti all'Asia, all'Europa. L'internazionalizzazione è un'altra opzione per le imprese italiane di superare la crisi e noi siamo pronti a fare la nostra parte.

**CI SONO GIÀ DELLE INIZIATIVE AVVIATE?**

■ Premetto una cosa importante: l'Italia è geograficamente un punto nodale, nel cuore del Mediterraneo. Può essere realmente una piattaforma per il sud Europa. Nel settore farmaceutico lo stiamo già facendo. Stiamo, inoltre, studiando con due clienti soluzioni per distribuire dall'Italia in Svizzera, in Austria, nel sud della Germania, nei Balcani e in Grecia. Ci stiamo misurando anche con le esi-

genze dell'e-commerce, supportando un cliente nella distribuzione in Italia e in Europa. Per il canale online semplificare è la vera innovazione, sia come approccio che come soluzione logistica integrata. Anche arrivando ad avere un unico magazzino dedicato a tutti i paesi europei.

**UN'ULTIMA DOMANDA. LA STRATEGIA DI CRESCITA DI**

**CEVA, COME MI DICEVA ALL'INIZIO DELLA NOSTRA INTERVISTA, È FONDATA SULLA QUALITÀ DEL SERVIZIO, QUINDI SUL MIGLIORAMENTO CONTINUO DELLE PERFORMANCE. QUALI SONO GLI STRUMENTI SU CUI COSTRUIRE QUESTA SCELTA?**

■ La carta vincente è la forza del team, il concetto di squadra. Siamo una società che offre servizi logistici integrati e tutti noi dobbiamo essere all'altezza dei compiti, all'altezza delle soluzioni necessarie a risolvere i bisogni del cliente. Dobbiamo avere competenze di alto livello! Per questo motivo investiamo molte risorse nella formazione e nella Ricerca&Sviluppo, anche tramite partnership con le università e i centri ricerca. Ma non solo. Ceva si caratterizza per il suo insieme di competenze molteplici e profonde, capaci di offrire servizi "su misura": ai nostri clienti garantiamo la forza della multinazionale e la capacità sartoriale della boutique. ■

**CEVA HOLDINGS CRESCE**

Ceva Holdings LLC ha annunciato i risultati del secondo trimestre 2014. In particolare, i ricavi sono ammontati a oltre 1,9 miliardi di dollari con un aumento sul primo trimestre del 6%, i volumi trasportati via mare hanno visto un incremento del 7% sullo stesso periodo del 2013 e si è registrata una "sostanziosa" crescita, 31%, di nuovi clienti rispetto all'anno scorso. "Il miglioramento delle nostre performance e il solido incremento del business segnalano che siamo sulla strada giusta. Dal mio ingresso in Ceva, nel gennaio scorso, mi sono focalizzato sul rafforzamento del management esecutivo, espandendo la nostra base di talenti e migliorando l'efficienza operativa a beneficio dei clienti. I numeri mostrano che stiamo acquistando slancio e siamo ben posizionati per compiere ulteriori progressi nel futuro", ha commentato Xavier Urbain, Ceo di Ceva Logistics.

# Alla chimica serve una nuova logistica

La Federchimica sottolinea tutte le lacune dell'attuale sistema nazionale della mobilità delle merci.

di Carlotta Valeri

“La logistica è il ‘lubrificante’ della macchina economica: dalla sua efficienza dipendono qualità e costi sia nella fornitura dei materiali all’industria sia in tutti gli step in cui si articola la catena di distribuzione fino a raggiungere il consumatore finale. Un concetto elementare, ma che in Italia, incredibilmente, non è mai stato preso in seria considerazione né valutato in termini economici”, ha sottolineato il presidente di Assologistica Carlo Mearelli intervenendo all’11° Conferenza logistica organizzata a Milano dalla Federchimica.

Ciò è particolarmente vero per quanto riguarda la chimica: la logistica e i trasporti incidono annualmente per oltre cinque miliardi di euro sul conto economico delle imprese, che movimentano quasi 38 milioni di tonnellate di sostanze e prodotti chimici, di cui il 58% sono classificati come “pericolosi”. Caratteristica quest’ultima che rende la loro mobilità ancora più complessa e onerosa, anche a causa di lacune a livello legislativo. Il tema sollevato da Mearelli è stato rilanciato con

forza dal presidente della Federchimica Cesare Puccioni: “In Italia, è fondamentale che nella politica logistica e infrastrutturale sia adottata una razionalizzazione delle strutture e di tutte le modalità di trasporto”. Partendo dal trasporto marittimo, c’è da sottolineare che nel nostro paese esistono 24 Autorità portuali, che adottano procedure e decisioni operative spesso tra loro diverse, mentre dovrebbero essere “armonizzate e coordinate”. Non è un caso se un milione di container l’anno preferi-

**La chimica muove 38 milioni di ton di prodotti**

sce il transito nei porti del nord Europa ai porti italiani, anche per merci provenienti o destinate a imprese che operano in Italia, perché i tempi di sdoganamento sono certi e i meccanismi burocratici garantiti dagli scali nordeuropei

sono assai più fluidi dei nostri. Per quanto riguarda i trasporti via terra, va considerato che la frequenza degli incidenti ferroviari è minima rispetto a quelli stradali e l'impatto ambientale (in termini di emissioni nocive) è deci-

samente minore. Nonostante questa realtà lapolissiana, la "razionalizzazione" adottata dal Gruppo Ferrovie dello Stato, negli ultimi anni, ha di fatto obbligato le imprese a riprendere l'utilizzo del sistema stradale: le merci peri-

## PRODUZIONE E MERCATO

La domanda mondiale di chimica è prevista in espansione a tassi prossimi al 4% nel 2014-2015. La produzione si mostrerà in accelerazione nei paesi emergenti a un ritmo prossimo al 4,5% e risulterà buona negli Usa (più 2,8% nel 2014 e più 3,5% nel 2015), anche grazie alla disponibilità di shale gas a prezzi competitivi, utilizzato sia come energia sia come materia prima. Il quadro è più problematico a livello europeo dove l'indebolimento della ripresa nei mesi primaverili del 2014 si è tradotto in una vera e propria correzione al ribasso della produzione chimica, pur lasciando in territorio positivo il confronto annuale (più 1,8% nei primi cinque mesi sul 2013). L'European Chemical Industry Council, ritenendo questa correzione solo temporanea, prevede una crescita del 2% in volume nel 2014 e il proseguimento della ripresa, a ritmi comunque moderati, nel 2015 (più 1,5%). I costi delle materie prime nella chimica fine e specialistica, anche se in calo dell'1% sul 2013, si collocano su livelli del 17% più elevati rispetto al 2007. Non si attendono forti e generalizzate spinte al rialzo alla luce delle previsioni sul prezzo del petrolio (Brent: 111 dollari nel 2014, 107 nel 2015).

Nei mesi centrali dell'anno, la produzione chimica in Italia ha interrotto il processo di recupero, avviatosi faticosamente dopo tre anni di contrazione, destando preoccupazioni per quanto riguarda il futuro. I primi spunti di crescita della domanda interna di chimica (più 0,5% in volume nei primi cinque mesi) - ancora modesti e frammentari - si mostrano molto sensibili a mutamenti del clima di fiducia in un contesto di vincoli di liquidità ancora diffusi nella clientela.

L'export chimico italiano si conferma in moderata espansione (più 0,6% in valore e più 3,4% in volume nei primi cinque mesi), anche se i mesi più recenti evidenziano il rallentamento delle vendite sul mercato europeo (comunque in aumento del 2,4% su base annua) e risentono della contrazione delle vendite sui mercati extra-UE (meno 2,2% in valore) ma con segnali di miglioramento. La chimica fine e specialistica conferma una buona crescita delle esportazioni, più 3,2% a valore dopo il già brillante più 3,7% dello scorso anno, e l'Italia - in questo settore - è il paese europeo con la migliore performance all'export dal 2010 ad oggi. Le previsioni per la produzione chimica nel 2014-2015 dipendono dall'evoluzione macro-economica e si fondano sull'ipotesi di tenuta della ripresa europea e di lento avvio di quella italiana a partire dal 2015. Dovrebbero consentire tale scenario le misure straordinarie di politica monetaria della Bce, un cambio meno sfavorevole, la graduale riattivazione del credito, significativi progressi nelle riforme e l'assenza di ulteriori manovre restrittive. In questo contesto di miglioramento sia dell'export sia della domanda interna, la produzione chimica in Italia potrà chiudere il 2014 con una crescita pari all'1,6% - comunque insufficiente anche solo a compensare il calo dell'anno precedente (meno 1,8%) - e proseguire la sua risalita nel 2015 (più 2,0%). In ogni caso, i livelli produttivi rimarranno inferiori al 2007 di oltre il 15% lasciando intatta la divaricazione tra export e domanda interna.





colose trasportate per ferrovia sono diminuite del 16%. Inoltre, gli scali ferroviari nel paese erano, prima del 2000, oltre un migliaio, per scendere oggi a 227, di cui solo 67 abilitati al trasporto di merci pericolose. L'abolizione, nel 2010, da parte di Trenitalia del cosiddetto "traffico diffuso" (il trasporto di merci con



la criminalità organizzata, fenomeni di dumping, sistema tariffario fuori dalle logiche di mercato, ecc.) e, in particolare, l'incredibile vicenda del Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, il famigerato Sistri, che coinvolge fortemente le aziende chimiche: da quando è entrato in vigore, il 14 gennaio del 2010, è stato

carri singoli favorevole, principalmente, alle piccole e medie imprese) delle merci pericolose ha fatto sì che, ogni anno, si siano riversate sulle strade circa tre milioni di tonnellate di merci pericolose in più, pari a 75 mila automezzi. Non è stata tenuta in alcuna considerazione da parte delle FS che il trasporto di treni completi (la scelta operativa adottata) non è economicamente sostenibile per il tessuto industriale chimico in Italia, costituito essenzialmente da piccole e medie imprese che hanno, invece, la necessità di approvvigionarsi di piccoli quantitativi di materie prime. Sul tema ferrovie, Mearelli ha chiesto: "Un radicale cambiamento delle strategie delle FS nel settore merci che tenda a risolvere le particolari problematiche delle imprese e del

mercato e che non ponga esclusivamente al centro le esigenze della ferrovia. Il sistema cargo su rotaia è un tema d'interesse nazionale e riguarda l'intera collettività, non solo il bilancio aziendale del Gruppo Ferrovie dello Stato. In questo contesto, è necessario giungere finalmente alla separazione

### **Sempre meno merci pericolose per ferrovia**

tra chi gestisce la rete e chi gestisce l'attività di trasporto". In particolare, a proposito delle strategie delle FS, c'è da notare, che, mentre in Italia di fatto non si fanno più carri singoli, ciò non si verifica in altri paesi europei. Intervenendo nella Conferenza, Fabio Ungari, Manager Sales and Logistic della DB Schenker Rail, ha descritto la rete capillare che le ferrovie tedesche hanno disegnato su tutto il territorio nazionale e che viene utilizzata per il traffico a carro singolo. Rete che si estende anche in Italia attraverso le direttrici di Chiasso e del Brennero e che coinvolge

lo scalo di Brescia per diramarsi a ovest su Torino Orbassano e Novi Ligure, in provincia di Alessandria, presso la piattaforma logistica ferroviaria di San Bovo, a est verso Lugo di Ravenna e a sud verso Livorno Calambrone e Anagni, in provincia di Frosinone, importante polo industriale del centro Italia.

Per ciò che riguarda l'autotrasporto, nella Conferenza, sono stati sottolineati tutti gli storici limiti del settore (eccessiva polverizzazione, scarso ricorso a sistemi informativi, infiltrazione del-

modificato nel tempo con ben 24 provvedimenti e ha avuto sette rinvii sulla data di operatività. Oggi, l'uso del Sistri è obbligatorio solo per i rifiuti pericolosi e sono esclusi i "piccoli" produttori di rifiuti (fino a 10 dipendenti). Ciò ha raddoppiato gli oneri per coloro che vi sono soggetti. Inoltre, è stata definita una partenza scaglionata per l'uso del sistema: trasportatori e gestori di rifiuti hanno iniziato a usarlo dal 1° ottobre 2013, i produttori dal 3 marzo 2014. Tutto ciò senza che siano state apportate quelle modifiche per renderlo aderente alle esigenze operative delle imprese. Una storia, appunto, incredibile e tipicamente italiana, dove imperano burocrazia e norme astratte lontane dalla realtà delle imprese.

Da tutte queste considerazioni è partita la conclusione del presidente della Federchimica: "È necessaria una profonda riforma del sistema logistico, che indichi una scelta sul ruolo dei trasporti nel rilancio dell'industria italiana e di quella chimica in particolare. Occorre individuare i vincoli esistenti e i modelli europei di riferimento e, quindi, intervenire con decisione avendo in mente certamente la sicurezza ma anche la competitività". ■

# Non ci sarà sviluppo senza le riforme

“Servono certezza legislativa, meno burocrazia, procedure molto più semplici per avviare la ripresa”, ha detto il presidente Mearelli.



CARLO MEARELLI

“**C**i aspetta ancora un lungo periodo di debolezza, che non è evidentemente attinente solo al nostro paese, ma a tutta l’area euro. Siamo tuttavia convinti che oggi sopravvivenza e sviluppo del nostro sistema economico produttivo non possono essere disgiunti e che per ottenere questi risultati sono necessarie nel nostro paese riforme strutturali significative che creino almeno condizioni di certezza legislativa, amministrativa e di regolamenti su cui poter pianificare gli investimenti produttivi”, ha sostenuto il presidente di Assologistica Carlo Mearelli nella relazione che ha aperto l’assemblea dell’associazione, svoltasi in luglio a Milano. La relazione ha sottolineato i dati che

stanno caratterizzando in negativo l’attuale situazione socioeconomica del paese. In particolare ha richiamato due aspetti: la flessione continua del credito bancario (“a questo proposito, la reazione del sistema finanziario all’abbassamento del tasso di interesse della Bce pone seri interrogativi sul comportamento delle banche”, ha notato Mearelli) e il prolungarsi della sofferenza del conto economico di famiglie e imprese con un calo, nel 2013, dello 0,4% rispetto al 2012 (“dato che arriva al meno 1,4% con l’inclusione delle importazioni Fob, meno 4,6%”). Ciò continua a rallentare progressivamente la domanda interna. Un altro aspetto è preoccupante: le esportazioni, che dopo il crollo del 2009 (meno 20%) avevano ripreso a crescere, stanno rallentando la loro corsa e il “trend pare in discesa”.

In questo contesto negativo, va inquadrata anche la situazione del sistema logistico nazionale, non certamente all’altezza di un paese che è il secondo in Europa per la manifattura e che vuole puntare all’export come una leva per favorire la ripresa. Assologistica, come ha detto il presidente, in innumerevoli incontri istituzionali, non solo ha sottolineato la grave situazione del settore, ma ha anche avanzato proposte e suggerito interventi. Mearelli ha aggiun-

to: “Un passaggio fondamentale di questo percorso lo abbiamo formalizzato nel corso dell’audizione alla IX commissione della camera dei deputati sulla legge di riforma degli interporti, circa un anno fa. In quell’incontro scegliemmo di sollecitare i decisori ad abbandonare gli schemi e i ragionamenti a compartimenti stagni per una visione di insieme della logistica e del trasporto della merce in Italia. In quell’occasione indicammo in alcuni punti le nostre priorità: visione di sistema e unica regia; definire i gates di ingresso e le piastre intermodali utili nella logica del distretto logistico; riportare le infrastrutture sotto la competenza nazionale; favorire l’aggregazione delle imprese per competere; avviare una manutenzione straordinaria della rete viaria e l’utilizzo delle fasce orarie; commissariamento del-

l’Albo degli autotrasportatori per depurare il settore dalle infiltrazioni mafiose; introdurre realmente lo Sportello unico doganale”. “Il messaggio era ed è - ha spiegato il presidente di Assologistica - che occorrono pochi mirati strumenti legislativi per creare le leve necessarie alla tenuta e allo sviluppo del sistema logistico italiano, fatto dal lavoro delle nostre imprese private in un ambiente internazionale e globalizzato fortemente aggressivo”.

**Si pongono  
interrogativi  
sulla condotta  
delle banche**

to: “Un passaggio fondamentale di questo percorso lo abbiamo formalizzato nel corso dell’audizione alla IX commissione della camera dei deputati sulla legge di riforma degli interporti, circa un anno fa. In quell’incontro scegliemmo di sollecitare i decisori ad abbandonare gli schemi e i ragionamenti a compartimenti stagni per una visione di insieme della logistica e del trasporto della merce in Italia. In quell’occasione indicammo in alcuni punti le nostre priorità: visione di sistema e unica regia; definire i gates di ingresso e le piastre intermodali utili nella logica del distretto logistico; riportare le infrastrutture sotto la competenza nazionale; favorire l’aggregazione delle imprese per competere; avviare una manutenzione straordinaria della rete viaria e l’utilizzo delle fasce orarie; commissariamento del-

Particolare del porto di Napoli. "La riforma dei porti deve segnare un passaggio fondamentale per la riformulazione del sistema logistico nazionale", ha sottolineato Mearelli



La necessità di tali interventi è dettata dalla nuova realtà mondiale, dalla globalizzazione, con la quale le aziende italiane, se vogliono acquisire nuovi mercati e anche mantenere gli sbocchi commerciali che hanno conquistato, si devono necessariamente confrontare. Infatti, la logistica negli ultimi venti anni è diventata giorno per giorno sempre più complessa ma anche sempre più efficace e rispondente alle esigenze dei mercati quando correttamente sostenuta da sistemi centrali altamente tecnologici. Ciò, tradotto nelle esigenze delle singole imprese, comporta la necessità di organizzazioni contestuali flessibili e di semplificazione burocratica, il contrario di quanto avviene in Italia, paese dalle mille leggi diverse con le quali "si tende a mantenere separazioni ingiustificate e nocive tra le infrastrutture, sia materiali sia immateriali".

Nonostante queste esigenze, ad oggi, malgrado annunci altisonanti, le riforme per modernizzare il paese aspettano ancora di essere varate; "tra queste quella dei porti - ha sottolineato Mearelli - potrebbe segnare un punto di passaggio fondamentale, da cui riformulare e pianificare la logistica dell'ingentissima quantità di merci che originano o sono

destinate o transitano nel nostro paese. Al centro del nostro ragionamento sulla riforma dei porti abbiamo posto il distretto logistico, non come categoria teorica calata sulla realtà 'del tu sì e tu no', ma come scelte consapevoli motivate e basate sui bacini reali di consumo, di produzione e l'integrazione delle infrastrutture (porto, interporto, aeroporto). Ancora una volta quel che manca nella discussione generale è l'introduzione dei dati fondamentali che generano la domanda logistica del nostro paese". Dati che tutti ben conoscono, quali quelli che riguardano vaste aree territoriali identificabili a partire da una semplice cartina geografica che evidenzia la densità demografica, in particolare delle aree metropolitane, la densità e la specializzazione delle imprese manifatturiere e le infrastrutture esistenti. Su questi dati va costruito un nuovo sistema logistico nazionale. "Sottolineo, per l'ennesima volta, l'inderogabile urgenza di fare scelte che tengano conto delle possibili integrazioni tra porti, interporti (anche privati) e aeroporti e dei loro bacini di traffico, passando dal concetto di distretto industriale a

quello di distretto logistico, come enunciato nel piano della Logistica del 2006. Il ministro Lupi ha parlato in più occasioni di distretto logistico, ma tuttavia ancora se ne aspetta in riscontro effettivo".

La relazione è quindi tornata sul tema della sburocratizzazione del paese, segnalando come l'accordo raggiunto in sede Wto nel dicembre scorso, che sarà ratificato a breve con il pacchetto Bali, per velocizzare e facilitare le procedure doganali rischi di allargare il nostro gap rispetto agli altri paesi avanzati. "Olanda e Germania - ha detto Mearelli - adottano da anni il sistema definito dello smart country, ove i controlli di ogni natura vengono coordinati da un solo ente, che emette clearance di importazione senza attese. In Italia, l'imminenza dell'Expo ha indubbiamente attivato l'agenzia delle dogane e gli altri enti del controllo sulle merci per introdurre nuove forme e metodiche, ma il rischio che la modernizzazione diventi un processo che coinvolge solo alcuni gates e non tutto il territorio

nazionale è reale e deve essere assolutamente evitato".

Un altro argomento affrontato dal presidente di Asso-logistica ha riguardato la rappresentanza sindacale:

"Il presidente della Confindustria, Giorgio Squinzi, è impegnato in una complessa opera di moralizzazione e di riorganizzazione della Confederazione, e ha evidenziato la necessità di mettere a fattor comune storie, professionalità e obiettivi di crescita, aggregando non solo le imprese ma anche le loro rappresentanze per formare una vera massa critica di sistema". Un strada che deve essere percorsa anche nel settore della logistica e del trasporto merci. ■

## L'esigenza assoluta dello Sportello Unico

# Le tante "ombre" dei nostri porti

Contenziosi di ogni tipo, mancanza di interventi infrastrutturali, commissariamenti, riforma sempre rinviata, incertezze operative frenano lo sviluppo.

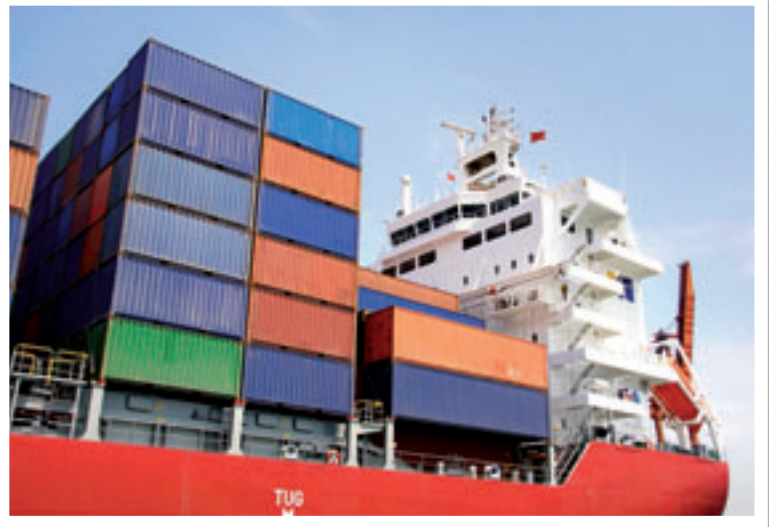
di **Giovanna Visco**

**S**i è chiusa recentemente la difficile consultazione in Assoporti per la nomina del presidente: è stato riconfermato Pasqualino Monti per altri due anni, al termine di un confronto tra due fazioni contrapposte Monti-Mariani. Tuttavia non sembra bloccato il processo di lento sgretolamento del sistema di rappresentanza nazionale delle Autorità portuali, attanagliata dalla competizione tra i porti che essa stessa rappresenta. Genova e Ravenna, per ragioni diverse tra loro, hanno dichiarato l'intenzione di lasciare l'associazio-

ne, che attualmente rappresenta 23 Autorità, di cui otto commissariate da tempo (Napoli, Piombino, Gioia Tauro, Cagliari, Augusta, Catania, Olbia e Ancona). Il ministro Lupi ne mantiene congelati i procedimenti istituzionali di nomina, mentre una normativa a maglia troppo larga lascia spazio alla libera interpretazione sul profilo dei candidati, generando aspri contenziosi ancora non conclusi definitivamente. Citiamo, ad esempio, la sentenza di merito del Consiglio di

Stato sul caso del senatore Piergiorgio Massidda a Cagliari, che ne ha decretato l'inidoneità dei requisiti professionali alla carica, e la sospensiva dei decreti del ministero di annullamento e di redesignazione di un nuovo candidato emanata dal Tar della Campania, su ricorso del candidato alla guida del porto di Napoli, il senatore Riccardo Villari (già salito alla cronaca qualche anno fa con la vicenda della presidenza della commissione di vigilanza sulla Rai), anch'egli

**Otto Autorità portuali sono ancora commissariate**



medico come Massida. Fra le lacune normative che gravitano sull'Assoportti c'è anche la vicenda del contratto nazionale di lavoro nei porti, firmato dalla associazione al tavolo delle trattative nazionali, ma validato dal ministero solo per la parte non economica, dando seguito a quanto disposto dal decreto spending review del ministero dell'Economia che ha bloccato l'incremento salariale del pubblico impiego. Da qui una levata di scudi da parte di sindacati, Assoportti e di qualche presidente; ma resta irrisolta l'ambiguità interpretativa sulla natura giuridica

delle Autorità portuali, enti pubblici non economici, che negli anni ha generato molti contenziosi - come quello sulla sottoscrizione di un contratto collettivo di lavoro privatistico e sulle modalità di assunzione degli organici - e che trova un altro punto di contraddizione, a detta di alcuni osservatori, nell'istituzione stessa dell'Assoportti, per essere un'associazione privata di istituzioni pubbliche dello Stato, con tutte le conseguenze del caso. Ma i nodi non finiscono qui. Spesso si registra una profonda insoddisfazione in merito alla "trasparenza opacizzata" di singole Autorità portuali, che getta ombre e dubbi sulla credibilità istituzionale e sulle pari condizioni di partenza degli operatori nei diversi porti. La critica trova, del resto, conferme sui siti istituziona-

li di diverse Autorità portuali, che non pubblicano gli aggiornamenti dei dati di traffico; i dati sulle aree in concessione (estensione, destinazione d'uso e canoni dei singoli spazi e strutture); gli organici, le consulenze e le imprese appaltate. Ad oggi la stessa Assoportti ancora non ha messo in rete i dati 2013 dei traffici portuali italiani.

Intanto, con date via via rinviate, nonostante l'impegno di partiti e parlamentari, testi scritti (come quello del

senato) o solo annunciati (come quello del ministro Lupi) e documenti programmatici, una riforma della portualità, strutturale o meno, sembra ancora lontana. La discussione

verte su tre parole: "SpA", che attiene alle problematiche riportate sopra; "distretto", parola introdotta dal ministro Lupi, ma di cui non se ne conosco-

### Non svelato il "mistero" del "distretto logistico"

>

no pubblicamente i contenuti; “accorpamento”, che sta generando scontri e dichiarazioni di intenti per processi di unione dal basso, che, tuttavia, vedono protagonisti troppo spesso non i porti e le proprie rappresentanze, ma gli enti locali, riproponendo questioni attinenti il Titolo V mai risolte, sulle quali la stessa Confindustria ha preso una chiara posizione chiedendo di riportare alla competenza del legislatore statale porti, aeroporti e infrastrutture.

Ciò che continua a proliferare senza sosta sono le decine di studi, rapporti, proposte che hanno come oggetto i porti, che quasi sempre servono un piatto freddo di sandwiches di megasistemi internazionali di traffici container, farciti di megaprogetti infrastrutturali, almeno in alcuni porti italiani; nonostante, ad esempio, nel 2014 Drewry Maritime attesti la percentuale di utilizzo degli spazi disponibili container nei porti europei intorno al 57%. La realtà quotidiana dei porti che principalmente è resa viva e concreta dal lavoro delle imprese private, anche

quando le banchine sono pubbliche, cioè prive di articoli 18 o terminalisti che dir si voglia, come a Bari e Palermo, è ben diversa. In Italia, a parte Gioia Tauro per il transhipment e Augusta per il petrolchimico che pur vorrebbero integrarsi anche con altre tipologie di traffico, i porti statali sono prevalentemente polifunzionali. Il traffico container nel 2012 in Italia ha movimentato,

incluso il transhipment, circa il 35% delle merci complessive non liquide (rinfuse, contenitori, Ro-Ro e altre varie). In altre parole, come nel resto dei porti europei, l’utenza dei nostri porti commerciali è costituita prevalentemente (cioè al netto delle meganavi contenitori di oltre 10 mila teu e delle



petroliere che spesso hanno terminali in mare aperto), da navi Handymax (60 mila tonnellate), Panamax (80 mila) e Postpanamax (95 mila), ma i nostri fondali consentono a mala pena l’ingresso delle Handymax, il che si traduce nel fatto che molte navi ormeggiano nei nostri terminal solo dopo aver scaricato altrove gran parte del carico. Da qui il grido senza fine sull’urgenza di approfondimento dei porti ad almeno

circa 15 metri, ma gli interventi in materia di dragaggio e manutenzione dei fondali di ministeri ed enti locali hanno generato ritardi e contenziosi che stanno pregiudicando traffici commerciali vitali per i nostri porti a partire dalle rinfuse secche per arrivare fino ai contenitori.

Anche la Confindustria nel suo documento sulla riforma del sistema portuale italiano, costruito su dieci punti in una logica ad “imbuto” quasi a voler sottolineare il restringersi sempre più evidente del collo della bottiglia quanto più ci si avvicina al tema delle prospettive di lavoro dell’imprenditoria privata nei porti, ha messo al 10° posto proprio i dragaggi portuali, chiedendone semplificazione attuativa ed esclusione dall’art. 185 del Codice Ambiente. Il documento al 9° posto pone la questione delicatissima, direttamente collegata agli investimenti privati, della durata delle concessioni, chiedendo l’inserimento di alcuni correttivi per consentire la possibilità di modificare/revisionare il contratto di concessione in corso di validità e di riconoscere

un indennizzo al concessionario uscente.

Intanto, da rumours, dovrebbe essere in dirittura di arrivo l’emanazione del regolamento di II livello relativo alla riorganizzazione del ministero Infrastrutture e Trasporti, che, dopo lunghi mesi di incertezze, dovrebbe finalmente restituire alla comunità portuale dipartimenti e direzioni generali con pieni poteri. ■



# 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)



# Crolla la ferrovia, come

Dal prossimo numero la nostra rivista aprirà un'indagine sulla situazione del cargo ferroviario. Un settore che sta sempre più arretrando, ma che è indispensabile per il sistema logistico del paese.

**A** livello mondiale il trasporto ferroviario è considerato come un elemento fondamentale, sia nel settore passeggeri sia nel settore merci, per uno sviluppo sostenibile della mobilità, grazie alle sue caratteristiche peculiari di ridotto impatto ambientale, risparmio energetico e ridottissima incidentalità. Questi concetti sono stati ampiamente recepiti dall'Unione europea che, di conseguenza, ha indicato, in particolare per il settore merci, traguardi molto ambiziosi per il futuro: al 2030, il 30% dei trasporti dovranno essere effettuati con tecniche intermodali, al 2050 il 50%. Il trasporto ferroviario dovrà, dunque, svolgere un ruolo centrale nel trasporto merci europeo - nazionale e internazionale - e in particolare nel programmato sviluppo del trasporto intermodale terrestre con le tecniche del trasporto combinato strada-rotaia. In Italia, siamo sotto questo aspetto molto indietro e continuiamo a perdere terreno: la ferrovia e l'intermodale continuano infatti a flettere, senza che ci sia alcun riscontro, o meglio alcuna risposta, sul piano politico.

**Scopo di questa nota è la definizione del tema e la premessa per un'ampia indagine che Euromerci pubblicherà prossimamente coinvolgendo diversi stakeholder al fine di mettere in luce situazioni che,**

**se adeguatamente risolte o corrette, anche, forse soprattutto, con interventi di carattere politico, possano riportare la realtà italiana a livelli paragonabili con quelli degli altri Stati europei.**

**Da dove partiamo.** Secondo i dati ufficiali Eurostat più aggiornati, che pubblichiamo nelle tabelle, nel 2010, l'Italia ha trasportato per ferrovia il 9,6% del totale delle merci movimentate espresse in ton/km. Meno della metà della Germania e meno anche della Francia.

È da aggiungere che questi due paesi fanno anche ricorso in maniera significativa al trasporto merci attraverso le vie d'acqua interne. Nel decennio 2000-2010, il nostro paese, sempre nel confronto con Germania e Francia, ha perso importanti quote di traffico ferroviario (anche se nettamente meno dei nostri cugini d'oltralpe) mentre la Germania ha continuato ad aumentarle.

Sempre secondo l'Eurostat, e anche l'Istat, nel 2011, gli andamenti sarebbero stati per l'Italia migliori per quanto





# recuperarla?



riguarda la ferrovia, con un incremento della sua percentuale sul traffico totale che sarebbe salito al 12,1%. C'è da tener conto che il 2011, causa la crisi, è stato un anno che ha visto un forte calo dei volumi di merci movimentate nel nostro paese, specialmente sulla strada che, secondo l'Istat, avrebbe perso nell'anno, in totale, il 18% sul traffico del 2010. Dati più recenti formulati dalla Fercargo, l'Associazione italiana delle imprese ferroviarie private, sottolineano che la ferrovia nel nostro paese ha vissuto un vero e proprio crollo nel 2012, con una perdita di oltre 16 milioni di tonnellate. La Fercargo aggiunge che nel 2013 la quota media europea del traffico ferroviario merci si è attestata sul 12% e ha raggiunto in paesi come Francia e Germania valori intorno al 14-16% nel primo e più elevati nel secondo, 21-22%, mentre l'Italia si attesta su un modesto 6-7% con una flessione di circa il 40% rispetto all'anno 2007. Anche la nota congiunturale della Confetra sottolinea un calo del 5,5% nel 2013 del traffico merci ferroviario rispetto all'anno precedente, che come detto era già stato drammatico. Appare evidente che i grandi paesi europei dopo le significative flessioni di traffico registrate a seguito della crisi economica stanno rapidamente riconquistando nel trasporto ferroviario delle merci le posizioni che li caratterizzavano in epoca precedente. La Germania ha addirittura migliorato negli ultimi tempi le proprie percentuali segno evidente di una forte volontà di privilegiare il trasporto ferroviario anche al fine di presentarsi al traguardo europeo del 2030 con le carte in regola.

**Che fare?** Dopo queste premesse - dalle quali risulta chiaramente la progressiva riduzione della modalità ferroviaria nel trasporto merci del nostro paese - riferiamoci più specificatamente allo scopo dell'indagine che Euromerci intende affrontare nel mondo italiano del trasporto ferroviario merci attraverso una disamina delle posizioni di tutti gli addetti al settore. A questo proposito è importante sottolineare la coesione dell'insieme di interessi imprenditoriali che, recentemente, con grande compattezza e unità di intenti, è riuscita con le opportune pressioni a far escludere il trasporto ferroviario merci dalla recente proposta di aumento delle tariffe elettriche per il comparto ferroviario in genere come indicato nell'art. 29 del decreto legge "Competitività": esclusione che ha evitato di segnare la fine di un settore già di per sé in crisi.

**Gli obiettivi.** La sintesi delle opinioni dovrebbe poter portare a un insieme di proposte concrete da indirizzare al governo e al parlamento al fine di creare i presupposti per un adeguato rilancio del sistema ferroviario merci in Italia in un'azione sinergica che contempli anche la posizione dei porti per la mobilità dei

container e degli interporti quali strumenti indispensabili per un razionale posizionamento dell'intermodalità nel territorio. Nei limiti delle informazioni che si acquisiranno si tenterà di formulare anche una disamina della rete ferroviaria italiana per individuare le tratte fondamentali da portare a standard europei per consentire al nostro paese di disporre di capacità di traffico omogenee con quelle dei paesi a nord delle Alpi e di presentarsi al traguardo europeo del 2030 al pari degli altri grandi paesi europei. ■

## Traffico merci 2010

Fonte: EUROSTAT

	Strada	Rotaia	Vie d'acqua interne
<b>Italia</b>	<b>90,4%</b>	<b>9,6%</b>	<b>0,1%</b>
<b>Germania</b>	<b>64,5%</b>	<b>22,2%</b>	<b>12,9%</b>
<b>Francia</b>	<b>82,2%</b>	<b>13,5%</b>	<b>4,3%</b>

## Traffico merci via ferrovia (2010-2011, variazioni %)

Fonte: EUROSTAT

	Variazione
<b>Italia</b>	<b>-12,7</b>
<b>Germania</b>	<b>15,6</b>
<b>Francia</b>	<b>-34</b>



# Idea della Mancinelli, nel delirio di Roma

L'azienda, che effettua molte consegne all'interno della Ztl della capitale, avvia un coraggioso progetto di trasporti a emissioni zero.

di Paolo Giordano



ARTURO MANCINELLI

**R**oma, la capitale d'Italia e anche del caos urbano, del traffico senza regole e senza controlli, dei parcheggi in seconda, terza fila, della fatiscenza del servizio pubblico. Prima città in Europa per il rapporto numero di cittadini e presenza di auto private. Dotata di sole due linee metro, oltretutto nate già obsolete, per un territorio che in Europa è per estensione secondo solo a Londra. Circolare per la città è un'impresa, distribuire le merci ai destinatari finali è un'impresa ancora più ardua, specialmente all'interno della Ztl, la zona a traffico limitato. Infatti, quella romana, che misura 4,2 chilometri quadrati è una tra le più ampie e più complesse al mondo, anche per la conformità del territorio, per la presenza di salite e di vecchie strade, belle quanto

anguste. Nel centro storico di Roma circolano ogni giorno più di 25 mila veicoli, dei quali il 60% genera 35 mila attività di carico e scarico delle merci, mentre il restante 40% dovrebbe attraversare la zona interna della città senza potersi fermare. Cosa quest'ultima vera solo sulla carta. In questo "delirio" quotidiano, la Mancinelli Trasporti e Logistica sta per rendere operativo un progetto di consegna ai clienti finali residenti nella Ztl fondato sui mezzi elettrici e, oltretutto, fatto del tutto innovativo, su "emissioni zero". Il progetto, infatti, denominato ZED, "Zero Emission Distribution", prevede anche il ricarica dei mezzi attraverso fonti rinnovabili, nella fattispecie facendo ricorso a pannelli fotovoltaici. Un progetto, quindi, che ha il massimo rispetto per l'ambiente in una città dove tale aspetto pare essere, purtroppo, l'ultimo dei problemi. Domandiamo ad Arturo Mancinelli, membro del consiglio direttivo di Assologistica e direttore commerciale e marketing dell'omonimo Gruppo, dove abbia trovato il coraggio di tentare una simile avventura.

**NON POSSO NON CHIEDERLE QUALI SIANO STATE LE MOTIVAZIONI CHE L'HANNO SPINTO A IMPEGNARSI IN TALE PROGETTO, TENENDO CONTO DELLE CONDIZIONI IN CUI È LA CITTÀ...**

■ Tutti conosciamo cosa sia il traffico

romano. Tutti i logistici e i trasportatori che lavorano nella capitale combattono ogni giorno contro ogni tipo di disfunzione. Questa però non è una valida ragione per non cercare di migliorare, di introdurre nuove soluzioni, di operare guardando al futuro che deve necessariamente essere migliore. Bisogna guardare avanti. E la Mancinelli con questo progetto lo ha certamente fatto. Oltretutto alcune delle attuali condizioni operative ci hanno spinto a trovare soluzioni alternative.

## QUALI IN PARTICOLARE?

■ Consideri che fino a poco tempo fa il costo del permesso per entrare nella Ztl romana era di 70 euro l'anno, poi siamo saliti a 800, oggi il costo è articolato su diverse fasce in relazione al livello delle emissioni rilasciate dal veicolo, ma un Euro 5 paga ben duemila euro. Abbiamo dovuto lavorare molto sulla professionalità degli autisti per meglio qualificarli, con costi alti, date le difficoltà che incontrano: noi facciamo 1.200/1.300 consegne al giorno all'interno del grande raccordo anulare, delle quali 200 dentro la Ztl. Inoltre, la zona a traffico limitato nella capitale continua a espandersi, così come le zone pedonali, con sempre maggiori problematiche per arrivare ai clienti finali. Ad esempio, la Mancinelli distribuisce la Coca Cola e altre bevande,

quindi tocca tutti i supermercati e tutti i locali del circuito bar/ristoranti. Infine, ci siamo chiesti quanto potrà andare avanti questo scarso interesse del comune per le condizioni ambientali della città? Da questo insieme di problematiche abbiamo deciso di pensare a cambiare, a innovare e a orientarci sui mezzi elettrici.

### QUAL È STATO IL PERCORSO?

■ Importante è stato l'incontro con il progetto LEZ-Logistica Emissioni Zero dell'associazione scientifica BIP-Best Ideas&Projects, che rappresentava in teoria quello che noi volevamo fare in pratica. Siamo così partiti due anni fa, con la collaborazione sia della BIP sia del gruppo del professor Salvatore Celozzi del Dipartimento di ingegneria astronautica, elettrica ed energetica dell'Università della Sapienza. Abbiamo trovato i mezzi in Inghilterra, perché in Italia nessuno li produce con la portata che noi cercavamo. Mezzi affidabili come dimostra il fatto che sono usati molto anche in Francia, in particolare da un operatore che ne ha 100 e fa consegne anche dentro Parigi. Oggi ne abbiamo due a Latina presso la Tecnocar per le prove. Hanno una portata di 5,5 tonnellate, delle quali 2,5 di tara, una di batteria e due di peso netto trasportabile. Un mix che soddisfa le nostre esigenze, anche se stiamo cercando con la società modenese Electric Vehicles di trovare soluzioni più leggere in particolare per la batteria. L'autonomia del mezzo è di 100 chilometri a pieno carico, è quindi ipotizzabile che con il ritorno a vuoto tale autonomia aumenti notevolmente. L'Università sta, inoltre, studiando dispositivi per migliorare questo aspetto. Il veicolo è in grado di superare pendenze del 21%. In



una prima fase abbiamo previsto l'acquisto di una decina di questi mezzi.

### MI DICEVA CHE LE EMISSIONI ZERO RIGUARDANO ANCHE LA CARICA DELLE BATTERIE DEI VEICOLI...

■ Questa è la parte più innovativa del progetto. Abbiamo previsto l'installazione di 3.000 metri quadrati di pannelli fotovoltaici sul nostro magazzino sito sulla via Tiburtina, a una quindicina di chilometri dal centro di Roma. L'energia prodotta può soddisfare i nostri bisogni di magazzino e caricare una quindicina di mezzi. Abbiamo previsto anche uno scambio di energia con l'Acec, alla quale forniremo energia di giorno per averla di ritorno la sera, specie d'inverno, per le ricariche.

### QUAL È STATO L'INVESTIMENTO?

■ Complessivamente 1,5 milioni di euro, tutti a carico della nostra azienda. Non ho alcuna fiducia sul ricevere denaro pubblico: abbiamo risposto a un bando della Regione, ma vincono sempre e immancabilmente quelli che chiamiamo i "soliti noti".

### CHE RITORNI SI ASPETTA?

■ Premesso che saremo operativi a fine anno, quando avremo chiuso tutti i contratti e terminato tutti i test sia sui mezzi sia sulla fornitura di energia sia, aspetto determinante, sul sistema di controllo. I ritorni sono di diverso genere. In termini

finanziari, abbiamo calcolato che avremo un minor costo rispetto ai metodi tradizionali del 10/15% e che dovremmo raggiungere il break even in tre anni. In termini gestionali dovremmo accrescere notevolmente l'efficienza perché il sistema è tutto controllato in via informatica: consumi, tracciabilità dei mezzi, controllo sui percorsi e sulle fermate. Su questi dati possiamo costruire gli itinerari migliori. Abbiamo una telemetria da Formula 1. Pensiamo, poi, di divenire molto più attrattivi: tante grandi imprese, specie le multinazionali, fanno molta attenzione oggi alle tematiche e alle soluzioni ambientali e noi offriamo quella più avanzata, ciò dovrebbe far aumentare i nostri clienti, almeno ce lo auguriamo.

### AVETE PREVISTO UN CONTROLLO A LIVELLO SCIENTIFICO SUI RISULTATI OTTENUTI?

■ Un altro dei nostri obiettivi è quello di poter diffondere il progetto. Infatti, alla fine del 2015, dopo un anno di attività, il CNR si occuperà della fase di validazione del progetto e della sua eco-sostenibilità e dell'individuazione delle condizioni di replicabilità. Inoltre, Sapienza Innovazione curerà gli aspetti di diffusione e internazionalizzazione, offrendo supporto anche per la valorizzazione e la diffusione dei brevetti e dei marchi frutto delle attività del progetto, svilupperà anche l'integrazione nel dashboard di un sistema Gps/Gprs. ■

# Neologistica punta tutto sulla tecnologia

L'azienda milanese, specializzata nella distribuzione di prodotti farmaceutici, conta su magazzini con una sofisticata automazione.

di Carlo Conti



FEDERICO TERRANEO

**N**eologistica è nata nel 1999 come società di logistica specializzata nel trattamento di prodotti farmaceutici. Da allora l'azienda ha continuato a crescere: il suo fatturato è passato dai circa tre milioni di euro iniziali ai quasi quattordici dell'anno scorso. Una crescita costante, che ha visto anche espandere gli interessi dell'azienda, iniziando così a occuparsi anche di altri settori. Oggi, la clientela è per il 60% nel settore farmaceutico, per il 25% in quello della cosmetica e per il 15% nella chimica e dei principi attivi. Neologistica, però, è attrezzata anche per altre merceologie e per le soluzioni dell'e-commerce. Un fiore all'occhiello distingue l'azienda: il suo sito di Origgio, in provincia di

Varese, specializzato per la gestione dei prodotti farmaceutici. Si tratta di un magazzino che si estende su cinque piani per un'altezza di 29 metri e per una capacità di 50 mila posti pallet. Il suo livello di automazione lo rende unico in Europa. Il sistema che ne è il fondamento si basa sul concetto di "merce verso l'operatore". Ciò permette di avere un'automazione assolutamente flessibile (con riduzione dei tempi e dei costi; economie di scala; evasione di ordini grandi e piccoli con la stessa efficienza), elevati standard di sicurezza (gestione controllata per via informatica; anti-intrusione, antifurto e antincendio; riduzione degli errori), risparmio energetico (isolamento e coibentazione; produzione frigorifera COP 6-9; fotovoltaico 400 kWp; sfruttamento dell'effetto geotermico). Il magazzino è a doppia profondità ed è in grado di gestire, come dicevamo, sia prelievi di interi pallet sia di colli di piccole dimensioni grazie, appunto, a un doppio sistema di trasloelevatori e mini load. Determinante, inoltre, per l'innalzamento dei livelli di efficienza è stato l'investimento da parte dell'azienda, qualche anno fa, in un progetto per l'applicazione della tecnologia Radio Frequency Identification-RFID che ha dato ottimi risultati, anche grazie a ulteriori sviluppi, per ave-

re una veloce e assolutamente affidabile tracciabilità dei prodotti. La carta vincente di Neologistica è stata, ed è, la tecnologia. Ne parliamo con Federico Terraneo, amministratore delegato della società.

**"PASSION FOR LOGISTICS" È LO SLOGAN CHE ACCOMPAGNA IL VOSTRO LOGO. LA PAROLA "LOGISTICS" POTREBBE ESSERE SOSTITUITA DA "TECNOLOGY", VISTI GLI INVESTIMENTI E LA CURA CON CUI NEOLOGISTICA SI MUOVE NELL'AMBITO TECNOLOGICO?**

■ Non credo che ciò cambierebbe molto: il futuro della logistica e, in particolare, dell'impiantistica sta nell'impiegare sempre più tecnologia e noi ci stiamo adeguando a questo principio. Abbiamo sempre investito, specialmente negli ultimi cinque anni, per migliorare i nostri livelli e i nostri sistemi tecnologici. Ciò ci ha permesso di



Nelle foto, veduta dall'alto e una schematizzazione del sito di Origgio



abbassare i costi e di avere notevoli risparmi, dovendo impiegare meno personale. In pochi nella grande Europa riescono a realizzare tali performance a livello dell'automazione. Una scelta che fino ad oggi ci ha regalato

molte soddisfazioni e che penso sia imprescindibile, specialmente per chi lavora in un settore complicato come quello farmaceutico, che resta il nostro impegno principale.

#### COM'È ORGANIZZATO IL VOSTRO LAVORO?

■ Noi ci occupiamo del deposito e della distribuzione di prodotti farmaceutici, chimici, cosmetici ed e-commerce nei nostri magazzini di Origgio e Garbagnate Milanese, che garantiscono una capacità di circa 130 mila posti pallet. Dai nostri magazzini spediamo i prodotti a ospedali, grossisti, farmacie su tutto il territorio nazionale, utilizzando per il trasporto corrieri specializzati nel settore. Per quanto riguarda le farmacie e i grossisti, si tratta di due

canali paralleli: le prime possono servirsi direttamente dalla casa farmaceutica o dai grossisti. Noi riforniamo entrambi. La nostra attività nel settore è completa, infatti, ci facciamo carico, in alcuni casi, sia delle fatturazioni sia degli incassi.

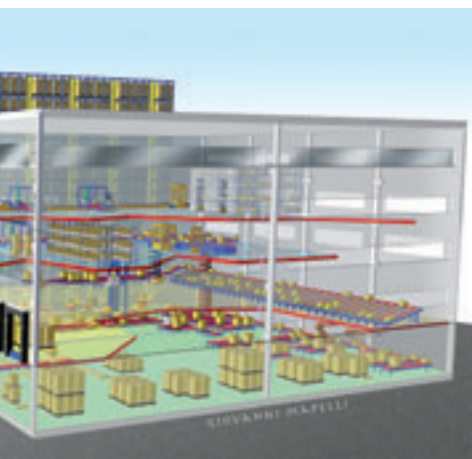
#### LEI HA ACCENNATO ALLE DIFFICOLTÀ CHE PRESENTA LA LOGISTICA DEL SETTORE FARMACEUTICO. ME NE PARLA?

■ Come dicevo noi spediamo farmaci lungo tutti i canali di distribuzione. La parte più importante riguarda gli ospedali. Ovviamente, la gran parte di farmaci va dappertutto, come l'aspirina, ma vi sono anche tanti prodotti tipicamente ospedalieri. Pensiamo ad esempio ai prodotti per l'infusione venosa o alle protesi. In generale, la prima difficoltà riguarda i tempi per l'evasione dell'ordine che riceviamo. Lo standard è di doverlo evadere entro il giorno successivo, mentre per i prodotti salvavita si può scendere anche a quattro ore. Ciò comporta una grande cura nella gestione degli stock, che non devono mai essere scoperti, molta attenzione nel trattamento degli ordini, che deve tendere allo zero in termini

di errore, e alta velocità d'azione. Sotto tutti questi aspetti una sofisticata tecnologia è evidentemente di grande aiuto.

**IN DIVERSE REGIONI, COME L'EMILIA ROMAGNA, IL VENETO, LA TOSCANA, SI STANNO SPERIMENTANDO DA TEMPO NUOVI METODI DI GESTIONE NELL'ORDINE DEI FARMACI PER GLI OSPEDALI E ANCHE NEL MAGAZZINAGGIO. SONO STATE INTRODOTTE "AREE VASTE" CHE ABBRACCIANO DIVERSE ASL E VENGONO CONCENTRATI ORDINI E FATTURAZIONI, COSÌ COME SONO STATI ISTITUITI MAGAZZINI CENTRALIZZATI. COME VEDE QUESTA NUOVA ORGANIZZAZIONE?**

■ Non c'è alcun dubbio che il sistema logistico, in primo luogo per quanto riguarda le strutture ospedaliere, vada razionalizzato localmente e centralizzato. Oggi, negli ospedali esistono le farmacie centrali, ma i singoli reparti, i singoli piani, assai spesso fanno ordini per conto loro con costi alti e alti sprechi. Lo stesso discorso lo si può fare per quanto riguarda i magazzini. Su questa strada c'è molto da fare e si potrebbero realizzare ingenti economie di scala. ■



# Accordo a Belgrado: Pordenone guarda a est

“L’interporto si pone come hub terrestre nei traffici intermodali verso i Balcani e non solo”, sottolinea il presidente Bertolussi.



GIUSEPPE BERTOLUSSI

**A** Belgrado, nella sede dell’ambasciata italiana, presente il governatore della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, è stato firmato un accordo tra il consorzio Corridoio Italia-Serbia e la società serba Zit, che cura trasporti in container (nel riquadro i particolari dell’accordo, ndr). Sull’importanza di tale intesa, abbiamo rivolto alcune domande al presidente dell’interporto di Pordenone e del consorzio Corridoio Italia-Serbia Giuseppe Bertolussi.

## QUAL È IL SIGNIFICATO DI QUESTO NUOVO “INCONTRO” CON I SERBI?

■ L’accordo segna un ulteriore passo in avanti nei rapporti di collaborazione tra l’Italia e la Serbia. A marzo scorso avevamo siglato un pre-accordo, ratifi-

cato nel recente incontro di Belgrado, con la Serbian Transport, importante realtà dell’autotrasporto che conta 116 soci, cinquemila autisti, 13.500 dipendenti e 3.253 mezzi. A ciò si è aggiunta la partnership che abbiamo stipulato con un’altra rilevante realtà della logistica e del trasporto serbo, la Zit, che opera a livello ferroviario. In tal maniera abbiamo ancor più ampliato la base di possibili collaboratori. Data la rilevanza dell’incontro di Belgrado, che ha visto il forte coinvolgimento della nostra ambasciata, la presenza del governatore della Regione Friuli Venezia Giulia e il convinto interessamento del ministero dei Trasporti serbo, possiamo dire di aver brillantemente aperto e rafforzato il “canale istituzionale” tra la nostra regione e la Serbia, oltre ad aver stretto, in quel paese, partnership con protagonisti della logistica e del trasporto. Ora che abbiamo aperto le porte istituzionali e creato le giuste condizioni per passare alla fase operativa, sta agli imprenditori cogliere le opportunità che vengono loro offerte, per sviluppare nuove opportunità di business in questa area del centro Europa.

## PER IL RAGGIUNGIMENTO DI TALE OBIETTIVO, UN RUOLO IMPORTANTE LO PUÒ SVOLGERE L’INTERPORTO DI PORDENONE?

■ Dico che non solo lo può svolgere, ma lo deve svolgere: abbiamo portato

avanti, anche a livello istituzionale, l’“operazione Serbia”, chiamiamola così, in questa ottica. Abbiamo tutte le carte in regola per riuscire nell’intento, anche a livello organizzativo e infrastrutturale. Il nostro nuovo terminal ferroviario, che ci è costato tanta fatica e investimenti, è finalmente pronto e operativo. Si tratta di un terminal di standard europeo. È situato in un’area di 96 mila metri quadrati, adibiti sia al terminal sia allo scalo merci pubblico; è in grado di svolgere tutti i servizi accessori per l’esercizio del traffico ferroviario combinato e convenzionale; è dotato complessivamente di nove binari, di cui sei operativi, due di circolazione e uno di presa e consegna. Vogliamo diventare sempre più un hub terrestre di primo livello per quanto riguarda l’intermodalità strada-rotaia, avendo come target i paesi dell’est Europa. L’accordo di Belgrado ci proietta in questa direzione, con la possibilità di coagulare traffici non solo dalla Serbia, ma anche dalla Romania, dalla Slovenia, dalla Croazia fino alla Russia.

## FACCIAMO UN PASSO INDIETRO. CREDE CHE IL LAVORO CHE AVETE FATTO A LIVELLO ISTITUZIONALE IN QUESTA “OPERAZIONE SERBIA” SIA STATO IMPORTANTE?

■ Sì per diverse ragioni. In primo luogo la forte partecipazione al progetto del-



la Regione Friuli Venezia Giulia. La presidente Serracchiani è fortemente motivata sui temi della logistica e, anche per il ruolo che svolge a livello nazionale e di governo, rappresenta una garanzia per una risposta politica su questi temi, sempre da noi italiani trascurati. Sul versante serbo, è servita per mettere in piedi una collaborazione a vasto raggio, che comprende an-

che aspetti culturali: ad esempio, abbiamo aperto una scuola con sede a Pordenone che effettua corsi di formazione specifici. Nell'incontro tra i due paesi siamo andati oltre i semplici aspetti economici, pur importanti. Ciò credo sia molto rilevante.

**ADESSO, COME LEI DICEVA, C'È BISOGNO CHE GLI IMPRENDITORI SFRUTTINO E SVI-**

**LUPPINO QUESTA OCCASIONE. È OTTIMISTA SU QUESTO ASPETTO?**

■ Sono ottimista sulla base di una semplice constatazione: il franco fabbrica che è stato sempre utilizzato dalle nostre imprese oggi sta mostrando tutte le sue negatività. Si sta finalmente capendo che la logistica non è un "peso", ma un'opportunità, in primo luogo nel contenimento dei costi e nella difesa del mercato. ■

## L'ACCORDO

Dopo la bozza d'intesa con gli autotrasportatori siglato a marzo a Pordenone ora l'accordo con la più grande società di movimentazione merci su rotaia a Belgrado. Continua l'allargamento verso est del consorzio Corridoio Italia-Serbia, guidato dal presidente dell'interporto centro ingrosso di Pordenone Giuseppe Bortolussi, grazie all'intesa firmata con la Zit, ossia con la Zeleznicki Integrali Transport, con sede a Belgrado. Il protocollo è stato siglato nella sede dell'ambasciata italiana, alla presenza del rappresentante diplomatico Giuseppe Manzo, il capo dell'esecutivo regionale Debora Serracchiani, il presidente e i soci del Corridoio Giuseppe Bortolussi, Damaso Zanardo ed Ezio Castelletti e quello della Zit Svetozar Milanovic.

Nell'occasione è stato anche ratificato quanto già determinato a Pordenone alla presenza del presidente della Serbian Transport Goran Aleksic. L'iniziativa si inserisce nell'ambito più ampio di una missione che la Regione sta effettuando nella nazione dell'ex Jugoslavia e della quale fanno parte anche molte altre istituzioni del Friuli Venezia Giulia che operano nel campo economico e scientifico. La Zit è la società serba che organizza e trasporta merci in

container sia in ambito nazionale sia internazionale utilizzando la ferrovia. Inoltre cura il deposito, la gestione e l'immagazzinamento dei beni in depositi pubblici e doganali. L'accordo di collaborazione si articola in più settori: dare avvio a nuovi servizi tipo treno-blocco tra il Friuli Venezia Giulia, il Veneto e la Serbia; studiare la realizzazione di un sistema di piattaforme logistiche; potenziare l'offerta intermodale nelle aree meno avanzate. Il protocollo, inoltre, intende sviluppare la divulgazione dell'attività compiuta da aziende, camere di commercio, istituzioni e organizzazioni di categoria nei due paesi nonché una vera e propria attività di marketing. Infine, l'intesa dà un sostegno tecnico affinché si possano realizzare joint venture operative per favorire l'intermodalità internazionale nell'ottica del risparmio energetico e del miglioramento della qualità ambientale. In questa fase l'attenzione si concentra tra Belgrado e Pordenone, dal momento che nel capoluogo del Friuli occidentale è attivo lo scalo merci ferroviario con standard europeo. L'importanza dell'accordo sottoscritto è stato sottolineato anche dalla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, che ha ringraziato il ministro dei trasporti serbo per l'attenzione dedicata al collegamento tra l'interporto di Pordenone e la cittadina di Kragujevac dove ha sede uno stabilimento della Fiat e sul quale viaggeranno le merci provenienti dal Friuli.

# SAVE THE DATE



## IL TUO NEW BUSINESS ENTRA NEL VIVO.

**GLOBAL LOGISTICS & MANUFACTURING.  
UN LUOGO DI INCONTRO PER UNA CONCRETA ED EFFICACE  
OCCASIONE DI BUSINESS.**

Global Logistics & Manufacturing è l'evento b2b dedicato alle tecnologie e soluzioni per la logistica e la produzione. Un collaudato sistema di incontri one-to-one definito su un planning personalizzato di appuntamenti e workshop, per farsi conoscere e conoscere subito i prospect individuati. Un'occasione di business efficace perché calibrata sui reali interessi della domanda e sulle specifiche soluzioni dell'offerta.

**12 / 13 NOVEMBRE 2014**

**Centro Congressi  
Hotel Parchi del Garda**  
Lago di Garda, Lazise (Verona)

[ [global-logistics-manufacturing-expo.it](http://global-logistics-manufacturing-expo.it) ]

 **global logistics  
& manufacturing**



# Prodotti alimentari: una logistica onerosa

L'agroalimentare è un settore di grande rilievo per il nostro paese, ma sconta alcune pesanti criticità come l'elevato costo del trasporto.

di **Paolo Sartor**

**L'**evoluzione del mercato mondiale dei prodotti agroalimentari è caratterizzata da un aumento delle movimentazioni di prodotti deperibili in un contesto nel quale convivono una forte internazionalizzazione e specializzazione dei bacini produttivi, nuove tecnologie e nuovi sistemi di trasporto, una liberalizzazione degli scambi a livello mondiale e la modifica dei modelli di consumo che ha portato a una destagionalizzazione e globalizzazione dei mercati di consumo.

In questo scenario macro economico la filiera agroalimentare italiana rappresenta un asset strategico per il paese - in virtù dell'elevata rilevanza socioeconomica che esprime - visto che l'insieme degli operatori delle diverse fasi della filiera agroalimentare garantisce un forte contributo all'economia italiana con l'8,7% del Pil (che tradotto in valore aggiunto significa 119 miliardi di euro) e il 13,2% degli occupati pari a 3,3 milioni di lavoratori (fonte: La Filiera Agroalimentare Italiana, Ufficio Studi Nomisma, 2014). Tuttavia, la sua sostenibilità è messa a rischio da pesanti ritardi strutturali e competitivi come la scarsa quota di esportazione dei prodotti, l'elevata polverizzazione delle imprese ma soprattutto da inefficienze del siste-

ma Italia. Gli alti costi collegati al ritardo infrastrutturale, ai costi energetici, agli oneri sociali e fiscali sul lavoro, non solo accentuano le debolezze della filiera derivanti dalla polverizzazione delle imprese - dove nel confronto con gli altri paesi europei l'Italia registra il più alto grado di polverizzazione delle fasi produttive agricole e industriali di trasformazione - che ne pregiudicano la competitività sui mercati attuali e potenziali di sbocco commerciale.

**Una filiera sempre più complessa e onerosa.** Le principali tendenze che hanno interessato la filiera dei prodotti agroalimentari hanno comportato una crescente complessità della supply chain, con una lievitazione dei costi logistici. La variabilità della domanda, legata a stagionalità, promozioni e l'introduzione di nuovi prodotti, produce un impatto significativo sull'incidenza dei costi logistici. Tra quelli sostenuti dalle imprese che operano lungo la filiera agroalimentare una componente importante è relativa al trasporto. Tale rilievo è riconducibile a un sistema infrastrutturale deficitario rispetto al resto d'Europa che si traduce in un aumento dei costi per le imprese della filiera. In Italia, infatti, le aziende dell'agroalimentare hanno un costo

dei trasporti superiore del 30% rispetto ai diretti concorrenti spagnoli e del 20% nei confronti dei francesi.

In conseguenza diretta di questa situazione oggi quasi il 30% dei costi del sistema agroalimentare italiano è imputabile ai servizi di trasporto e logistica. Il solo costo del trasporto, che per oltre il 90% dei casi avviene su gomma, grava sul totale degli oneri logistici per circa due terzi. L'altro terzo fa riferimento

## LE PRINCIPALI TENDENZE DEL SETTORE

- aumento della complessità del retail
- aumento della competizione
- proliferazione delle attività promozionali
- spostamento delle fonti di approvvigionamento verso i paesi emergenti
- sviluppo del private label - nei prodotti alimentari di trasformazione - da parte delle catene della grande distribuzione organizzata
- aumento dell'importanza degli aspetti legati all'ambiente e tracciabilità del prodotto



processo di movimentazione delle merci e con la garanzia che vengano rispettate le istruzioni concordate con il cliente. Nel nostro paese sono scarse le presenze di operatori logistici specializzati nella filiera e, normalmente, quelli operanti sono concentrati nelle attività fisiche di trasporto e magazzino. Per affrontare concretamente le nuove sfide nel mercato della fornitura di servizi logistici è necessario disporre di automezzi controllati e controllabili, per monitorare costantemente l'alta deperibilità dei prodotti trasportati, poter disporre di concentrazioni di vendita fra inter-gruppi e contemporaneamente essere pronti e tempestivi nel fornire servizi adeguati per i prodotti in transito o in arrivo. Quindi, se da un lato è fondamentale costituire delle partnership con gli operatori portuali, che operano direttamente nelle strutture per le operazioni di sbarco, deposito, refrigerazione, dall'altra questi ultimi devono essere nelle condizioni di offrire in caso di necessità ulteriore capacità frigorifera e in più, cosa unica nell'area portuale, servizi inerenti le lavorazioni, il packaging, la selezione dei prodotti. Di pari passo anche le piattaforme logistiche specializzate nei prodotti agroalimentari devono fornire una serie di servizi, quali: ricondizionamento di merce parzialmente deperita; selezione, calibratura, confezionamento con qualsiasi tipo di imballaggio o retina, etichettatura con codici a barre, servizio di distribuzione giornaliera a carico completo o parziale e operazioni eseguite allo Stato estero in magazzini doganali, con il vantaggio di sdoganare solo dopo le lavorazioni e pagando l'eventuale dazio solo sul prodotto effettivamente commercializzato (con un'operazione che viene chiamata tecnicamente *consignment stock*). ■

grande distribuzione organizzata la stanno promuovendo per rispondere alle esigenze e livello di gradimento manifestato su questo fronte dai consumatori finali. Inoltre, occorre evidenziare la presenza di due tipologie di fornitori

nella filiera dei prodotti agroalimentari e precisamente: i fornitori globali, in grado di rispondere alle esigenze di quantità, qualità e assortimento dei vari prodotti e con continuità nel corso dell'anno e i fornitori specialistici o di nicchia per particolari produzioni che per assenza di stagionalità o per caratteristiche particolari del prodotto o per dimensioni relative del mercato - per esempio i prodotti del sottobosco - inducono a preferire una elevata specializzazione rispetto alla semplificazione del fornitore globale.

**Una nuovo traguardo.** L'operatore logistico specializzato nella filiera agroalimentare deve assumere nuove funzioni con il controllo dell'intero

invece ai costi di magazzino, condizionamento, confezionamento e preparazione dell'ordine. Servizi che rivestono un ruolo chiave nella valorizzazione qualitativa e commerciale dei prodotti soprattutto per il comparto agroalimentare. E sui quali esistono nel nostro paese ampi margini di miglioramento, sia in termini di riduzione dei costi sia di razionalizzazione dei processi, considerando tra l'altro il "nanismo" che caratterizza il sistema produttivo nazionale, costituito da aziende di dimensioni medio-piccole e la scarsa integrazione con le strutture distributive di vendita. Una ragione, questa, per cui il ricorso alla filiera corta - ovvero il passaggio diretto dalla produzione alla grande distribuzione - è ancora poco diffusa in Italia, anche se le catene della

Consorzio ZAI



Interporto  
Quadrante  
Europa

# Più spazio per la logistica



## Verona Quadrante Europa

### AREE EDIFICABILI

Disponibilità immediata

#### Ubicazione:

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

#### Superficie area:

68.300 mq frazionabili

#### Superficie copribile:

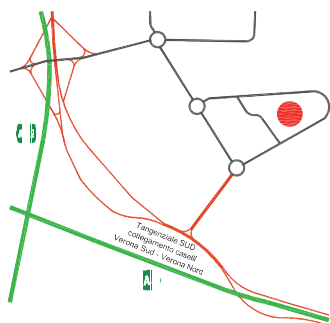
26.700 mq frazionabili

#### Altezza:

20m - altezza max edificabile

#### Baie di carico:

da definire in fase di progetto



## Verona ZAI 2 Bassona

### FABBRICATO

Disponibilità immediata

#### Ubicazione:

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

#### Superficie area:

5.500 mq circa - area comune

#### Superficie copribile:

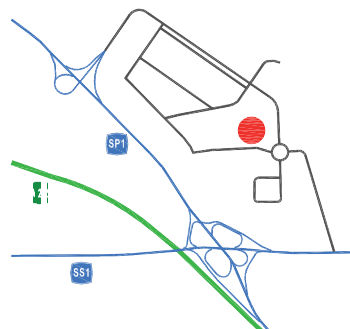
2.600 mq frazionabili

#### Altezza:

da 8,70 a 9,30 m

#### Baie di carico:

2 portoni per modulo



## Rovigo Interporto

### PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

#### Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434  
circa 3 Km SS12 - SS434

#### Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

#### Superficie copribile:

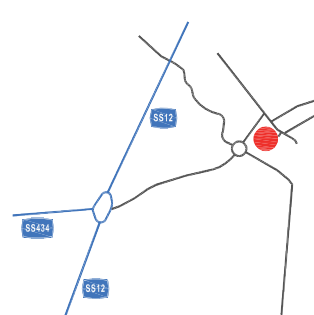
6.700 mq frazionabili

#### Altezza:

da 8,00 m

#### Baie di carico:

4 per modulo  
di cui 2 con rampe idrauliche



TEMI TRATTATI

RICAMBI ORIGINALI | CORSI CARRELLISTI

MANUTENZIONE PROGRAMMATA | TECNICI SPECIALIZZATI



SICURAMENTE

# LA VITTIMA NON CONOSCEVA IL TECNICO CHE LA SEGUIVA

TECNICI SPECIALIZZATI, MANUTENZIONE PROGRAMMATA E RICAMBI ORIGINALI.

LE PROVE CERTE DI UN LAVORO SICURO.

La mancanza di controlli e l'uso di ricambi non originali possono essere l'identikit di un pericoloso tecnico non autorizzato. SicuraMente è un progetto voluto dai leader dell'intralogistica per promuovere il corretto utilizzo dei carrelli elevatori e sensibilizzare sulle giuste azioni da seguire, così come previste dalla legge. Per un lavoro sicuro e sempre in buone mani.

[sicuramente.org](http://sicuramente.org)



Un progetto voluto e promosso da:

**JUNGHEINRICH**  
Machines, Ideas, Solutions.

**Linde**

**OM STILL**

**TOYOTA**  
MATERIAL HANDLING

**SICURAMENTE**  
PER LAVORARE IN SICUREZZA