



Giorgio Maranzana

**PRESIDENTE TERMINAL
TRieste-FERNETTI
"SERVIZI DI QUALITÀ
E QUALITÀ DEI SERVIZI"**

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

SPECIALE PORTI: TRA STASI E SVILUPPO

EDITORIALE

**Gestire la logistica,
basterà l'Authority?**

MEZZOGIORNO

**C'è anche un Sud
che innova e produce**

IMMOBILIARE

**Il primo obiettivo
è razionalizzare**

Logistic
Center

Bagni
di Tivoli

Metti al centro il tuo business

Affittasi

20.000 mq

di **spazi logistici**
con annessi

1.500 mq di uffici

Complesso immobiliare completamente ristrutturato - termine lavori dicembre 2012 - ubicato all'interno del comparto "logistico-industriale" nel territorio di Tivoli (Roma).

- Classe Energetica uffici: G
 - Indice di prestazione: 118,304 kWh/m²/anno
- Magazzini non soggetti ad obbligo di certificazione energetica

Agente principale per la locazione

 JONES LANG
LASALLE

Real value in a changing world

T. 02 8586 861
www.joneslanglasalle.it

In collaborazione con

 Celtic PRELIDIS
AGENCY 

BASTERÀ UN'AUTHORITY? **Come fare per gestire la logistica**

GUIDO IMPROTA, SOTTOSEGRETARIO AI TRASPORTI, NELL'INTERVISTA CHE CI HA GENTILMENTE CONCESSO E CHE PUBBLICHIAMO SU QUESTO NUMERO DELLA RIVISTA, HA SOTTOLINEATO L'IMPORTANZA SIA DELLA LEGGE SUGLI INTERPORTI APPENA APPROVATA ALLA CAMERA SIA DEL SUPERAMENTO DELLO STALLO IN COMMISSIONE AL SENATO DELLA RIFORMA DELLA 84/94. PER QUANTO RIGUARDA LA GESTIONE DI QUANTO SI DOVRÀ FARE A SEGUITO DI TALI PROVVEDIMENTI HA AFFERMATO CHE, GROSSO MODO, IL COMPITO SARÀ AFFIDATO ALL'AUTHORITY TRASPORTI, CHE AVRÀ COMPETENZE CHE ANDRANNO OLTRE A QUELLE TIPICHE DEL CONTROLLO. QUINDI, HA CHIUSO, DICIAMO, UN PERCORSO PER LA GESTIONE DELLA LOGISTICA NAZIONALE. UN PERCORSO CHE PERÒ, CHIEDIAMO VENIA AL SOTTOSEGRETARIO, CI APPARE ASTRATTO E SUL QUALE CI RIPROMETTIAMO DI RISENTIRLO. AD ESEMPIO, GIÀ CI SONO SEGNALELLI CHE I DUE PROVVEDIMENTI, PRESI SEPARATAMENTE E INDIPENDENTEMENTE UNO DALL'ALTRO, RISCHIANO DI ENTRARE IN COLLISIONE. PER EVITARLA SERVE UNA POLITICA. UN'AUTHORITY PUÒ FARLA, ANCHE CON COMPETENZE "ALLARGATE"? CREDIAMO DI NO. UN ESEMPIO CHIARISCE MEGLIO QUANTO AFFERMIAMO. POCO TEMPO FA, TRE MINISTERI, IL PRESIDENTE DELLA REGIONE PUGLIA, IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE, LE FERROVIE, GLI IMPRENDITORI HANNO FIRMATO UN ACCORDO PER UN INGENTE, URGENTE INVESTIMENTO SUL PORTO DI TARANTO. POI L'ARTICOLO 15 DEL DECRETO SVILUPPO HA SANCITO CHE I PORTI DEFINITI QUALI SITI DI BONIFICA, E QUINDI TARANTO IN PRIMIS, NON POSSONO SPENDERE FONDI DESTINATI ALLE INFRASTRUTTURE. SOLO UN AFFANNATO EMENDAMENTO IN SENATO ALL'ULTIMO MINUTO HA CORRETTO TALE SITUAZIONE. QUESTA VICENDA METTE IN EVIDENZA CHE DA NOI SI CAMMINA QUASI SEMPRE IN ORDINE SPARSO, SENZA UNA LOGICA CHE VALGA PER TUTTI. PIÙ CHE UN'AUTHORITY SERVIREBBE COSTRUIRE QUESTA LOGICA. LUIGI MERLO, NUOVO PRESIDENTE DELL'ASSOPORTI, HA PROPOSTO "UNA CERNOBBIO" SULLA PORTUALITÀ. NON SAREBBE IL CASO, DATA LA SITUAZIONE CHE VIVIAMO, DI GUARDARE INDIETRO AGLI ANNI '80 QUANDO PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA SI CONVOCÒ UNA CONFERENZA NAZIONALE DEI TRASPORTI, CON TUTTE LE COMPONENTI, COMPRESA QUELLA PRODUTTIVA/INDUSTRIALE, CHE PORTÒ POI A UN SERIO PIANO GENERALE TRASPORTI, PURTROPPO RIMASTO NEL CASSETTO? QUESTA VOLTA SI POTREBBE FARE MEGLIO, MAGARI CON UN FINALE DIVERSO.



Assologistica

EUROMERCI



Cultura • Formazione

Assologistica

organizzano:

8^a Edizione del Premio *Il* Logistico dell'Anno

La premiazione avverrà il 30/11/2012
presso l'Auditorium di Assolombarda, in via Pantano 9, a Milano.
Sarà preceduta dal convegno-dibattito
“EXPO 2015: OPERATORI E POLITICI A CONFRONTO”

L'edizione 2012 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Ambientale
- Dell'internazionalizzazione d'impresa
 - Formativo
 - Immobiliare
 - Tecnologico
- Trasportistico (per modalità terrestre e/o marittima e/o aerea e/o intermodale)

MILANO
NUTRIRE IL PIANETA
PER LA VITA

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
e-mail: redazione@euromerci.it

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Mariarosa Mazzoleni
cell.335.532.7936
mazzolenimariarosa@gmail.com

Mezzogiorno

**IL SUD CHE INNOVA
E PRODUCE**

8

Intervista a Giorgio Maranzana

**AUTOPORTO DI FERNETTI,
SEMPRE ALL'ATTACCO...**

20

Intervista a Guido Improta

**LEGGE SUGLI INTERPORTI:
STEP PER L'EFFICIENZA**

30

Convegno sulla logistica a Verona

**"FARE SISTEMA", COSÌ PUÒ
CRESCERE L'EXPORT**

32

Speciale Porti

**IN BILICO TRA
STASI E SVILUPPO**

35

Logistica portuale

**REALTÀ E GOVERNANCE:
UN GAP INQUIETANTE**

38

Focus 1 - Immobiliare Logistico

**IL MERCATO
È CAMBIATO**

48

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

17

REALTÀ IN MOVIMENTO

unicar

PARTNER NEI PROBLEMI
Leader nelle soluzioni

Sede Cassago
Bi.Car - Vr
Costa & Zaninelli - Mn
Dell'aglio - Bs
Gi-car - Mo
Idea Diesel due - Bs
Ma.Go. Car - Pv

Sacer - Ud
Somet - No
Tecnomarca - Tv
Ve.Mo. Car - Va
Veyal - Pd
Filiale Ravenna
Filiale Torino

Yale 
People. Products. Productivity.

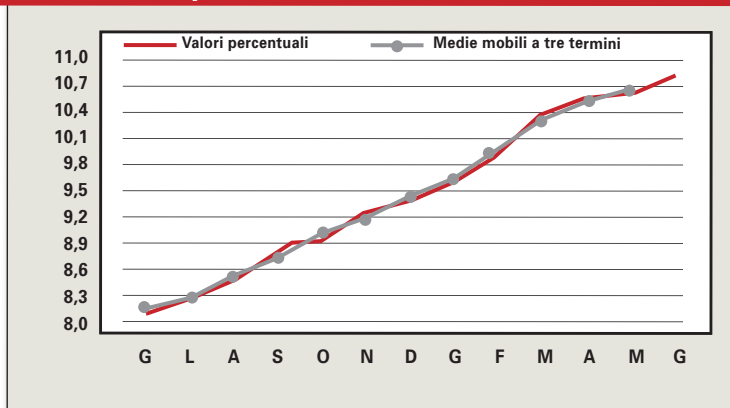


Numero Clienti
800-91.18.38

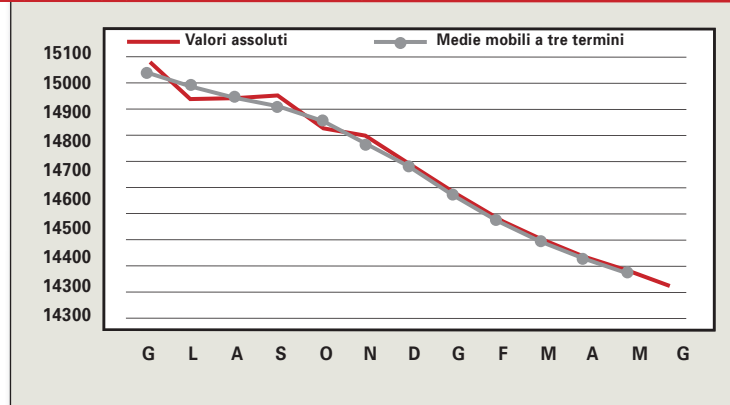
www.unicar-yale.it

Italia: cresce il tasso di disoccupazione

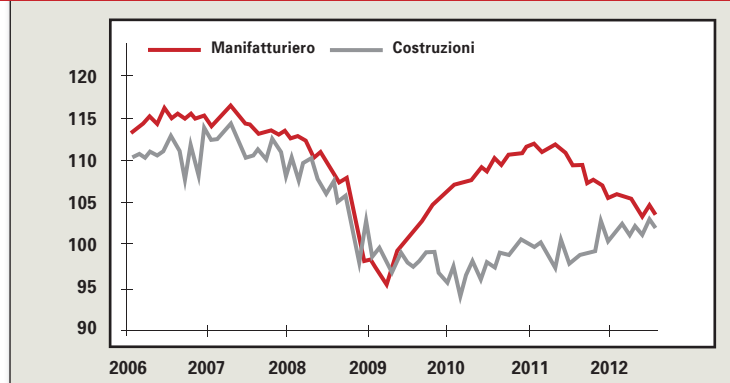
Tasso di disoccupazione (giugno 2011-giugno 2012, valori %) Fonte: ISTAT



Disoccupazione giovanile (giugno 2011-giugno 2012, valori assoluti in migliaia) Fonte: ISTAT



Clima di fiducia: manifattura e costruzioni (gennaio 2006-luglio 2012, indice base 2005 = 100) Fonte: ISTAT



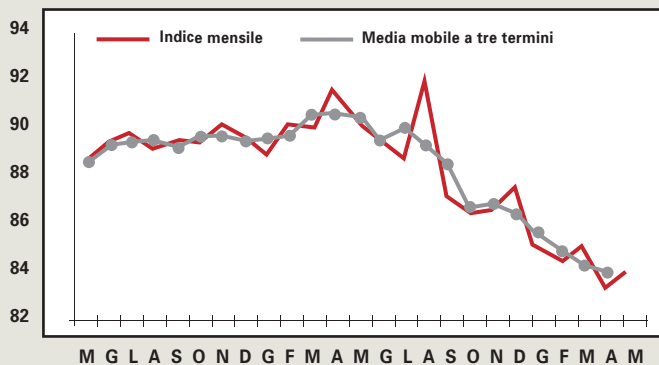
Poco prima di Ferragosto, il ministro del Lavoro Elsa Fornero ha detto che prevede un autunno "caldo" per l'aggravarsi della situazione e delle tensioni sul mercato del lavoro. Ha anche detto che il sistema industriale italiano è "a rischio". Purtroppo non sono solo le parole del ministro a delineare un quadro negativo della condizione economica italiana, ma sono ancora una volta i dati, che non mostrano alcun segno di miglioramento, ma anzi tendono a peggiorare. A giugno il tasso di disoccupazione si è attestato al 10,8% in aumento di 0,3 punti rispetto a maggio e di 2,7 punti rispetto allo stesso mese del 2011. Il tasso di disoccupazione nella fascia di età che va dai 15 ai 24 anni, ovvero l'incidenza dei disoccupati sul totale di quelli occupati o in cerca di lavoro, è stato pari al 34,3%, in calo di un punto percentuale rispetto a maggio. I giovani disoccupati rappresentano, secondo l'Istat, il 10,1% della popolazione di questa fascia d'età. Il dato, per quanto riguarda la disoccupazione giovanile, sembrerebbe in leggero miglioramento, ma bisogna tener conto che le statistiche, come spesso abbiamo ricordato in queste pagine, non possono prendere in considerazione coloro che, sfiduciati dal fatto di non trovare lavoro, smettono di cercarlo e quindi escono dal "mercato" e diventano i disoccupati "fantasma". Inoltre, va considerato il fenomeno sempre pesante del precariato, che se da un lato incide sul numero degli occupati, dall'altro non prende ovviamente in esame la "qualità" dell'occupazione. L'incremento della disoccupazione a livello generale sta colpendo tutti: sempre a giugno, rispetto a maggio, il tasso di disoccupazione interessa sia la componente maschile sia quella femminile. Gli uomini disoccupati aumentano del 2,9% e le donne del 2,5%. Rispetto a giugno 2011, cresce la disoccupazione sia dei maschi sia delle femmine.



Produzione industriale congiunturale

(maggio 2010-maggio 2012, variazioni rispetto al mese precedente)

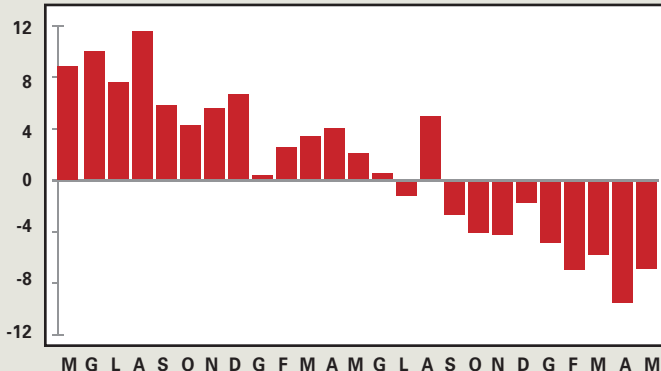
Fonte: ISTAT



Produzione industriale tendenziale

(maggio 2010-maggio 2012, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

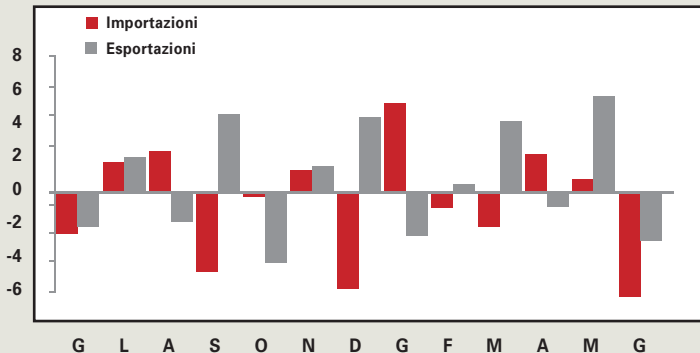
Fonte: ISTAT



Import/Export con paesi extra Ue

(giugno 2011-giugno 2012, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

Fonte: ISTAT

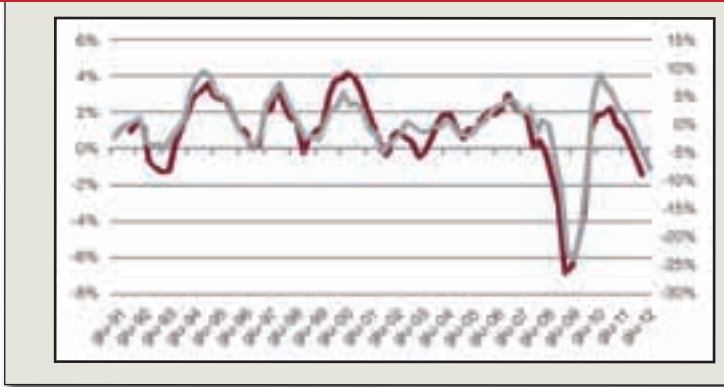


Per quanto riguarda la produzione industriale, i dati di giugno continuano a essere negativi: l'indice è diminuito dell'1,4% rispetto a maggio e nella media del trimestre aprile-giugno è calato dell'1,8% in confronto al trimestre precedente. Rispetto a giugno 2011 l'indice è calato dell'8,2% e nella prima metà di quest'anno, in confronto con il primo semestre 2011, è sceso del 7%. Sul 2011 sono in rosso tutti i settori produttivi, con punte pesanti in alcuni comparti: industria tessile, abbigliamento, pelli e accessori meno 14,6% e fabbricazione articoli in gomma e materie plastiche meno 13,1%. In complesso, la produzione di beni di consumo, per il crollo del mercato interno, è scesa dell'8% mentre quella dei beni strumentali si è attestata su meno 7,5%. Tutti i macrosettori dell'attività economica, agricoltura, industria e servizi, stanno diminuendo il loro valore aggiunto. Ciò ha portato il nostro Pil a flettere nel secondo trimestre dell'anno dello 0,7% sul trimestre precedente e del 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2011.

Un timido segnale positivo viene dalla "fiducia delle imprese": l'indice che lo misura (l'Istat economic sentiment indicator), calcolato su base 100, ossia il valore del 2005, è cresciuto a luglio, passando da 75,8 punti a 81,8. Però, la dinamica dell'indice rispecchia andamenti settoriali molto differenziati, con un peggioramento del clima di fiducia per le imprese manifatturiere, delle costruzioni e delle vendite al dettaglio, mentre migliora per le aziende dei servizi di mercato. In particolare, l'indice del settore manifatturiero scende a 87,1 punti da 88,7 del mese precedente. Peggiorano nel settore anche i giudizi sugli ordini, sulle attese di produzione e sul grado dell'utilizzo degli impianti (che passa dal 70% del primo trimestre al 69,5%). La fiducia delle imprese di costruzione flette da 85,6 punti a 84, mentre quello quella del commercio al

Pil e produzione industriale

Fonte: MPS



dettaglio cala più vistosamente, scendendo a 77,7 punti dai precedenti 81,9. Come dicevamo, clima diverso per quanto riguarda le imprese di servizi: l'indice sulla fiducia aumenta in maniera notevole, più di 10 punti, salendo da 71,1 a 81,7. Nei servizi, migliorano sia i giudizi sia le attese sugli ordini e aumenta significativamente il saldo delle attese sull'economia in generale.

La marcata debolezza del nostro mercato interno e dell'industria sta avendo ripercussioni, e non poteva essere altrimenti, anche sul livello delle importazioni, che a giugno, rispetto a maggio, sono calate in ogni settore, ma in maniera particolarmente accentuata per gli acquisti di beni strumentali (meno 10,5%) e prodotti intermedi (meno 7,9%). In

Indicatori a confronto

Fonte: MPS

Periodo	USA		Area Euro		Italia		
	Dato precedente		Dato precedente		Dato precedente		
Pil a/a	Q1 2012	1,9	3,0	0,0	0,7	-1,4	-0,5
Produzione industriale a/a	aprile-2012	4,7	5,1	-2,3	-1,5	-9,2	-5,6
CPI a/a *	giugno-2012	1,7	2,3	2,4	2,4	3,3	3,2
CPI core a/a **	maggio-2012	2,3	2,3	1,6	1,6	2,2	2,2
Disoccupazione	maggio-2012	8,2	8,1	11,0	11,0	10,1	10,2

*indice prezzi al consumo **indice prezzi al consumo esclusi alimentari ed energia

Stati Uniti

La ripresa dell'economia statunitense avanza in maniera lenta e altalenante. Un andamento che si sta registrando ormai da diversi mesi: il Pil nel primo quadrimestre dell'anno è cresciuto dell'1,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, ma è aumentato meno in confronto alla performance del trimestre precedente quando l'aumento era stato del 3,1%. Scarsa fiducia nella ripresa Usa sta dimostrando anche il Fondo monetario internazionale che la considera "a rischio", come dimostra il fatto che ha chiesto al governo di spingere l'acceleratore sui previsti tagli alla spesa pubblica e sull'aumento della tassazione. La Fed, dal canto suo, continua a lasciare ai minimi i tassi d'interesse al massimo allo 0,25%.



particolare la diminuzione delle importazioni di beni riguarda quelli provenienti dall'India (meno 44,2%), dal Mercosur (meno 33,4%) e dalla Turchia (meno 22,2%), mentre un rilevante incremento registrano quelli provenienti dai paesi Opec. Anche sul versante delle esportazioni si è avuta una flessione, anche se meno significativa, con un calo del 2,8%. L'andamento dell'export, in particolare, è stato reso negativo dalla forte incidenza sul dato totale di quello relativo ai prodotti energetici (meno 14,7%). Però in complesso, nell'ultimo trimestre la dinamica delle esportazioni è ampiamente positiva con una crescita sul trimestre precedente del 4,8%. Un dato però insufficiente per divenire trainante per l'intera industria. La partita vera si gioca sul mercato nazionale.

Primo semestre 2012: si conferma il trend negativo del settore

La fotografia del trasporto merci in Italia del primo semestre del 2012 rilevata - su un panel di imprese tra le più rappresentative dei vari settori - dal Centro studi della Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) mostra, rispetto allo stesso periodo di riferimento del 2011, una diminuzione in termini di volume e di fatturato dell'intero comparto. Per quanto riguarda l'autotrasporto, il comparto internazionale riesce a mantenere una certa stabilità sul mercato con una perdita di traffico e di fatturato di solo lo 0,5%. Ben diversa è la situazione per gli operatori nazionali che perdono quote rilevanti sia di traffico, meno 4%, sia di fatturato, meno 5%. In forte calo anche il cargo aereo, che segna un meno 5,8%. Tale diminuzione è dovuta

anche al rallentamento della crescita delle economie asiatiche. Non diverso è l'andamento per il traffico marittimo che chiude il semestre con un segno negativo del 5,1% per quanto riguarda i teu e del 3% per le rinfuse, mentre il trasporto Ro-Ro registra un lieve aumento (0,8%), grazie al ripristino dei traffici commerciali con il Nord Africa dopo la cosiddetta primavera araba. Il primato della ripresa del traffico Ro-Ro va al porto di Napoli con un sorprendente aumento del 77,1%. Da segnalare un aumento del traffico container sia a Genova (più 12,8%) sia a Trieste (più 18,5%), mentre nei porti di transhipment crolla Taranto, con un pesante calo del 61,7%, ed è negativo anche il porto di Gioia Tauro, con una flessione del 6,6%, mentre Cagliari segna un più 6,8%. Il com-

parto ferroviario continua anche nel primo semestre 2012 a registrare perdite di traffico, attestandosi a un meno 4,8% e confermando la crisi strutturale del settore. Per quanto riguarda il transito di mezzi pesanti lungo i principali valichi alpini i dati sono tutti negativi: per il Fréjus del 7,9%, per Ventimiglia del 5,6%, per il Brennero del 4,8%, per il Monte Bianco del 2,3%. Nel traffico aereo il polo milanese Linate/Malpensa segna un meno 8,68%, cui risponde con una flessione dell'8,16% il polo romano di Ciampino/Fiumicino. Positivo solo lo scalo di Bergamo Orio al Serio (più 1,6%). A questa situazione di sofferenza dell'intero settore si aggiunge un dato fortemente negativo sulle immatricolazioni dei veicoli pesanti, che nei mesi di aprile e maggio ha fatto registrare una flessione superiore al 40%. Le difficoltà che sta vivendo il comparto si riflettono anche nelle sofferenze bancarie delle imprese che operano nel settore "trasporto e magazzinaggio": in un anno sono cresciute del 34% (I trimestre 2011/I trimestre 2012), superando i 2,4 miliardi di euro. Se consideriamo il periodo I trimestre 2009/I trimestre 2012 l'aumento è pari al 149%. "Il rallentamento delle attività economiche, iniziato a metà marzo dello scorso anno, continua a farsi sentire - ha commentato la Confetra - e di conseguenza il settore del trasporto e della logistica soffre. Basti pensare che oggi i tempi medi di incasso sono 87 giorni, mentre le insolvenze rispetto al fatturato arrivano al 2,6%". ■

Volumi

(Andamento del I semestre 2012 rispetto al I semestre 2011, variazioni percentuali)



Fatturato

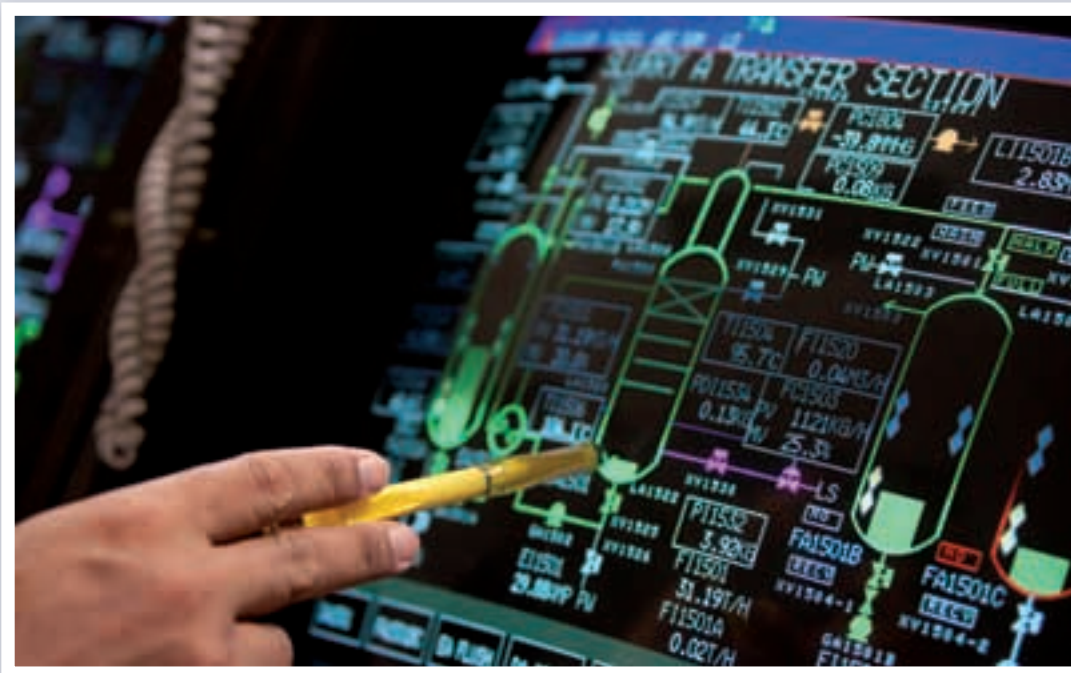
(Andamento del I semestre 2012 rispetto al I semestre 2011, variazioni percentuali)



Il Sud che innova e produce

Srm-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno ha condotto una ricerca sui settori meridionali aeronautico e automotive. Lo studio pone subito in evidenza un aspetto: "C'è poca consapevolezza nel dibattito sulla politica industriale del paese che nel Mezzogiorno, nonostante la crisi, c'è una filiera d'impresе che operano in questi due settori che sono vive e vitali e sono l'emblema di un Sud che ha ancora un'industria manifatturiera che innova e produce. Queste imprese rappresentano esempi concreti di applicazione del modello di quelle che vengono definite le cinque 'I' della competitività: assumono, infatti, nei

euro di valore aggiunto, l'Italia è al quarto posto in Europa, dopo Gran Bretagna, Francia, Germania. Il fatturato è di 7.248 milioni di euro (concentrato principalmente in Lombardia e Campania, poi Piemonte, Lazio e Puglia); le esportazioni sono pari a 4,46 miliardi di euro nel 2011 (più 1% sul 2010) con un saldo commerciale positivo di 2,3 miliardi. La spesa in ricerca e sviluppo privata (974,4 milioni di euro nel 2010) risulta essere l'11% del totale europeo con un peso del 14% su quella totale del settore manifatturiero. La Campania e la Puglia rappresentano il 31% del fatturato nazionale del settore. In Campania, il 43% delle imprese del set-



settori un ruolo rilevante l'Imprenditorialità, l'Impresa (intesa come sviluppo di una struttura adeguata al raggiungimento degli obiettivi imprenditoriali), gli Investimenti, l'Internazionalizzazione e, infine, i sempre più rilevanti processi d'Innovazione, che hanno la capacità e la potenzialità di generare e propagare spillover tecnologici anche su altri settori.

I numeri. Nel settore aeronautico, con 2.708 milioni di

tore si colloca per dimensione nella classe medio-alta (con addetti da 50 in su) contro il 25% del dato nazionale.

Nel settore automotive, l'Italia, con 7,6 miliardi di euro di valore aggiunto, (pari al 4% del manifatturiero), è terza in Europa, dopo Germania e Francia. Il fatturato è di 53,9 miliardi di euro (pari a circa il 6% del manifatturiero) che si concentra principalmente in Piemonte, Lombardia, Campania, Emilia Romagna, Abruzzo e La-



universitaria (ricerca applicata ai materiali) e una rilevante tradizione produttiva del tessuto imprenditoriale del settore". Un ruolo centrale è assunto da Pomigliano: ben 22 imprese del parco fornitori di primo livello sono state coinvolte per la produzione del modello Fiat nuova Panda. "Negli ultimi anni - nota la ricerca - si è assistito a una riconfigu-

zio. Gli occupati ammontano a 175.732 unità, pari al 4,2% del manifatturiero distribuiti tra 2.251 imprese e 2.958 unità locali, mentre le esportazioni sono arrivate a 25 miliardi nel 2011 (più 11% rispetto al 2010). Nel Mezzogiorno, Campania, Abruzzo e Basilicata sono le regioni capofila del settore rappresentando il 21,7% del fatturato nazionale.

Analizzando, però, oltre l'attività core business, anche i settori complementari pure la Puglia è tra le regioni protagoniste dell'industria automotive nel Meridione. Il settore nella sola Campania genera un valore aggiunto di 766,5 milioni di euro pari al 10% del fatturato del settore. La riattivazione di Pomigliano può generare un fatturato dell'intera filiera regionale stimato in 5.013 milioni di euro. Tale valore può portare la regione quest'anno a essere la terza regione italiana per fatturato regionalizzato del settore. Sul territorio campano sono presenti 106 aziende del settore, con prevalenza di quelle di piccola dimensione (1-9 addetti): 55% contro il 49% dell'Italia.

La Campania. La ricerca Srm ha, in particolare, messo a fuoco per i due settori al centro dell'analisi la situazione campana. Per l'automotive è stata rilevata "la presenza di potenzialità innovative nella ricerca

razione della filiera produttiva campana, in particolare a partire dal 2008. L'indotto ha reagito in modo diversificato: chiusure di piccole imprese, delocalizzazione in paesi a più basso costo, diversificazione su scala nazionale e internazionale nell'ambito della filiera Fiat, riposizionamento da parte di un gruppo di imprese eccellenti nei livelli alti della filiera produttiva. Si è scontata la crisi dell'auto, ma la ripresa di Pomigliano può essere un'importante leva per l'intero settore.

La Campania rappresenta una parte importante dell'industria aeronautica italiana ed è specializzata nel "civile e generale". Il business interessa principalmente la componentistica, l'avionica e componenti elettronici.

Si opera prevalentemente nell'ambito delle subforniture per le grandi commesse internazionali e si riscontra la presenza di medie imprese eccellenti, che agiscono da fornitori di primo livello per Alenia Aermacchi o per Avio, ma che spesso riescono anche a garantirsi commesse con i system integrator internazionali. Nel settore operano ben 20 consorzi, cinque università, il Cira e altri otto centri di ricerca. La qualità delle imprese, delle produzioni e della progettualità hanno favorito il riconoscimento del nuovo distretto tecnologico. >

SCELTE POLITICHE E CREDITO

La ricerca condotta da Srm-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno è stata presentata a Napoli in un convegno. Dal dibattito è emerso un quadro sia preoccupato per l'attuale situazione, e questo poteva essere scontato, sia, principalmente, per l'insufficienza degli interventi "correttivi" e "di sostegno" della politica e del governo alla crisi. Citiamo alcuni interventi.

Vincenzo Boccia, *vicepresidente Confindustria*:

"Stanno rallentando la loro crescita anche i paesi Bric. L'autunno si prospetta pesante, specialmente per noi italiani che scontiamo un handicap grave, quello di un costo del lavoro elevato rispetto all'unità di prodotto. In una fase come l'attuale, d'emergenza, ogni componente del sistema paese deve lavorare in maniera convergente. Questo non sta avvenendo, eppure continuiamo a essere il secondo paese in Europa per la produzione manifatturiera. Siamo a un bivio: o lavoriamo tutti insieme per rimuovere i vincoli, le problematiche esistenti o la ripresa si allontanerà. Dobbiamo tutti capire che la competitività delle imprese non è un fatto isolato, di competenza esclusivamente industriale: la competitività delle aziende si sovrappone alla competitività del paese nel suo complesso, in tutte le sue espressioni. Occorre sostenere una politica industriale nazionale, usando leve come la fiscalità e un'ottimizzazione dei fondi europei. Dobbiamo evitare il rischio di cadere in una sorta di assuefazione al deficit. È giusto nelle attuali condizioni chiedere sacrifici, ma ciò va fatto in una logica, diciamo, di 'speranza', in un'ottica di crescita. Credo che così agendo, l'Italia ha tutte le possibilità di ripartire", ha sottolineato Boccia. Sulla stessa linea d'onda, **Vincenzo Iotte**, *presidente Unione industriali di Torino*: "Non ha senso continuare a parlare di sud e di nord come se fossero due realtà diverse, separate. Ad esempio, nel settore dell'automotive due regioni come il Piemonte e la Campania sono molto simili. Inoltre, l'organizzazione dell'industria è in continua evoluzione e si devono studiare le misure necessarie per rispondere per tempo a tale mobilità, destinata oltretutto a crescere nel futuro. In questo contesto, una condizione necessaria è di sostenere gli investimenti. Oltre a incontrare grandi difficoltà ad accedere al credito, noi paghiamo interessi più alti sui capitali investiti di

quanto accade in Germania. Questo è un ostacolo e un grave limite". **Luigi Nicolais**, *presidente Cnr* ha sollevato un altro tema rilevante: la ricerca. Tema che nel lavoro d'indagine sui settori automotive e aeronautico condotto da Srm è sempre e costantemente in primo piano. "L'Italia ha pesantemente sbagliato non investendo a sufficienza nella ricerca. Questa è stata la dimostrazione di una mancanza di 'visione', di prospettiva. La conoscenza e il progresso tecnologico sono elementi centrali di una strategia nazionale che punti alla ripresa e alla difesa delle nostre produzioni". **Paolo Scudieri**, *presidente Srm* ha allargato nel suo intervento gli "orizzonti" di quanto occorre fare per divenire competitivi, partendo proprio dal settore automotive: "Questo - ha detto - è un settore complesso, molto articolato e difficile, perché lavora su un prodotto difficile. La Fiat, in Campania, oggi vuol dire Panda, che prima era fatta in Polonia. Questo 'trasferimento' rappresenta un'opportunità per la regione. Occorre, però, lavorare per rendere il processo più competitivo, bisogna ridurre i costi divenendo più efficienti. Ciò non si raggiunge solo all'interno della fabbrica, ma agendo su un insieme di fattori, da quello formativo a quello delle innovazioni, dalla scelta dei materiali alla logistica. Quest'ultima è un anello fondamentale per la competitività: bisogna razionalizzare il sistema nazionale della mobilità delle merci, se vogliamo incidere sui costi dei prodotti industriali. Non dobbiamo agire solo su alcuni, singoli aspetti della produzione, ma dobbiamo muoverci a livello di sistema paese". Il tema della logistica è stato ripreso con forza anche dal *presidente della Regione Campania Stefano Caldoro*: "Noi stiamo investendo molto in particolare su quello che è definito 'ultimo miglio' e sull'intermodalità, scegliendo anche priorità. Non abbiamo sul territorio un deficit infrastrutturale, ma organizzativo, che dobbiamo colmare per abbassare i costi". Altro impegno della Regione è quello di fare fronte alle attuali gravi difficoltà di accesso al credito: "Le imprese senza investimenti non possono programmare e così si rischia la loro chiusura. La Regione sta varando un progetto nell'ambito del patto di stabilità per poter prestare garanzie al settore industriale". ■

Al sud il 62% delle energie rinnovabili

Nelle regioni meridionali si concentra quasi il 62% della potenza installata per quanto riguarda le energie alternative rinnovabili (eolico, solare, biomasse e biogas). È il dato che emerge dalla ricerca condotta da Srm-Svimez presentata recentemente a Roma. Attualmente, sottolinea la ricerca, la quota di energia rinnovabile sul consumo per regione è del 36,9% in Calabria, del 30,2% in Basilicata, del 18,1% in Puglia, del 14,3% in Campania, del 10,5% in Sicilia. Altri dati significativi posti in luce dalla ricerca: le energie rinnovabili contribuiscono in modo significativo alla creazione di nuovi posti di lavoro (alcune stime rilevano circa 100 mila addetti al settore nel nostro paese, di cui 25 mila nelle biomasse, 10 mila nell'eolico, poco meno di seimila nel fotovoltaico); secondo le previsioni della commissione europea, l'occupazione nel settore potrà crescere entro il 2020 fino a raggiungere 210 mila nuovi occupati; tra

le regioni meridionali, Puglia, Sicilia e Campania registrano le percentuali di produzione energetica verde più rilevanti: la Puglia il 17,7%, la Sicilia il 13,2%, la Campania l'8,9%. In particolare, in Puglia si producono le maggiori quantità di energie rinnovabili, sia nel solare sia nell'eolico e nelle bioenergie.

Il vento. L'energia eolica è prodotta per il 98% nel Mezzogiorno (26% solo in Puglia). Foggia è la prima provincia italiana per potenza eolica, seguono positive performance della Sicilia e della Campania. In questo comparto, su 487 impianti esistenti in Italia, 410 si trovano nelle regioni meridionali. Autorevoli stime valutano un'occupazione al 2020 di circa 47 mila unità, tra diretta (oltre 13.200 posti) e indiretta (poco meno di

33.800 posti). Di questi, 11.700 sono previsti in Puglia (che oggi ne conta meno di settemila).

Il sole. Su circa 178 mila impianti esistenti in Italia, 43.366 sono nel Meridione, dei quali il 25,3% in Puglia, il 21,4% in Sicilia e il 19,2% in Sardegna. La potenza installata nelle regioni meridionali supera il 35% del totale nazionale. Per il settore fotovoltaico, la ricerca contiene un'interessante analisi condotta su base comunale, volta ad individuare i poli fotovoltaici delle regioni meridionali, vale a dire i nuclei di concentrazione

dell'energia solare in termini di potenza installata e numero di impianti: in Campania spiccano i numeri dei comuni di Giuliano, Napoli, Nola e Pomigliano; in Puglia, quelli di Bari, Monopoli, Turi e Gravina; in Sardegna, quelli di Sassari, Cagliari, Quartu Sant'Elena, Alghero; in Sicilia, quelli di Agrigento, Canicattì, Acireale, Catania, Belpasso,

Santa Croce Camerina, Ragusa, Priolo, Augusta, Siracusa; in Calabria, quelli di Rende, Altomonte, Corigliano Calabro, Castrovillari; in Basilicata, quelli di Viggiano, Pisticci, Matera, Potenza, Lauria.

Bioenergie. Su un totale di circa 670 impianti di trattamento delle biomasse in Italia, 97 sono posizionati al sud, che genera una potenza installata pari al 32% del totale nazionale. Anche in questo settore la Puglia, nel Mezzogiorno, è all'avanguardia con 25 impianti, seguita a breve distanza dalla Campania con 22, mentre 12 impianti sono rispettivamente situati in Sardegna e in Sicilia, 10 in Abruzzo e Molise e 5 in Basilicata.

Geotermia. Le aree italiane con la maggiore ricchezza >





za geotermica sono nel Mezzogiorno lungo il Tirreno, in Campania, in Sicilia, in un'enorme area off shore che va dalle coste campane alle isole Eolie e, in misura minore, in Sardegna e in Puglia. La geotermia può diventare una grande opportunità per l'economia meridionale perché ha una potenzialità di sviluppo pari a circa tre volte quella del solare e a dieci volte quella dell'eolico. Inoltre, può offrire, diversamente dalle altre fonti rinnovabili, una produzione continua e costante e un'elevata versatilità di dimensione di impianto. Da notare che gli investimenti in energia geotermica hanno un ritorno economico in cinque anni e che questa è l'unica fonte energetica presente in Italia in quantità di gran lunga maggiore rispetto agli altri paesi europei, eccetto l'Islanda. Infine, la maggior parte delle tecnologie necessarie per produrla sono made in Italy. Attualmente in Italia è sfruttata solo in Toscana, con 33 impianti posizionati tra Pisa, Siena e Grosseto.

Le risorse finanziarie. Ingenti sono le risorse finanziarie comunitarie previste per le energie pulite dal Poin-Energia 2007-2013 per le rinnovabili del Mezzogiorno. Sono previsti fondi per un totale di circa 780 milioni di euro. Il totale dei Por 2007-2013 per le regio-

ni del sud (intese come Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sardegna e Sicilia) ammontano invece a oltre 950 milioni di euro.

Le linee di sviluppo. Secondo la ricerca, solare, eolico, bioenergie, geotermia sono tra le fonti pulite su cui l'Italia deve continuare a investire per garantire crescita, occupazione ma anche innovazione e internazionalizzazione. Le rinnovabili, inoltre, garantiscono la svolta ambientale di cui ha bisogno il nostro paese, che "soffre" della dipendenza dell'import delle fonti fossili. La ricerca Srm-Svimez mette anche a fuoco alcune linee di politica da portare avanti nel nostro paese per lo sviluppo del settore, in particolare: definire un piano puntuale di sviluppo energetico di medio-lungo periodo; individuare una strategia sui sistemi d'incentivazione volta a dare maggiore certezza sui fondi disponibili e che sia burocraticamente più sostenibile; razionalizzare le competenze pubbliche dati i numerosi enti competenti in materia; semplificare e omogeneizzare le procedure amministrative per l'installazione degli impianti; rendere maggiormente efficiente ed efficace l'utilizzo e la fruizione dei fondi comunitari; sensibilizzare maggiormente le imprese e i consumatori all'efficienza e al risparmio energetico. ■

THE OBSERVER

La Banca d'Inghilterra abbassa le previsioni sulla crescita

La Banca d'Inghilterra ha abbassato le sue previsioni sulla crescita del paese per quest'anno, avvicinandola allo 0%. Contemporaneamente, ha affermato che la maggiore minaccia alla ripresa economica nazionale è rappresentata dall'euro e dagli andamenti economico-finanziari dell'area che racchiude le nazioni che utilizzano la moneta unica europea, in primo luogo dai debiti pubblici che caratterizzano alcuni di tali paesi. Quindi, il Pil inglese per quest'anno dovrebbe risultare "piatto", in flessione netta in raffronto con le stime che la stessa banca aveva stilato poco tempo fa, quando aveva parlato per il 2012 di uno aumento intorno all'1%. Comunque, l'annuncio di questo cambiamento delle previsioni non ha avuto un diretto, grosso riscontro né sulla sterlina



né sull'indice della Borsa perché gli operatori finanziari si attendevano una simile notizia. La banca, perciò, nella sua analisi sulle motivazioni dell'attuale critica situazione delle economie occidentali si è posta sulla stessa strada intrapresa dagli Stati Uniti: l'euro è una delle principali fonti d'instabilità. Però, la stessa banca centrale inglese, nel medesimo rapporto che ha abbassato la stima sulla crescita, ha ricordato che "l'economia britannica pur evitando forti rallentamenti causa la crisi negli ultimi mesi del 2009, è caduta in recessione sul finire del 2011 e ha perso, come rivelano gli ultimi dati, sul Pil tra aprile e giugno 2012 lo 0,7%". Indubbiamente, il problema è anche interno e non è ascrivibile esclusivamente a questioni finanziarie, ma chiama in gioco anche problematiche strutturali britanniche.

Agli inizi del mese di agosto, la banca centrale inglese ha deciso di mantenere il tasso d'interesse allo 0,50%, ossia il dato più basso di sempre, e la liquidità a livello di 375 miliardi di pound (cifra pari a 467 miliardi di euro), nonostante la recessione si stesse aggravando. Ciò perché lo stesso rapporto prevede, per la fine dell'anno, un abbassamento dell'inflazione che si dovrebbe attestare intorno al 2%. Secondo una dichiarazione di Simon Hayes, analista della Barclays, rilasciata dopo l'uscita del rapporto, in novembre la Banca d'Inghilterra potrebbe ulteriormente abbassare di un quarto di punto il tasso d'interesse e mettere sul mercato altri 50 miliardi di pound. ■

SEBINO

FIRE PROTECTION®

Dal 1982
progettazione,
costruzione
e installazione
di sistemi automatici
di spegnimento
per la protezione
antincendio.

SEBINO
FIRE PROTECTION®

24060 Bagnatica (BG) • Via Don Bolis, 1
Tel. +39 035 292811 • Fax +39 035 303978

www.sebino.eu

Il sistema ferroviario europeo è troppo vulnerabile

Il 2 luglio è stata riaperta la linea ferroviaria del San Gottardo, chiusa per quattro settimane causa una frana. Tale chiusura ha rappresentato un enorme problema in primo luogo per il traffico merci, in quanto il San Gottardo rappresenta per il cargo il



più importante collegamento nord-sud attraverso le Alpi svizzere, con un transito giornaliero in media di 120 convogli. Con la stretta e faticosa collaborazione di tutte le "forze" chiamate in causa, autorità, ferrovie, operatori, è stato possibile fronteggiare in qualche modo la situazione, ma ovviamente con molti disagi. Basti pensare che è stata ridotta la frequenza dell'autostrada viaggiante per favorire altre forme di trasporto merci via treno, che sull'asse Basilea-Domodossola il numero di tracce giornaliere è stato incrementato da 90 a 135, con gravi problemi per le ridotte dimensioni della stazione merci di Domodossola non in grado di ricevere una tale massa di traffico e che parte del transito è stato deviato su altri assi, come il Brennero, quelli di Tarvisio e del Moncenisio. Infine, c'è stato anche il problema di dover rispettare la priorità del traffico passeggeri. Un quadro drammatico, che ha dimostrato come sia vulnerabile il sistema ferroviario merci europeo. A questo proposito Urs Brotschi, direttore del corso di studio sui sistemi di trasporto alla ZHAW School of Engineering a Winterthur, ha sottolineato che "in seguito all'interruzione della linea, è stato possibile deviare su itinerari alternativi solo una parte dei treni, perché, nonostante lo scartamento sia identico, i diversi sistemi ferroviari europei mal si adattano uno

con l'altro. L'interoperabilità sarà migliorata solo negli anni a venire o addirittura decenni a venire". Come nota Brotschi il problema riguarda in primo luogo i profili delle linee: "I treni merci che richiedono un elevato profilo non possono essere semplicemente deviati, perché viaggiano in corridoi dedicati. I treni del trasporto non accompagnato con rimorchi alti 3,86 metri transitano sulla linea del Gottardo per raggiungere terminal quali Busto Arsizio o Novara. Queste condizioni possono essere trovate, con una distanza ragionevole, solo sul corridoio di 4 metri via Lotschberg/Sempione, che però presenta già normalmente condizioni di saturazione per convogli con tali dimensioni. Quindi, bisogna spostare i treni molto più lontano, sul Brennero o addirittura a Tarvisio, come è stato fatto per fronteggiare la frana". Altra differenziazione è rappresentata, anche di questo tema si parla da lungo tempo, dai sistemi di trazione elettrica, che addirittura scontano differenze al loro interno (le locomotive che transitano in Germania/Austria e in Svizzera richiedono pantografi di diversa larghezza). In generale, inoltre, nei diversi paesi sono adottati particolari sistemi di sicurezza, che non "parlano" uno con l'altro. Brotschi nota che "questo aspetto sarà superato quando verrà adottato da tutti il sistema European Train Control System, che assicurerà un funzionamento interoperabile. Ma ci vorrà ancora qualche anno o anche in questo caso addirittura decennio". A tutto ciò, per rendere ancora più complicata la situazione, si devono aggiun-



gere i lavori di riparazione e di ristrutturazione sulle linee, spesso vecchie di cent'anni e oltre, come quella del Brennero. Infatti, nel momento in cui è avvenuta la frana sulla linea del Gottardo erano in riparazione il traforo del Sempione e il tratto ferroviario tra Iselle e Domodossola. Per concludere il quadro, si può aggiungere che da giugno fino a settembre il transito sul Brennero è su un unico

binario, appunto per lavori di risanamento sul lato austriaco. Lo sviluppo del trasporto ferroviario merci trova quindi una grande limitazione nelle condizioni tecnico-operative in cui si svolge. Giustamente Irtraut Tonndorf, del Gruppo Hupac, ha rilevato che "la crisi del Gottardo ha dimostrato che ci vuole una gestione delle infrastrutture ferroviarie armonizzata a livello internazionale. Occorre anche uno 'scenario' di crisi elaborato in anticipo per poter agire in modo rapido e coordinato



in caso d'emergenza, oltre un coordinamento complessivo dei 'cantieri lavori' da aprire su tutti i passi alpini".

La Banca europea finanzia il porto di Genova

La Banca europea degli investimenti ha concesso all'Autorità portuale di Genova una linea di credito per 50 milioni di euro, sui 100 necessari per la realizzazione del terminal di calata Betto-

lo. Luigi Merlo, presidente dell'Autorità genovese, ha così commentato tale decisione, che è la prima che interessa uno scalo marittimo italiano: "È un fatto molto positivo che la Bei sia giunta dopo un'approfondita valutazione a concederci una linea di credito e ad avviare in questo modo, concretamente, una collaborazione con la portualità italiana. Auspico che tale collaborazione si estenda anche ad altre realtà italiane". Il finanziamento arriva in un momento positivo per lo scalo della Lanterna che ha movimentato nei primi sei mesi dell'anno oltre un milione di teu, con una significativa crescita a due cifre sul risultato del 2011. Inoltre, l'Autorità portuale ha presentato il nuovo piano regolatore che prevede enormi interventi, come una diga che estenderà lo scalo per sette chilometri verso il mare. Merlo ha sottolineato che "Genova o si attrezza in maniera adeguata all'attuale realtà del traffico marittimo o muore. Dobbiamo iniziare a pensare in grande". Il piano interessa lo sviluppo del porto per i prossimi vent'anni, non per nulla è stato denominato "Porto 2030". Il presidente dell'Autorità portuale ha aggiunto: "Vogliamo seguire la strada tracciata dalle grandi eco - >

VANDERLANDE
INDUSTRIES



↓
L'EFFICIENZA CHE DESIDERI DA UN SISTEMA DI PICKING.

Vanderlande Industries. 60 anni di automazione per la logistica.

www.vanderlande.com



nomie internazionali e vogliamo muoverci in linea con le nuove disposizioni italiane, come il decreto Salva Italia, che offre la possibilità di creare centri nevralgici importanti, anche in sintonia con altre realtà capaci di sviluppare interi territori. L'obiettivo finale è ovviamente lo sviluppo".

Una delegazione cinese incontra Panalpina Italia

Panalpina Italia (del Gruppo Panalpina, una delle più grandi società logistiche mondiali presente direttamente in ottanta paesi e in altrettanti tramite agenti esclusivi) ha incontrato a Milano una delegazione governativa della città cinese di Wuhan. Città che con una popolazione di dieci milioni di abitanti, la più popolosa della Cina centrale, rappresenta il sesto mercato del paese, anche grazie al fatto di essere tradizionalmente una roccaforte dell'industria manifatturiera e automobilistica, e che per la sua dotazione di infrastrutture (reti stradali e ferroviarie, vie d'acqua e aeroporto) è un hub logistico di sicuro interesse.

Infatti, nell'incontro, Ruan Changfa, esponente politico della città, ha sottolineato come Wuhan debba essere considerata non solo come un importante snodo aereo internazionale, ma anche come un centro di distribuzione merci strategico all'interno della Cina. La delegazione è stata accompagnata da Charles Chen, responsabile operativo dell'ufficio Panalpina di Wuhan. Gerry Famà, direttore Marketing & Sales di Panalpina Italia, ha dichiarato: "Con una presenza considerevole e tenendo conto delle favorevoli relazioni con il governo locale, siamo sicuramente pronti a lavorare in stretta partnership con i nostri clienti, al fine di cogliere le opportunità che questo mercato cinese emergente sta offrendo e offrirà in futuro". In particolare, ad esempio, grandi città cinesi come Wuhan e come lo stesso paese nel suo complesso stanno assumendo un ruolo sempre più importante per l'industria italiana della moda e dell'abbigliamento: un'opportunità rilevante non solo per la nostra industria, ma anche per la logistica. Su questo sta contando Panalpina, che già oggi ha un elevato giro d'affari nel setto-

re fashion. Giro d'affari che vede gli Stati Uniti al primo posto, ma seguiti subito dopo dalla Cina.

Transpadana chiede più attenzione ad est

Transpadana, il comitato promotore del sistema alta capacità/alta velocità ferroviaria passeggeri e merci Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana, nato nel 1990 e a cui aderiscono enti locali, associazioni industriali, camere di commercio delle cinque regioni interessate alla linea, ha tenuto recentemente l'assemblea a Trieste. Il presidente Luigi Rossi di Montelera ha

ricordato l'intensa attività svolta sia sul fronte governativo interno sia su quello europeo a sostegno del progetto alta velocità. Progetto, che adesso, dopo la partenza del primo cantiere in Piemonte, deve prendere corpo anche nella parte est del paese. Per questo serve il lavoro di "stimolo" del comitato verso le istituzioni e il territorio. In questa ottica, nell'assemblea è stata annunciata l'apertura di due Transpadana Point a Me-

stre e a Trieste, nell'ambito della camera di commercio. Rossi di Montelera ha inoltre affermato: "Transpadana ha rafforzato e approfondito i suoi contatti con la commissione europea, con la quale continua a curare la gestione italiana della 'Piattaforma Torino-Lione' che il coordinatore Laurens Jan Brinkhorst ha istituito e presiede, su esempio di quanto avvenuto con successo per il tunnel del Brennero". Nel corso dell'assemblea si è parlato anche del Terzo Valico, per il quale sono in via di allestimento i cantieri, e che ha visto recentemente pubblicata sulla gazzetta ufficiale l'assegnazione a Rfi di oltre mille milioni di euro per la realizzazione del secondo lotto della linea Treviglio-Brescia, completamente finanziata dal Cipe nel dicembre 2011, che si auspica possa essere completata entro il 2016. "Per quanto riguarda la linea tra Venezia e Trieste - ha commentato il vicepresidente Antonio Paoletti - la situazione è più complessa e riguarda sia il consenso alla realizzazione dell'opera sia la progettazione preliminare sulla quale si sta lavorando al fine di trovare la soluzione ottimale". ■



Uno scorcio di Shanghai, importante sbocco del made in Italy

Gefco sale in cattedra all'Università Bocconi

Si è tenuta alla Bocconi una lezione speciale all'interno del Master Memit - Economia e Management dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture che ha visto Marco Henry, direttore commerciale & marketing di Gefco Italia, illustrare la nascita e l'evoluzione della logistica nel contesto militare, forte della sua esperienza come operatore in missioni internazionali di peacekeeping per la Nato e le Nazioni Unite in Medio Oriente e in Africa e come responsabile della logistica per la missione ISAF in Afghanistan tra il 2006 e il 2007. L'incontro è stato anche l'occasione per parlare dell'impegno logistico di Gefco in Afghanistan. L'operatore francese contribuisce infatti alla missione Nato nel paese asiatico attraverso l'Eurasia Multimodal Alliance, joint venture nata nell'aprile del 2011 tra la stessa Gefco e la società ferroviaria lettone SRR.

“La logistica è una delle quattro branche dell'arte militare - ha raccontato Henry agli studenti bocconiani - tratta infatti tutte quelle attività volte ad assicurare agli eserciti quanto si rende necessario per vivere, muoversi e combattere in condizioni di completa efficienza”. Il manager Gefco ha quindi illustrato i flussi di trasporto intermodale verso l'Afghanistan. Flussi importanti perché la forza internazionale che vi opera ammonta a oltre 60 mila militari provenienti da una quarantina di paesi. “Dopo un trasporto breve via mare al porto di Riga, viene formato un treno completo in ogni terminal, ciascuno caricato con 60 container sotto la supervisione degli esperti Gefco delle filiali di Lettonia e Kazakistan, dove il treno si dirige arrestando la sua corsa a Hairatan. La successiva distribuzione locale in Afghanistan avviene su gomma”. Il tragitto copre una distanza totale di 4.500 chilometri, ha una durata di 15 giorni con partenze settimanali. “Attraverso i nostri uffici in



Afghanistan - ha proseguito Henry - siamo in grado di offrire consulenza e sostegno per le pratiche doganali e amministrative. Inoltre, possedendo due aree di stoccaggio a Kabul e nel porto di Hairat e avendo una disponibilità di oltre cento camion riusciamo a fornire un servizio logistico capillare e a valore aggiunto”.

Partnership rinnovata tra Number 1 e Carlsberg

Carlsberg Italia e Number 1 hanno confermato la loro partnership. Oggetto dell'accordo è la gestione del magazzino e della distribuzione nazionale dei prodotti Carlsberg, azienda leader in Italia e nel mondo nella produzione e commercializzazione di birra, con marchi Carlsberg, Tuborg, Birificio Angelo Poretti (società storica, fondata nel 1877) e Corona-Extra. Quindi, le due aziende, dopo tre anni di collaborazione, con la soddisfazione di entrambe le parti, hanno rinnovato il contratto per un minimo di due anni. L'azienda logistica parmense sarà responsabile, come già oggi, del magaz-

zazione di birra, con marchi Carlsberg, Tuborg, Birificio Angelo Poretti (società storica, fondata nel 1877) e Corona-Extra. Quindi, le due aziende, dopo tre anni di collaborazione, con la soddisfazione di entrambe le parti, hanno rinnovato il contratto per un minimo di due anni. L'azienda logistica parmense sarà responsabile, come già oggi, del magaz- >





zino centrale situato a Milano dove vengono gestiti un totale di 20 mila posti pallet, 400 Sku per il mix completo di prodotto e la copertura della forte stagionalità del livello di stock. L'accordo prevede il servizio di distribuzione verso la Gdo e i grossisti/dettaglianti per un volume pari a circa 260 mila pallet out traducibili in oltre un milione di ettolitri di birra. In aggiunta rispetto al passato l'accordo prevede l'inclusione del prodotto Carlsberg nel canale di vendita Normal Trade tramite la società, appartenente al Gruppo Barilla, First retailing associata a Number 1 e dedicata alla vendita al dettaglio di prodotti food. Maurizio Bortolan, direttore commerciale e marketing di Number 1 ha così commentato; "Il rinnovo della partnership con Carlsberg è una dimostrazione dell'eccellenza operativa sviluppata dalla nostra società nel settore del beverage. La nostra specializzazione nel mondo del grocery continua a essere un vantaggio per i nostri clienti, che ci scelgono per il valore aggiunto che riusciamo a dare in questo settore rispetto a competitor".

Degrocar contro la crisi continua a investire

Per la Degrocar, importatore ufficiale per l'Italia della Mitsubishi Carrelli Elevatori, i dati del primo trimestre del 2012 non sono incoraggianti, come ha sottolineato il direttore commerciale Roy De Ruijter: "Il calo c'è soprattutto sui mezzi nuovi, e si assesta sul 20/25%. Ma era prevedibile soprattutto in un contesto europeo e nazionale di assoluta incertezza finanziaria ed economica, in cui le aziende non hanno liquidità, le banche non concedono credito e va aumentando il clima d'incertezza, che certo non sollecita gli investimenti". Le vendite diminuiscono, ma la Degrocar, come sottolinea ancora De Ruijter, "persegue una strategia d'attacco. Siamo sul mercato e non siamo ai livelli del 2009, quando ci fu l'apice della cri-

si. Inoltre, il problema non è il prodotto, che va bene ed è apprezzato, ma le condizioni del cliente". Per il secondo semestre dell'anno la società punta a una "selezione" tesa a trovare nuovi sbocchi sul mercato. "I settori che continuano a tirare sono la

farmaceutica, l'alimentare e il vinicolo. Le realtà che sopravvivono sono quelle che negli anni hanno sviluppato l'export. Chi si è basato su vendite esclusivamente mirate al mercato italiano, oggi rischia il collasso".

Quindi, il mirino è puntato su nuovi orizzonti. Intanto Degrocar investe su una ristrutturazione interna capace di aumentare il proprio livello di competitività. Lo fa sollecitando i concessionari distribuiti su tutto il territorio nazionale alla formazione professionale, individuando strade per reperire incentivi, cercando canali per dare risposte a esigenze in continuo cambiamento. Lo stesso concetto del noleggio è mutato in breve tempo.

Lo nota De Ruijter: "Lo si vuole per breve tempo, per soddisfare necessità immediate. Sta venendo meno il concetto di programmazione". Per non parlare dell'usato che sta perdendo la sua ragione d'essere "in quanto si tende a usurare i mezzi, a non cambiarli, a fare la minore manutenzione possibile, senza capire che così è peggio".

Sul futuro il direttore commerciale di Degrocar sottolinea che "se ci saranno miglioramenti si realizzeranno nel 2013 o nel 2014, ma bisognerà che l'Italia entri appieno nell'ottica Europa, col global marketing, con banche che lavorino in maniera omogenea, superando logiche di territorialità". Nel frattempo, però, l'azienda sta continuando a investire anche sul prodotto, come dimostra la recente immissione sul mercato di una nuova serie di carrelli da 48 V, a tre o quattro ruote, da 1,3 tonnellate a due. "Investia-



Roy De Ruijter, Direttore commerciale della Degrocar

mo, perché l'errore più grave oggi sarebbe quello di fermarsi aspettando che la crisi passi. Bisogna invece guardare oltre", conclude De Ruijter.

Smooov candidata al premio della Meccatronica

Smooov ASRV è azienda specializzata nello sviluppo e produzione di soluzioni di automazione distribuita per l'intralogistica, finalizzate alla realizzazione di soluzioni integrate per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci, con la propria tecnologia ASRV. Fondata nel 2009, con sede a Putignano, Smooov si propone di ridefinire integralmente il settore dell'intralogistica attraverso una precisa visione prospettica del mercato, nel quale la capacità di offrire soluzioni flessibili, scalabili e altamente personalizzabili rappresenterà il vero differenziale competitivo. L'azienda ha conseguito un successo: è stata inserita nella rosa delle cinque aziende finaliste alla sesta edizione del Premio Italiano della Meccatronica, l'importante riconoscimento promosso dall'associazione industriali della provincia di Reggio Emilia in collaborazione con il Club Meccatronica e il media partner Nova 24-II Sole 24 Ore che si propone di premiare imprese che, grazie a soluzioni meccatroniche, hanno saputo sviluppare prodotti radicalmente innovativi tali da determinare vantaggi competitivi. Smooov è stata selezionata per aver realizzato e diffuso su scala mondiale il primo sistema di automazione distribuita applicata al settore dell'intralogistica. La cerimonia di premiazione è prevista tra i mesi di settembre e ottobre. Roberto Bianco, presidente e amministratore delegato della società, ha così commentato la designazione: "È una grande soddisfazione ricevere questo riconoscimento, anche se è solo un primo passo, che premia il lavoro svolto negli anni. Siamo lusingati di essere stati scelti tra un parterre di prestigiose aziende dell'intera industria, andando oltre un confronto meramente settoriale". Il "parterre" di cui ha parlato Bianco è così completato da altre quattro aziende: la Piom di Pisa, tra i maggiori specialisti italiani in "droni" (veicoli automatici), dagli elicotteri alle auto senza pilota; la Corghi, di Correggio, specializzata nei macchinari per auto-officine; la Colsberg, di Bergamo, specialista in linee di micro montaggio; la Bellco, di Mirandola, leader europeo nelle macchine per la dialisi e la depurazione del sangue.



GSE, da più di 35 anni la risposta globale ai vostri progetti immobiliari.

In un mercato caratterizzato dalla forte competitività e compressione dei costi, l'innovazione tecnica e la rapidità di esecuzione costituiscono i pilastri della risposta di GSE Group al mondo della Logistica immobiliare, dalla concezione iniziale alla realizzazione chiavi in mano.

GSE Group offre oggi in qualità di General Contractor un servizio globale che include:

- Gestione a 360° dei progetti nelle fasi di Studio e Costruzione
- Ricerca del terreno e/o del finanziatore
- Coordinamento urbanistico, amministrativo, finanziario, legale
- Value engineering
- Integrazione progettuale del Processo industriale
- Impegno contrattuale su prezzo, tempi e performance
- Polizze globali sull'intera opera eseguita
- Assistenza post-vendita

Più di 15 milioni di m² di immobili costruiti.

Oggi in 20 paesi tra cui Romania, Polonia, Marocco, Cina.

Autoporto di Ferneti sempre all'attacco...

Camion di oltre 20 paesi si fermano ogni giorno per le pratiche doganali e si sta operando per potenziare i servizi via ferrovia.

di Carlo Conti



GIORGIO MARANZANA

Nato a Trieste verso la fine degli anni '70, il Terminal Intermodale di Trieste-Ferneti o, per brevità Autoporto di Ferneti, situato proprio sull'omonimo confine italo-sloveno, è considerato oggi, grazie ai suoi servizi logistici, la "moderna" porta di collegamento con l'est Europa per le merci, rinverdendo un'antica, storica tradizione. Oltretutto, può anche sfruttare al meglio la sua collocazione grazie alla vicinanza con fondamentali infrastrutture, come il porto, che dista solo 18 chilometri, la stazione ferroviaria di Villa Opicina, con la quale ha un raccordo, e le autostrade per Venezia, Tarvisio e Lubiana. Ne incontriamo il presidente, Giorgio Maranzana, che regge questa carica da cinque mandati consecutivi, il primo iniziato alle soglie degli anni 2000.

SONO PIÙ O MENO TREDICI ANNI CHE LEI REGGE LE SORTI DEL TERMINAL DI FERNETTI. DA COSA NASCE QUESTO LEGAME?

■ A dire la verità, a questi anni di presidenza vanno aggiunti altri cinque nei quali sono stato impegnato come consigliere d'amministrazione. Del resto la mia vita è sempre stata legata "alle merci". Anche l'inizio del mio percorso lavorativo è stato dedicato al settore, perché mi occupavo di auto-transporto, avendo come maestro, o meglio come "professore", la Maritan Borgato & C. Posso aggiungere che è un "male di famiglia": così è stato per mio padre e così è per i miei due figli. Con grande soddisfazione, perciò, ho accolto, nel 2011, dopo 50 anni di lavoro, il premio "alla carriera" che Assologistica mi ha assegnato nell'ambito del premio il Logistico dell'Anno. Una carriera vissuta tra le merci.

VENIAMO AL TERMINAL. COME AVETE CHIUSO IL 2011?

■ Gli indicatori sono stati tutti positivi: fatturato, utile, mezzi in transito, numero delle operazioni doganali export e import. Stiamo andando bene anche quest'anno. Il primo semestre si è chiuso con un miglioramento di tutte le voci prima citate. La professionalità delle case di spedizione e degli spedizionieri doganali presenti nella nostra struttura, la dinamicità e la funzionali-

tà dell'agenzia delle dogane sono, e saranno sempre più, elementi determinanti nel far prediligere il nostro terminal. Oltre a ciò il buon lavoro d'equipe portato avanti con l'amministratore delegato Livio Maraspin, con il direttore generale Oliviero Petz, con l'intero consiglio d'amministrazione e il collegio dei revisori. Abbiamo, inoltre, una vera "squadra" sia negli uffici sia nei magazzini: un buon biglietto da visita per il Terminal di Ferneti.

PARLIAMO DELLE VOSTRE STRUTTURE...

■ Inizio dall'autoporto, dove hanno so-stato, l'anno passato, per l'espletamento delle operazioni doganali, 134 mila mezzi. Preventiviamo, quest'anno, di arrivare, nonostante la crisi, a 138 mila. Siamo, come detto, al confine italo-sloveno, per cui i nostri clienti camionisti sono in grandissima parte ucraini, russi, serbi, croati, georgiani, lituani, iraniani, turchi. E' presente tutto l'est Europa e oltre. Per quanto riguarda i turchi in particolare sono diretti al porto da dove s'imbarcano sui traghetti per il loro paese. Abbiamo, in aggiunta a 130 mila metri quadrati di piazzali asfaltati e illuminati, 30 mila metri quadrati di magazzini coperti nei quali si possono immagazzinare merci allo stato nazionale, estero, Iva, ADR, HACCP. Non diamo gli spazi in affitto "vuoto per pieno", ma addebitiamo ai clienti esclusivamente il corri-



spettivo del tempo necessario alla movimentazione e al deposito della merce. Operazione che facciamo con assoluta trasparenza e imparzialità. In conclusione, moderne attrezzature, un personale efficiente, la possibilità di pagare i diritti d'importazione a 180 giorni ci permettono di avanzare un'offerta molto "appetibile". Lo dimostrano le recenti e importanti acquisizioni di nuovi clienti sia nazionali sia esteri: dobbiamo continuare su questa strada.

IL TERMINAL DISTA DAL PORTO MENO DI VENTI CHILOMETRI, UNA CHANCE IMPORTANTE?

■ Senza alcun dubbio. Lo scalo è raggiungibile sia tramite la superstrada sia tramite la ferrovia. Con l'Autorità Portuale, che è anche presente nel capitale sociale del terminal, stiamo collaborando molto bene. Lavoriamo con impegno per raggiungere un obiettivo: divenire sempre più il naturale retroporto dello scalo triestino.

LEI HA CITATO LA FERROVIA. È UNA MODALITÀ SULLA QUALE PUNTATE?

■ Certamente. Abbiamo due locomotori di proprietà, binari collegati con linee nazionali e internazionali, oltre come dicevo con il porto, una ricettività pari a 150 carri. A breve, firmato il contratto con RFI per il nuovo raccordo, potenzieremo questo servizio che deve essere per le merci sempre più determinante, come del resto sta avvenendo in tutta Europa. Ferrovia vuol dire anche maggiore tutela dell'ambiente, meno emissioni nocive, oltre che riduzione della congestione sulle



strade e maggior sicurezza. Noi siamo sensibili ai temi ambientali e a quello della riduzione dei consumi energetici. In questo contesto, l'impianto fotovoltaico di 19 mila metri quadrati che abbiamo realizzato sulle coperture di una parte dei nostri magazzini e della palazzina uffici è un nostro "fiore all'occhiello": un MW di potenza e tantissime emissioni nocive in meno nell'atmosfera, a tutto vantaggio della salute e, appunto, dell'ambiente.

GUARDIAMO AL DOMANI. QUAL È LA VOSTRA STRATEGIA DI LUNGO RESPIRO?

■ Siamo posizionati sul corridoio europeo che taglia trasversalmente l'Europa a sud delle Alpi, il Lisbona-Kiev, per capirci. Una posizione come si suole dire "strategica". Ci stiamo preparando fin d'ora all'entrata della Croazia nell'Unione europea, prevista nel 2013. Tenuto conto che molti paesi dell'est si stanno generalmente sviluppando a ritmi più alti dei nostri, inten-

sificheremo le partecipazioni a mirate missioni economiche in quei paesi, organizzate dalla nostra camera di commercio. Siamo anche consci che il nostro terminal, con i suoi 350 mila metri quadrati operativi, è di piccole dimensioni. Quindi, abbiamo solo una strada da percorrere, quella della qualità dei servizi che offriamo e quella che tali servizi siano a loro volta di elevata qualità. Sin dal 2005 abbiamo ottenuto la certificazione Iso che in seguito ci è stata confermata. Così dobbiamo proseguire, facendo molta attenzione alle merci, a come le trattiamo, ma soprattutto agli autisti, che consideriamo da sempre i nostri migliori "commerciali": devono trovare nel nostro terminal condizioni tali da farli sentire nella loro seconda casa. Penso che abbiamo molte frecce nel nostro arco. Con professionalità, determinazione e grinta siamo pronti ad affrontare le continue sfide che il mercato ci proporrà e auspiciabilmente a vincerle. ■

Lo Stato siamo tutti noi

di Franco De Renzo

Nello scorso numero di gennaio/febbraio, abbiamo pubblicato una lezione del dottor De Renzo ai bimbi della IV elementare. Pubblichiamo di seguito il testo di una seconda lezione.

Mi ero sforzato, in precedenti riflessioni, di far comprendere ai alcune ragioni per cui si devono pagare le imposte. Forse è il caso di integrarle perché la crisi economica ha fatto emergere altri aspetti che non sembra siano condivisi da molti concittadini.

È indispensabile comprendere che lo Stato siamo noi, tu, voi, tutti gli altri. Se lo Stato siamo noi, allora vuol dire che le tasse che paghiamo servono soprattutto per noi. E se qualcuno si vanta di aver trovato il sistema per eluderle, per pagare di meno, vuol dire che sta imbrogliando anche noi, sta semplicemente dicendo che obbliga me e voi a sostituirsi a lui per pagare una parte delle tasse che gli competono. Ciò avviene anche perché è difficile per i cittadini capire che sono parte integrante, necessaria e indispensabile della struttura statale. Per noi lo Stato è una "cosa" esterna, sono quelli che ci costringono a comportamenti che riteniamo illogici e, ancora di più, ci obbligano a versare quote consistenti delle nostre disponibilità spesso per fini assolutamente irragionevoli, che si tratti di sicurezza, di sanità, di trasporti, di rapporti internazionali, ha poca importanza. Tutto ciò è aggravato dal fatto che normalmente quando il cittadino si rivolge a funzionari pubblici difficilmente vi trova una persona disposta ad ascoltare e a comprendere. Il funzionario pubblico difficilmente si ricorda di essere un cittadino, come gli altri, che percepisce lo stipendio solo perché altri cittadini svolgono una diversa attività che permette di pagare le imposte, una parte delle quali serve per pagare stipendi e contributi per coloro che, invece, sono dipendenti del pubblico impiego. Il funzionario pubblico dovrebbe tenere presente che il cittadino è importante, che non è un suddito, ma è addirittura il suo datore di lavoro. Alcuni studiosi ritengono che questa è una storia vecchia da far risalire forse agli albori della civiltà. Forse è vero, ma chissà perché è molto più pronunciata in Italia che altrove. Negli Stati Uniti, il cittadino che si presenta per qualsiasi carica elettiva, la prima cosa che deve fare è di presentare la dichiarazione patrimoniale e dei redditi. In Italia per far pubblicare le dichiarazioni dei redditi dei parlamentari abbiamo dovuto aspettare un sacco di tempo, perché per

molti di loro non era conveniente metterli in piazza. In ogni caso, si tratta solo delle dichiarazioni dei redditi e non di quelle patrimoniali. Adesso, la dichiarazione dei redditi si presenta ogni anno, per i normali cittadini, per i redditi disponibili dal 1° gennaio al 31 dicembre dello stesso anno. Eventuali dividendi di società sono dichiarati solo nel momento in cui sono percepiti. E alcuni investimenti potrebbero avere dividendi anche a distanza di anni.

Il cittadino italiano vede l'agenzia delle entrate come l'ente che lo obbliga a pagare le imposte ed Equitalia la lunga mano che gli estorce l'ultima goccia di sangue. Il cittadino ha la sensazione di essere detestato dall'agenzia e da Equitalia e, per il solo fatto di chiedere la partita Iva, di essere considerato un potenziale evasore. L'agenzia delle entrate ed Equitalia presuppongono che il cittadino contribuente farà di tutto per cercare di imbrogliare entrambi. Il contribuente ritiene, soprattutto se è piccolo, che tentare di cambiare le cose gli sarà quasi impossibile, perché i politici e i funzionari pubblici curano soprattutto i grandi utenti e non hanno tempo da dedicare a quelli minori. I grandi utenti, però, assistiti da schiere di professionisti, si inventano società all'estero ove spostano la sede dei loro affari in paesi fiscalmente più attraenti, e il giro si chiude con la continua ricerca di nuove entrate per pareggiare le spese senza fine che la macchina statale continua ad avere.

I cittadini hanno molta fiducia nelle forze nuove che si presentano e che sembrano voler dedicare molta energia al cambiamento in positivo della situazione precaria in cui ci troviamo. Poi ci accorgiamo che "il nuovo che avanza" si scontra con problemi di conti e di appropriazioni da far invidia alle vecchie istituzioni. Qui, vedete, non si tratta di dare la croce ai nuovi, il problema è più grave. Ai cittadini seri tolgono la speranza che qualcosa possa cambiare in meglio. Se anche coloro che dicono di essere saggi, bravi, incorruttibili, pieni di belle speranze, cadono così in basso, cosa possiamo aspettarci noi che siamo ben lontani dalle leve di comando?

Il peggio l'abbiamo già avuto, grazie, abbiamo bisogno di cambiare, di migliorare la situazione. I politici sulla breccia continuano a ripetere che la colpa della grave situazione italiana è del debito pubblico. Ma se si va a vedere bene, i nostri rappresentanti in parlamento negli ultimi 20 anni non sono cambiati in numero così massiccio. C'è qualcosa che non va.

Il buon padre di famiglia si preoccupa di lasciare qualcosa ai propri figli, e mai debiti. I nostri governanti, negli ultimi cento anni, hanno portato il deficit a oltre il 120% del prodotto interno lordo, quando era solo il 5%. Siamo sopravvissuti spendendo e spendendo molto più di quanto ci fosse realmente possibile. Così il nostro buon padre di famiglia è certo di lasciare ai propri figli e nipoti un bel debito cui non ha partecipato direttamente, ma che è stato frutto solo della grande miopia di personaggi politici che dal sistema hanno tratto soltanto vantaggi, indebitando fino all'inverosimile lo Stato, cioè noi.

Adesso se si vanno a considerare le conseguenze, si vedrà che tutti i coloro che hanno partecipato al "sistema" addebitano sempre le ragioni della crisi ad "altri", la riduzione del numero dei tribunali non s'ha da fare, gli ospedali ove ci sono più dipendenti che malati devono continuare a macinare perdite, le province devono continuare ad esistere (nel 1964 alla

nascita delle Regioni, non aveva più senso tenerle in vita), e ne hanno istituito anche di nuove con particolarità che solo persone irresponsabili avrebbero potuto farle.

Ci sono storture difficili da comprendere e, soprattutto, da giustificare. Il merito deve essere sempre riconosciuto, perché in caso contrario ci sarebbe un appiattimento terribile che non farebbe il bene della società civile. Qualcuno dovrebbe avere il buon senso di spiegarci però perché il presidente della provincia di Trento percepisca uno stipendio di molto superiore a quello del presidente degli Stati Uniti. Perché alcuni enti pubblici non presentano i bilanci e la Corte dei Conti tace, perché alcuni devono vivere, in base ai contribuenti versati, con mille euro al mese, ed altri, pur avendo versato, in proporzione, molto meno, abbiano una pensione di alcune decine di migliaia di euro, perché in al-

cune regioni il numero dei dirigenti sia ormai uguale a quello dei dipendenti, perché si blatera tanto contro i doppi incarichi, ma una volta conquistata un'ulteriore poltrona, si faccia così tanta fatica ad abbandonarne un'altra. La politica doveva essere un servizio reso agli altri, almeno così si diceva nei vecchi manuali di educazione civica. Qualcuno potrebbe spiegare allora perché intere famiglie si occupano di politica?

Il governo sta riducendo i costi della politica. Sta usando le forbici, ci sarebbe stato bisogno dell'ascia, e anche grossa. Le entrate per l'Iva si sono vistosamente alleggerite, le stesse entrate per le imposte diminuiranno. Se la gente non la-

vora non può pagare le imposte su guadagni che non ha e ha minori disponibilità di spendere: sembra troppo semplice. È invece necessario chiedersi come sia stato possibile che molti abbiano vissuto al di sopra di quanto la loro realtà potesse permettere. Ciò è avvenuto anche perché hanno pagato imposte ridotte rispetto a quelle real-

mente dovute. Questo è certamente il primo problema che bisogna affrontare.

Infine, c'è certamente bisogno di maggiore rispetto tra cittadini e pubblici funzionari. Nessuno sminuisce l'importanza dell'agenzia delle entrate. Il cittadino contribuente, però, si attende un rapporto improntato a maggiore comprensione e correttezza da entrambi le parti, nella convinzione che la legge è "erga omnes". Cittadini-funzionari pubblici e cittadini-contribuenti devono sforzarsi di avere un rapporto improntato a maggiore reciproca fiducia e trovare le vie d'uscita, anche quando gli errori sono palesi, senza dover attendere i tempi infiniti dei ricorsi. ■

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



Il nuovo 183 bis: cosa cambia per committenti e vettori

di **Marco Lenti e Martino Sternai***

Il decreto legge “Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini”, ovvero quello relativo alla cosiddetta “spending review”, ha introdotto, a far data dal 7 luglio, importanti modifiche all’art. 83 bis della legge n. 133/2008. In particolare, sono state modificati i commi 14 e 15 dell’articolo ed è stato radicalmente modificato l’impianto sanzionatorio.

Come noto, infatti, la precedente disposizione prevedeva che il mancato rispetto delle modalità e dei termini di pagamento, ovvero la mancata corresponsione dei costi minimi di esercizio da parte del committente, comportassero per quest’ultimo:

- 1) l’esclusione fino a sei mesi dalla procedura per l’affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi;
- 2) l’esclusione per il periodo di un anno da ogni tipo di beneficio fiscale, finanziario e previdenziale previsto.

Tra le ragioni di un tale sistema sanzionatorio, quindi, vi era l’esigenza di premiare i soggetti più diligenti attraverso l’esclusione degli altri dalla fornitura pubblica, escludendo questi ultimi anche da tutti i benefici fiscali ottenibili.

La nuova formulazione dei commi 14 e 15 dell’art. 83 bis, invece, muta radicalmente la filosofia posta a monte del precedente sistema sanzionatorio. Dal 7 luglio, infatti, le predette esclusioni sono state sostituite dalle seguenti sanzioni amministrative pecuniarie:

- 1) il doppio della differenza tra quanto fatturato e quanto dovuto sulla base dei costi minimi per la violazione dei commi

7, 8 e 9 (relativi alla quantificazione e alle modalità di pagamento dei costi minimi di esercizio);

- 2) il 10% dell’importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000,00 euro per la violazione di commi 13 e 13 bis (ovvero in caso di ritardato pagamento oltre il 90° giorno delle fatture emesse dai vettori e da tutti gli operatori della filiera).

Infine, viene reso noto che tali sanzioni verranno erogate dagli organi del comando generale della guardia di finanza e dell’agenzia delle entrate in occasione dei controlli, siano essi ordinari o straordinari, effettuati presso le imprese.

Pure senza voler in questa sede entrare nel dettaglio delle cifre, né sindacare le motivazioni contingenti che hanno portato il legislatore a compiere una tale revisione, è di tutta evidenza come tale modifica da un lato limiti sensibilmente le conseguenze dannose per i committenti che agiscono senza rispettare le previsioni dell’art. 83 bis della legge n. 133/2008, limitando le conseguenze negative ad una semplice e facilmente quantificabile sanzione pecuniaria. ■

***Studio legale Mordiglia**

20145 Milano - Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

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





Logistics *forum*

Solo il top management della Logistica e della Supply Chain.

Solo i migliori fornitori di soluzioni e servizi.

Questi sono i partecipanti alla sesta edizione di Logistics forum.

Se sei uno di loro, ma non sei ancora nella lista degli iscritti, affrettati a contattare Richmond Italia al numero **02 312009** o sul sito www.logisticsforum.it entro il 14 settembre.

2012

4 - 5
ottobre
Park Hotel ai Cappuccini
Gubbio

Un evento organizzato da:

Richmonditalia

EVENTS FOR YOUR PROFESSIONAL LIFE

MILANO - LONDRA - ROMA - NEW YORK

Finalmente, un passo avanti

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Con grande apprezzamento è stata accolta la circolare (protocollo n. 78736/RU) del 22 giugno 2012 dell'agenzia delle dogane con la quale si è stabilito che dal 3 luglio, i soggetti certificati AEO, ossia Authorized Economic Operator, titolari di procedure di domiciliazione, per i regimi di esportazione e di esportazione abbinata al transito, possono operare in dogana dalle ore 01.00 alle ore 24.00. Quindi per 23 ore, in pratica per l'arco di un'intera giornata. Le merci che verranno "selezionate" dal sistema informatico delle dogane, non in fascia oraria di presenza della dogana per i controlli CD (controlli documentali) e/o VM (visita merci), dovranno rimanere a disposizione sotto la custodia del titolare della procedura di domiciliazione sino alla ripresa del pubblico servizio,

quando il funzionario doganale provvederà con le prassi di rito alla verifica documentale o fisica delle merci.

Questa è un'autentica "rivoluzione copernicana" per quanto riguarda le procedure doganali, ma non ci dobbiamo fermare in tale "rivoluzione" solo all'esportazione ... la competitività della nostra logistica è strettamente legata alle procedure doganali, occorre quindi innovare i sistemi e soprattutto semplificare le procedure. Ora avanti con il "pre clearing" e con la possibilità di sdoganare anche le importazioni dalle ore 01.00 alle ore 23.00. È legittimo attenderci altri benefici tangibili nel breve periodo. Il commercio "legittimo" deve essere aiutato e facilitato dall'agenzia delle dogane. Questo si attendono gli operatori. ■



L'AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR

La figura di Authorized Economic Operator è prevista dal regolamento Cee 1875/06. Secondo tale regolamento, l'AEO è un operatore economico, stabilito nel territorio doganale della Comunità europea e che beneficia di agevolazioni, date le sue caratteristiche di comprovata affidabilità, per quanto riguarda i controlli doganali in materia di sicurezza e/o di semplificazioni previste dai regolamenti e dalle norme doganali. Ricordiamo che è considerato "operatore economico" quel soggetto che nel corso delle sue attività commerciali partecipa ad attività disciplinate dalle norme doganali. Tale figura è stata delineata nel contesto di un quadro istituzionale che ha tenuto conto di un accresciuto bisogno di sicurezza; di una maggiore necessità di tutelare le catene logistiche internazionali; della necessità di offrire rapidi, efficienti e sicuri servizi integrati di inoltro e di spedizione delle merci; dell'importanza di stabilire forme di partenariato tra operatori e le autorità di controllo ai fini delle semplificazioni.

GENOVA, PORTO ANTICO - CENTRO CONGRESSI
29 E 30 NOVEMBRE 2012

**INNOVAZIONE TECNOLOGICA PER LO SVILUPPO
COMPETITIVO E SOSTENIBILE
DEL SISTEMA LOGISTICO PORTUALE E DELLO SHIPPING**



Scopri i dettagli dell'evento sul sito www.shippingtech.it

Tematiche

TECNOLOGIE INNOVATIVE PER LO
SVILUPPO DEL PROCESSO LOGISTICO

NUOVI
MERCATI

LOGISTICA
SOSTENIBILE

GREEN
PORTS

GREEN
SHIPPING

Novità 2012

Brokerage event LEaN2012

Nuove opportunità di
business attraverso
Incontri one-to-one tra
aziende preselezionate



Comitato Promotore



Organizzato da



Segreteria organizzativa

Gloria Cottafava
Tel: +39 010 42 17 101
Mobile: +39 348 479 4176
E-mail: g.cottafava@clickutility.it

La patente delle competenze

di **Federica Castaldi**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

“La strutturazione di processi organizzativi e procedurali definiti e formalizzati per la certificazione delle competenze nell’ambito dei percorsi di formazione continua costituisce, al momento attuale, uno dei problemi più rilevanti a cui le amministrazioni devono far fronte, con ricadute elevate sul sistema tecnico-professionale e sui processi di integrazione tra sistemi”. Così Pier Luigi Viola, dirigente del settore politiche del Lavoro e della Formazione professionale della provincia della Spezia, sottolinea l’importanza di un “salto di qualità” nel riconoscimento delle competenze acquisite nell’ambito dei processi di formazione, soprattutto continua. Diverse amministrazioni, sia provinciali sia regionali, che si presentano ad uno stadio avanzato nella definizione di sistemi organizzativi a sostegno della certificazione e del riconoscimento dei crediti, stanno attivando processi organizzativi e modelli di riferimento per la governance dei sistemi di certificazione.

Tuttavia, a fronte di un sistema di riconoscimento sufficientemente strutturato relativo ai processi di formazione superiore, è evidente come non si rilevi un’uguale organizzazione sul fronte della formazione continua. Eppure si tratta di un’esigenza di primaria importanza, anche per quanti siano già inseriti in contesti professionali. L’attuale contesto socio-economico, e la difficile congiuntura che stiamo attraversando, ci costringe a qualche riflessione. Il riconoscimento delle competenze non è solo uno strumento funzionale ad un primo inserimento nel luogo di lavoro, ma è uno strumento di continua riqualificazione. È la condizione indispensabile non solo per proporsi ex novo sul mercato del lavoro, ma per permanere efficacemente in esso, non dando nulla per scontato.

Per questo la provincia della Spezia ha guardato con particolare favore alla sperimentazione promossa nell’ambito del Piano formativo settoriale “Eureka: formazione e innovazione nella logistica e nei trasporti” realizzato a valere su Avviso 3/2010 di Fondimpresa dall’ Istituto Formazione Operatori

Aziendali-Ifoa, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e CSA Consulting. Il progetto è stato sostenuto da un accordo quadro nazionale tra Assologistica, Assiterminal, Fise Uniport e le organizzazioni sindacali Filt Cigl, Fit Cisl e Uil Trasporti, che ha espressamente previsto e valorizzato l’aspetto di certificazione delle competenze come elemento di innovazione del Piano. La sperimentazione è in corso di realizzazione per la parte di formazione svolta a beneficio delle aziende della provincia

della Spezia: “La provincia della Spezia, in linea di continuità con i desiderata della Regione Liguria, ha da tempo inteso stabilire proficue sinergie con il sistema dei Fondi interprofessionali e partecipa già stabilmente, con propri rappresentanti, a tavoli di lavoro regionali finalizzati ad affrontare a 360 gradi il tema della formazione continua. Quello della certificazione delle

competenze assume in questo quadro un’importanza particolare” sottolinea Viola. “In più, riteniamo di particolare valore aggiunto la possibilità non soltanto di una certificazione formale al termine dei percorsi, ma anche e soprattutto lo sviluppo di un vero e proprio sistema descrittivo di attestazione delle competenze, a partire da un puntuale matching con gli obiettivi attesi”.

In considerazione di questa esigenza, gli enti attuatori hanno messo a punto una metodologia ad hoc che vede nella sinergia tra i diversi soggetti (parti sociali, docenti ed esperti del settore, imprese, amministrazioni) non solo un mezzo ma il vero e proprio cuore dell’intero processo. Come evidenziato da Genziana Giacomelli, direttore della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e rappresentante dell’ATI che realizza il Progetto: “Il lavoro svolto tra tutti i soggetti coinvolti, che si è sostanziato nella costituzione di un vero e proprio comitato tecnico scientifico che periodicamente fornisce alla provincia della Spezia un dossier relativo alle competenze in esame, rappresenta il vero valore aggiunto di questo modello, che in questo modo potrà essere capitalizzato ed eventualmente trasferito ad altri contesti e settori.” ■



TRANSPOTEC LOGITEC 2013

VERONA, 28 FEBBRAIO - 3 MARZO



Metti a fuoco il cambiamento.

Transpotec Logitec 2013, la mostra leader nel Sud Europa per il **trasporto industriale, commerciale** e la **logistica**, ti farà scoprire come adeguare il tuo business e come porti da protagonista nei mercati internazionali.

FORUM INTERNAZIONALE
2012 DELLA LOGISTICA
E DELL'AUTOTRASPORTO

TRANSPOTEC
LOGITEC
2013



in partnership con



info@transpotec.com www.transpotec.com

Fiera Milano S.p.A. S.S. del Sempione, 28 - 20017 Rho, Milano - tel. +39 02.4997.1 - fax +39 02.4997.6250

Aderisci ai nostri gruppi su Facebook



e su LinkedIn



TRANSPOTEC LOGITEC 2013 - Forum Internazionale della Logistica e dell'Autotrasporto

Legge sugli interporti: step per l'efficienza

“Il provvedimento è mirato ad evitare dispersione di risorse, a frenare il proliferare di strutture antieconomiche e a prevedere una cabina di regia per la logistica”, afferma Guido Improta, sottosegretario ai Trasporti.

di **Valerio Di Velo**



GUIDO IMPROTA

Due provvedimenti legislativi molto rilevanti per un rinnovato assetto del sistema logistico nazionale sono in discussione in parlamento e devono completare il loro iter: la nuova legge sugli interporti e la legge di riforma della 84/94. Ne parliamo con il sottosegretario ai Trasporti Guido Improta.

LA CAMERA HA APPROVATO LA NUOVA LEGGE SUGLI INTERPORTI. UNA LEGGE CHE PUÒ AVERE UN IMPATTO IMPORTANTE SUL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE. QUAL È LA SUA VALUTAZIONE SULLA LEGGE?

■ Si tratta di una iniziativa parlamentare largamente condivisa, tant'è che l'aula della camera l'ha approvata in

prima lettura con un solo voto contrario. Il governo, durante i lavori in commissione Trasporti, ha contribuito a snellire e migliorare il testo in modo da meglio garantire il conseguimento degli obiettivi attesi: da un lato, definire e qualificare gli interporti in modo da evitare la dispersione di risorse che potrebbe derivare da una incontrollata proliferazione di strutture anti-economiche e che comporterebbero un inutile consumo di territorio; dall'altro, prevedere una cabina di regia a livello nazionale che coniughi il disegno europeo dei terminali strategici e dei corridoi merci con i processi decisionali ed amministrativi che coinvolgono i diversi livelli di governo nazionali.

QUALI SONO, A SUO AVVISO, I PUNTI MAGGIORMENTE QUALIFICANTI?

■ Il contrasto alla speculazione immobiliare attraverso l'individuazione dei requisiti minimi e l'organicità che viene richiesta nelle diverse fasi di progettazione, realizzazione e gestione. Ritengo che questa legge possa favorire la creazione di un network di infrastrutture più funzionale a migliorare il sistema logistico nazionale considerando che negli interporti riconosciuti dalla legge 240/90 ormai transitano 60 milioni di tonnellate di merci.

ADESSO LA LEGGE È IN DISCUSSIONE AL SENATO. CONSIDERANDO QUANTO È ACCADUTO, E CONTINUA AD ACCADERE, PER LA LEGGE DI RIFORMA DELLA 84/94 SUI PORTI, FERMA DA TANTO TEMPO, APPUNTO, AL SENATO, C'È PREOCCUPAZIONE CHE LA NUOVA LEGGE SUBISCA LA STESSA SORTE. QUAL È LA POSIZIONE DEL GOVERNO SULL'ITER DI ENTRAMBI I PROVVEDIMENTI, ANCHE ALLA LUCE DELLE GRANDI DIFFICOLTÀ CHE OGGI STA ATTRAVERSANDO LA LOGISTICA NAZIONALE?

■ Il governo Monti, con l'articolo 48 del decreto legge n.1/2012 è già intervenuto sulla materia dei dragaggi e, successivamente, con l'articolo 14 del decreto legge 83/2012 ha deciso di potenziare l'autonomia finanziaria dei porti istituendo un fondo destinato ad agevolare il processo di infrastrutturazione portuale, anche ricorrendo alla finanza di progetto e dunque avvalendosi di contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa Cassa depositi e prestiti spa. A questo punto, ritengo che il testo di riforma, che è rimasto fermo in VIII Commissione al senato dal dicembre 2010 soprattutto a causa delle questioni che ormai hanno trovato soluzione, possa riprendere il suo iter ed essere approvato in tempi rapidi in quanto occor-

rerà solo rafforzare il coordinamento con i principi comunitari in materia di liberalizzazione dei servizi a tutela della concorrenza e individuare una modalità di coordinamento funzionale con la legge quadro in materia di interporti per quanto riguarda i sedimi portuali. La difficoltà maggiore nel portare in approvazione definitiva entro la legislatura entrambi i provvedimenti comunque non sarà nella tecnica legislativa ma nel far maturare una più diffusa consapevolezza che porti e interporti devono imparare a convivere nell'ambito di una strategia-paese.

COMUNQUE, L'ESIGENZA DI REALIZZARE UNA "CABINA DI REGIA" PER LA RAZIONALIZZAZIONE DI UN REALE SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE È SEMPRE PIÙ SENTITA E URGENTE, DOPO TANTI "PIANI LOGISTICI NAZIONALI" TUTTI RIMASTI SULLA CARTA. UNA "CABINA DI REGIA" CHE DEVE ESSERE NECESSARIAMENTE POLITICA. QUAL È LA SUA OPINIONE IN MATERIA?

■ A livello di Unione Europea sono stati definiti gli orientamenti che consentiranno di adottare una strategia di lungo periodo che istituisca e sviluppi una rete transeuropea dei trasporti attraverso una rete globale (comprehensive network) e una rete centrale (core network). Gli strumenti di attuazione di questa strategia sono l'individuazione di 10 corridoi, veri e propri assi prioritari su cui concentrare risorse (fino a 31,6 miliardi di euro) e progettualità per rispondere alle carenze nelle tratte transfrontaliere, eliminare le strozzature che affliggono soprattutto i collegamenti est/ovest, ridurre la frammentazione tra i diversi modi di trasporto con evidenti benefici anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Se non si vuole correre il rischio di una marginalità definitiva, è necessario affrontare questo scenario avendo

ben chiare quali sono le priorità, sulla base di accurate e condivise, anche con le comunità locali, analisi costi/benefici.

UNO DEI PROBLEMI MAGGIORI, INSIEME AL FATTO CHE MOLTE IMPRESE ITALIANE, SPECIE MEDIO-PICCOLE CONTINUANO A VENDERE FRANCO FABBRICA PENALIZZANDO SIA LA NOSTRA LOGISTICA SIA IL NOSTRO TRASPORTO, È RAPPRESENTATO DALLA "FRANTUMAZIONE" DELLE PIATTAFORME LOGISTICHE E DI "CENTRI MERCE" (SPECIE NEL NORD DEL PAESE). LA NUOVA LEGGE MIRA A PORRE UN FRENO A TALE SITUAZIONE, STABILENDO DEI CRITERI. MOLTO PERÒ DIPENDERÀ DA COME VERRÀ GESTITA. SECONDO LEI QUALI PROSPETTIVE CI SONO CHE EFFETTIVAMENTE SI PONGA UN FRENO A TALE SITUAZIONE, DATO CHE CIÒ DIPENDERÀ ANCHE MOLTO DALLE SCELTE DEGLI ENTI LOCALI?

■ La crisi economica impone a tutti i soggetti, sia pubblici che privati, di rivedere il proprio modo di agire. La razionalizzazione della spesa pubblica e la ricerca di una sempre maggiore efficienza sono i migliori alleati perché anche il nostro paese possa finalmente superare limiti dimensionali e localismi. Chi non si adegua in fretta, e la considerazione vale anche per la politica e i sistemi di rappresentanza, verrà travolto.

IL FINE ISTITUZIONALE DEGLI INTERPORTI È LO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ. TANTO È VERO CHE LA LEGGE DICE CHE NON C'È UN INTERPORTO SE NON È PROVVISORIO DI UN TERMINAL FERROVIARIO. PERÒ, IL TRAFFICO NAZIONALE FERROVIARIO MERCI HA DIFFICOLTÀ A SVILUPParsi SPECIALMENTE NEL CENTRO-SUD. IL GOVERNO STA PENSANDO DI AFFRONTARE TALE TEMA?

■ Ad esempio, un aiuto importante alle ferrovie private e ai "nuovi entranti" nella rete ferroviaria (oggi determinanti, dato l'arretramento nel settore di Trenitalia Cargo) potrebbe venire da

un ulteriore passo avanti sulla strada della liberalizzazione come sarebbe la realizzazione di un'effettiva, reale separazione tra la gestione della rete e quella delle attività ferroviarie. Il governo Monti anche in questo ambito è intervenuto, superando fortissime resistenze culturali e politiche, con l'istituzione di un'Authority dei Trasporti che avrà come compito principale lo sviluppo dei servizi "ad infrastrutture date". Sarà dunque un organismo che non si limiterà a segnalare comportamenti inefficienti o addirittura scorretti ma avrà il potere di sanzionarli con pene pecuniarie fino al 10% del fatturato dell'impresa responsabile del disservizio. Lo scorporo della rete è una possibilità che al momento abbiamo solo accantonato, confidando che l'Authority sia posta in condizione di operare, anche nel settore ferroviario, in modo efficace e informato.

UN ALTRO TEMA CHE STA DIVENTANDO SEMPRE PIÙ ATTUALE È QUELLO DELLA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI NELLE AREE METROPOLITANE. GLI INTERPORTI POSSONO SVOLGERE UN RUOLO PER AIUTARE A RISOLVERE QUESTO COMPLESSO PROBLEMA? QUALI PROVVEDIMENTI POSSONO ESSERE PRESI?

■ Oltre che di infrastrutture materiali l'Italia ha bisogno di infrastrutture immateriali come, ad esempio, la piattaforma Uirnet che si pone l'obiettivo di creare una megacommunity di operatori in grado di condividere informazioni e programmare attività, o della diffusione di ITS e tecnologie di bordo per evitare congestioni di sistema: è stato calcolato che l'inefficienza nella consegna delle merci nei nostri centri urbani comporta costi per 9 miliardi di euro. Gli interporti devono diventare Smart Nodes di una rete logistica sempre più integrata, efficiente e sostenibile e che deve contribuire, in modo significativo e riconosciuto, al rilancio economico e sociale dell'Italia. ■

“Fare sistema”, così può crescere l’export

Questo un messaggio emerso da un convegno a Verona dedicato in particolare alle nostre esportazioni vinicole e alimentari verso la Russia.

di **Ornella Giola**

Un parterre d’eccezione per il convegno tenutosi al Palazzo della Gran Guardia di Verona dal titolo “Business-Forum Food & Beverage, analisi e strategie per gli scambi Italia - Russia”. Al tavolo dei lavori erano presenti numerosi rappresentanti di Assologistica, Federalimentare, Federvini, Dogane italiane e russe, agenzia di logistica Rosteck e delle istituzioni. Intervenuto, fra gli altri, anche il presidente della Consulta nazionale dell’Autotrasporto e della Logistica, Bartolomeo Giachino. Un evento, quello di Verona, che ha tracciato la strada, con l’obiettivo di creare una più profonda aggregazione tra produttori, di dar vita a delegazioni capaci di valorizzare i prodotti agroalimentari italiani in particolare in questi

paesi emergenti dell’economia mondiale, di cui la Russia è certamente capofila. “La scelta di Verona per la sede di un evento come questo è stata corretta - ha detto il sindaco Flavio Tosi, intervenuto per il saluto d’inizio lavori - perché non solo la nostra città è sede di uno dei maggiori interporti europei come il Consorzio Zai, ma la nostra area presenta delle vere eccellenze in fatto di produzione vitivinicola e agroalimentare e non è un caso che proprio a Verona si tenga l’importante fiera Vinitaly. E in questo contesto tutti, operatori e istituzioni, devono fare la loro parte per agevolare l’export del settore”. “Ci rivediamo a settembre, per dare corpo al dibattito fin qui realizzato, creando per la filiera del food & beverage un canale privilegiato per l’esper-

tazione da e per la Russia, con il contributo di Federalimentare, Federvini e delle dogane russe e italiane”. Così il vicepresidente di Assologistica Damaso Zanardo ha sottolineato la necessità di costruire un percorso virtuoso che sostenga realmente le aziende italiane che intendono esportare all’estero. “Diventa necessario lavorare sulla filiera - ha continuato Zanardo - affinché ciascun soggetto coinvolto possa conoscere, e quindi attuare al meglio, i diversi passaggi di esportazione-importazione del prodotto. Un’esigenza sottolineata più e più volte da imprenditori e produttori del nostro paese. È necessario fare gioco di squadra, così come fanno i nostri competitor europei. L’evento di oggi si colloca all’interno di numerose altre, tese a favorire lo sviluppo dell’intera società civile e a sostenere i nostri



produttori. Indiscutibilmente necessario si rende, a tal fine, il Piano della logistica e la costruzione di quelle infrastrutture ritenute ormai da tutti essenziali. Le domande cui tentiamo di dare risposte e per le quali intendiamo, a partire da oggi, trovare soluzioni e strategie, sono diverse: perché non pensare di agevolare esportazioni per cui i tempi siano regolari e i costi inferiori? Perché non realizzare una situazione intermodale ferro-gomma che faciliti lo scambio dei nostri prodotti?"

Durante il convegno, Luigi Pelliccia, responsabile dell'ufficio studi di Federalimentare, ha poi riportato e commentato i dati dell'export italiano in Russia del settore food & beverage, aumentato tra il 2000 e il 2011 del 554%. Analizzando problematiche e potenzialità, ha sottolineato come "la Russia rappresenti senza dubbio uno dei mercati cui l'industria agroalimentare italiana guarda con più attenzione. Esso, infatti, è all'undicesimo posto tra gli sbocchi dell'export della nostra economia e mostra tassi di crescita a due cifre dei consumi interni". Anche per Pelliccia occorre però "lubrificare" il nostro export, puntando su snellezza e serietà burocratica, presupposti indispensabili per aggredire anche quel mercato che oggi viene da molti considerato come una sorta di Eldorado dei consumi che è appunto la Russia. Per il presidente di Federvini, Lamberto Valvarino Gancia, molti sono i "disagi legati al sistema, più volte modificato, di rilascio delle licenze di importazione: estenuanti iter burocratici per il loro rilascio o il loro rinnovo, che hanno in molti casi rallentato le operazioni di export determinando oneri di sosta assai importanti. Stesse difficoltà con i contrassegni, già modificati nel tempo e destinati a essere trasformati, come previsto dalla nuova legislazione, dal prossimo primo gennaio 2013 senza

misure transitorie che garantiscano il normale esaurimento delle confezioni già esistenti. Dal primo luglio, inoltre, potrebbe essere modificata la classificazione di moltissimi dei nostri prodotti (vini aromatizzati, Asti, ecc.). Ma lo scorso anno i migliori risultati per il settore del vino sono venuti proprio dall'export. È perciò molto importante discutere il tema in modo sistematico.

Perché se è vero che in questo momento di crisi un'azienda, per sopravvivere, ha bisogno di portare il fatturato estero al 40%, è pur vero che bisogna facilitare questo risultato in ogni modo".

Donatella Rampinelli, presidente di Assologistica Cultura e Formazione, ha presentato la mission del progetto "BeveRete Italia", cui partecipano F.lli Di Martino, gruppo Mag-Di e Zanardo Servizi Logistici (per 200 mila mq di superficie coperta, 2.800 mezzi di trasporto, 900 uomini sul campo, 120 milioni di euro di fatturato complessivo e 265 kton/anno di bevande distribuite). "Il progetto consiste - ha spiegato Rampinelli - nel realizzare una filiera logistica integrata nazionale per il miglioramento di efficacia ed efficienza del trasporto e della distribuzione di bevande in grado di raggiungere importanti obiettivi, come ridurre l'incidenza del costo del trasporto sul costo del prodotto; aumentare la competitività della distribuzione e dei trasporti (comodali e intermodali) e infine potenziare la distribuzione delle bevande nei mercati nazionali e internazionali".

"Bisogna facilitare al massimo l'export"



BeveRete Italia si presenta inoltre integrata sul territorio nazionale e competitiva nell'export in tutta Europa; integrata end-to-end: dai porti di import e dai depositi doganali fino ai clienti

finali; specializzata nella distribuzione di bevande sui vari canali commerciali; specializzata nei servizi ad alto valore aggiunto; efficiente e sinergica nella gestione di risorse, infrastrutture e flussi e infine efficiente nei trasporti a lungo-medio-corto raggio. Nel suo intervento, Teresa Alvaro, dell'agenzia delle dogane, ha - fra l'altro - ricordato l'avvio dell'iniziativa "Corridoio Verde" in occasione dell'incontro bilaterale tra agenzia delle dogane e servizio doganale della Federazione Russa (avvenuto a Roma il 27-28 ottobre 2011). Finalità di questo "corridoio" è identificare operatori economici affidabili nell'import-export tra Russia e Italia da sottoporre a controlli mirati e semplificati, nel quadro dell'accordo di mutua assistenza amministrativa in materia doganale, firmato a Roma dai rappresentanti delle due amministrazioni nel lontano febbraio 1998. ■

Port&ShippingTech 2012

L'evento, ormai diventato un punto di riferimento per gli operatori dello shipping nazionale e internazionale, si svolgerà a Genova nel Centro Congressi del Porto Antico il 29 e 30 novembre

Il 29 e 30 novembre 2012 al Centro Congressi del Porto Antico di Genova si terrà la quarta edizione di Port&ShippingTech, Forum sull'innovazione tecnologica per lo sviluppo competitivo e sostenibile del sistema logistico portuale e dello shipping. Un appuntamento ormai diventato un punto di riferimento nel panorama degli eventi rivolti agli operatori del settore italiani e internazionali, che hanno la possibilità di confrontarsi sulle nuove tecnologie applicate ai settori della logistica, dei trasporti e dell'energia.

Il Forum si articola in tre elementi chiave: sessioni congressuali di profilo internazionale, workshop tematici specialistici e un'area expo dove enti e aziende partner presentano i loro prodotti e progetti innovativi per lo sviluppo del sistema portuale.

Queste le principali tematiche che saranno trattate nei congressi e workshop:

- **Logistica sostenibile e competitiva:** politiche, progetti e tecnologie per lo sviluppo della city logistics e la mobilità sostenibile nei porti; soluzioni e piani per promuovere la green logistics e lo sviluppo economico del nord ovest;
- **Green Shipping Summit:** innovazione navale, tecnologie, e nuovi carburanti per l'efficienza energetica e la riduzione dell'impatto am-



biennale del trasporto marittimo e per lo sviluppo del settore della cantieristica;

- **Green Ports:** nuove energie e sostenibilità per porti e città marittime.

Uno degli eventi chiave di questa edizione di Port&ShippingTech sarà **Brokerage Event LEaN2012**: una serie di brevi incontri fra aziende preselezionate allo scopo di stabilire un primo contatto per attivare nuove collaborazioni commerciali e tecnologiche o partnership finalizzate alla partecipazione a progetti europei.

L'evento è organizzato con la collaborazione di Unioncamere Liguria e della Enterprise Europe Network allo scopo di sostenere le piccole e medie imprese.

Verrà inoltre proposta una **expo di veicoli elettrici o a basse emissioni** nel centro della città, visibili quindi non solo ai partecipanti del Forum ma a tutti i cittadini.

La manifestazione, come accennato, si svolgerà nella prestigiosa location del Centro Congressi del Porto Antico, nel cuore del Porto di Genova.

Port&ShippingTech 2012 si svolgerà in contemporanea con la seconda edizione di **Green City Energy ON-theSEA**, Forum sulle energie intelligenti e lo sviluppo sostenibile della città e del porto organizzato dal circuito Green City Energy.

Per info: www.shippingtech.it

SPECIALE PORTI

In bilico tra stasi e sviluppo

L'assemblea dell'Assoporti ha fatto il punto sulla precaria situazione della portualità nazionale

a cura di **Paolo Giordano**



Il sistema che non c'è

“La mancanza di un disegno strategico, di un piano di sviluppo della portualità è una carenza ormai storica del nostro paese”, ha sottolineato Francesco Nerli all’assemblea dell’Assoport.



FRANCESCO NERLI

Francesco Nerli ha terminato il suo lungo mandato di presidente dell’Assoport con l’assemblea che si è svolta a Roma il 18 luglio e lo ha fatto con una relazione che ha posto in primo piano alcuni “problemi” della portualità nazionale che da anni non trovano soluzione. Il primo: la mancanza di una pianificazione. Su questo tema così si è espresso: “La mancanza di un disegno di sviluppo del sistema, o per essere più chiari di un piano strategico per la portualità, rappresenta una carenza che non è esagerato definire storica per il nostro paese. Gli spunti non sono mancati. Vi sono stati nel tempo molti ‘piani’, ma tutti sono finiti in qualche cassetto fino all’ultimo lavoro fatto dalla struttura ministeriale in attuazione di una norma della legge finanziaria del 2007”. Tale mancanza di programmazione, di scelte, di individuazione di priorità, ha por-

tato anche a situazioni del tutto particolari. Nerli ne ha messa una in evidenza: “Oggi si dà credito a indicazioni programmatiche che sono frutto di studi di autorevoli Fondazioni, ma hanno il limite della carenza di confronto con gli enti del territorio, le amministrazioni di settore, le Autorità portuali, i gestori delle grandi reti infrastrutturali. Indicazioni che non sono state

oggetto di valutazioni di priorità in quella ‘cabina di regia’ che era una previsione specifica del Documento di Finanza Pubblica fin dal 2010 e neanche sembrano sostenute da un’adeguata valutazione del rapporto costi-benefici. Si accreditano sostanzialmente disegni che, per tutte queste ragioni, riteniamo astratti e parziali poiché, questo è innegabile, non tengono conto della necessità del ‘sistema paese’ di conservare una rete di porti per la molteplicità di funzioni che essi svolgono”. Così ha concluso su questo punto il presidente uscente: “Non mi dilungo oltre. Valorizziamo ogni contributo di studio, abbandoniamo approcci astratti, attiviamo una vera ‘cabina di regia’, selezioniamo oggettivamente le priorità”. Il richiamo fatto da Nerli ai tanti “piani logistici” elaborati nell’ultimo decennio e regolarmente finiti nel nulla sottolinea la precarietà e l’inadeguatezza del sistema logistico nazionale e la mancanza di una connessione, di un coordinamento tra quelli che dovrebbero es-

sere i cardini di un tale sistema, ossia i porti, gli inland terminal, gli interporti, le infrastrutture. Appare singolare in tale contesto, ad esempio, una recente affermazione del viceministro dei Tra-

Le Autorità portuali devono ricevere i fondi previsti

sporti Mario Ciaccia sull’“eccessivo numero in Italia delle Autorità portuali, che andrebbero raggruppate in quattro grandi aree, che dovrebbero essere poste quali

terminali dei grandi assi europei di trasporto che toccano l’Italia”. Notizia apparsa sui media e poi smentita dal viceministro in sede di assemblea Assoport, quando ha detto: “Non mi sta passando nemmeno per l’anticamera del cervello di procedere ad accorpamenti delle Autorità portuali (ma chi l’avrà mai detto? ndr). Credo che però bisogna riscoprire il ruolo dei porti perché



escano da un letargo che c'è stato negli ultimi decenni e possano, in una visione di sistema, essere partecipi dello sviluppo e della crescita". Il problema, richiamando le citate precedenti osservazioni di Nerli, è capire se in letargo ci sono stati realmente i porti in quanto tali o la politica portuale che avrebbe dovuto indirizzarli o sostenerli e, ancora, quando si cita "una visione di sistema" bisogna anche sapere cosa sia, in cosa consista, cosa preveda tale "sistema", lo stesso si potrebbe dire per "lo sviluppo e la crescita".

Tornando alla relazione che ha aperto l'assemblea dell'Assoporti, Nerli ha aganciato il tema della mancanza di un piano generale di sviluppo dei porti a quello della mancanza di risorse. Altro argomento su cui le Autorità portuali si battono da anni. "L'assenza di un piano non può essere motivo né per far mancare quanto necessario a garantire le condizioni di operatività in sicurezza, basta pensare alle risorse per la manutenzione, né per bloccare l'attivazione di iniziative di partnership pubblico-private. A prescindere da ogni piano, non si devono far mancare fondi da

tempo previsti per i quali sono stati presi impegni precisi anche dal governo e non si può bloccare la realizzazione di un'effettiva autonomia finanziaria, intesa come ritorno ai porti di una quota adeguata delle risorse che ciascun porto genera. Se il governo effettivamente crede che i sacrifici e gli sforzi che sta facendo il paese siano il punto di partenza di un processo di riavvio della crescita, è indispensabile che si tracci un percorso graduale, ma realistico, di realizzazione di autonomia finanziaria. Non ci si può limitare a ridistribuire risorse che non si sono potute spendere esclusivamente per l'inestricabile matassa di norme e procedure. Mi riferisco all'art. 15

del recente Decreto Sviluppo". A tali due criticità, mancanza di un piano di sviluppo e mancanza di risorse, se ne aggiunge, secondo Nerli, una terza: una differenza tra le condizioni di competitività delle imprese che operano nei nostri porti rispetto a quelle dei concorrenti europei e ancor più nei confronti di quelli extraeuropei. Su quest'ultimo argomento, il presidente uscente ha precisato: "Il cluster marittimo portuale, fin dall'insediamento del precedente governo, concordemente aveva chiesto una temporanea e parziale fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese operanti ex articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 e la riduzione delle accise sui prodotti energetici utilizzati dai mezzi esclusivamente operanti nelle aree portuali, come consentito da norme comunitarie e già praticato in quasi tutto il nord Europa. Si tratta, lo sottolineo, di priorità di sistema, di omogeneizzazione delle condizioni di competitività. Ritengo debbano avere adegua-

ta considerazione da un governo che ha tra i propri obiettivi, tra gli altri, quelli della competitività e dello sviluppo". Una parte della relazione è stata dedicata al nuovo disegno della rete transeuropea dei trasporti: "Apprezziamo - ha detto Nerli - come una rete originariamente concepita in funzione e con una forte finalizzazione intraeuropea (nonché con una considerazione sempre prevalente per la modalità di trasporto ferroviario) si sia lentamente orientata nel senso di una rete che deve servire anche le proiezioni dell'Unione verso l'esterno, superando un disegno precedente che sembrava una sommatoria

di 'corridoi'. Al contempo non va però dimenticato che, a norma del Trattato Ue, le reti transeuropee costituiscono uno strumento per conseguire gli obiettivi di coesione e integrazione economica e sociale tra i territori dell'Unione. La revisione deve quindi costituire occasione di riequilibrio infrastrutturale tra le diverse regioni dell'Unione, per una redistribuzione dei flussi di traffico verso le aree sottoutilizzate e per uno sviluppo sostenibile ed equilibrato di tutti i territori europei, nonché opportunità per facilitare la ripresa economica. In poche parole, non individuando solo nodi e collegamenti concentrati nelle aree che già oggi sono maggiormente infrastrutturate, bensì valorizzando appieno tutte le aree costiere, a partire da quella mediterranea e i suoi porti quali gateway europei per le merci provenienti e destinate all'estremo oriente, da e verso il nord Africa, l'area orientale del Mediterraneo, fino al Mar Nero". ■

I porti italiani devono poter competere ad armi pari con la concorrenza



Realtà e governance: un gap inquietante

Il nuovo presidente dell'Assoporti Merlo dice che le Autorità portuali si sentono “accerchiate” e non vogliono più essere dei “punchball” e il viceministro ai Trasporti Ciaccia si dimostra molto “sorpreso”.



LUIGI MERLO

Luigi Merlo, nuovo presidente dell'Assoporti, ha condotto, durante lo svolgimento della seduta pubblica dell'assemblea, una tavola rotonda senza un preciso titolo, ma che ha affrontato da tutte le angolazioni l'attuale situazione dei porti e, più in generale, ovviamente, della logistica nazionale. Il neo presidente è stato molto chiaro e molto duro nel suo intervento: “Ci sentiamo accerchiati e siamo stanchi di essere usati come punchball. Abbiamo dovuto affrontare da soli la vicenda della finanza creativa applicata ai porti elaborata da vari Soloni e Fondazioni. Quanto sta avvenendo con i tagli previsti dalla spending review e con la sentenza del Tar del Lazio, che di fatto equipara i dipendenti dell'Autorità portuale a dipendenti pubblici, si sta deli-

neando un quadro che vorrebbe configurare le Autorità portuali come semplici strutture amministrative del porto, dimenticando qual è il loro vero ruolo, ossia quello di essere un motore dello sviluppo sia dello scalo sia del suo immediato retroterra e del territorio che lo circonda sia del sistema logistico nazionale. Se questa situazione non cambia, siamo pronti a lottare, anche duramente. Anche noi possiamo fare molto male, questa non è un'esclusiva dell'autotrasporto”. Parole, appunto, assai dure e che sottolineano la “distanza” che separa l'attuale situazione della portualità italiana, nonché gli attuali modi di gestirla o di non gestirla, con quanto l'Assoporti mira a fare. Questo è un nodo cruciale, sul quale occorrerà che il governo faccia chiarezza. In una nota, pubblicata il giorno dopo l'assemblea, il management dell'associazione ha spiegato i suoi intenti: “La nuova strategia dell'Assoporti punta all'affermazione della logistica come grande opportunità di sviluppo del paese e alla assegnazione ai porti, in quanto anello fondamentale della catena logistica, di una cabina di regia e di un coordinamento globale. I porti sono chiamati a passare da una dimensione urbana a una macro-regionale anche al fine di avviare su basi diverse e molto concrete un confronto con l'associazione dei comuni e con tutti i playmaker, istituzionali e no,

della programmazione logistica”. Per aggiungere subito dopo: “Per l'Assoporti è una priorità assoluta incidere sulle linee guida della spending review e sulle assurde limitazioni imposte all'operatività dei porti. E non è certo un tabù ragionare sulla natura giuridica delle Autorità portuali se ciò può dare finalmente stabilità al comparto”.

A dire il vero, una risposta c'è stata alle parole di Merlo: il viceministro dei Trasporti Mario Ciaccia si è dichiarato “offeso” dall'affermazione del neo presidente che i porti si “sentono accerchiati” e ha sottolineato “la passione e la forza” con le quali ha difeso l'apertura di una “porta per un percorso virtuoso verso l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, ottenendo che ai porti rimanga l'1% del gettito Iva prodotto dalle merci sdoganate”. Tralasciando che è stato messo a questa norma un tetto di 70 milioni di euro che, di fatto, riduce di circa la metà il suo ammontare “matematico” (l'1% vale intorno a 130 milioni), la questione centrale non è questa: come abbiamo sottolineato nelle pagine precedenti, manca una politica complessiva, manca una risposta a quella che l'Assoporti ha chiamato “la sua nuova strategia”. Nel gap registratosi tra la durezza delle affermazioni di Merlo e la “sorpresa” del viceministro Ciaccia sta tutta la debolezza dell'attuale governance della logistica nazionale nel suo



complesso e della portualità in particolare. Un altro elemento di “confusione” emerso nel corso della tavola rotonda riguarda la dogana. Come al solito, da più parti, in primo luogo dalla Federaagenti, sono state avanzate forti denunce sia sui ritardi e le disfunzioni delle pratiche di sdoganamento sia sull’ormai “mitico” sportello unico che mai vede la luce. Giuseppe Peleggi, direttore dell’agenzia delle dogane, ha risposto così a queste critiche: “Nell’immaginario collettivo la dogana è responsabile di tutto, diventa il capo espiatorio di ogni disfunzione che si registra nel porto. I dati sottolineano il contrario: nel 2010, la dogana ha controllato fisicamente solo il 5% dei container, numero che nel 2011 è sceso al 3% e quest’anno è ancora più basso”. Inoltre, Peleggi ha sottolineato, spiegando le differenze con altre dogane estere, “che esiste un problema grave a livello europeo” riguardo alle procedure adottate, che spesso, basta guardare quanto accade nella Repubblica Ceca, vengono meno ai doveri e ai compiti istituzionali delle dogane. Infine, Peleggi ha detto una frase importante: “Sullo sportello unico doganale noi siamo stati lasciati soli”. Non è andato oltre sul tema. La sua frase, però, è stata sufficiente per chiarire definitivamente un fatto ormai evidente (dopo circa dieci anni che il progetto non riesce a diventare operativo), ossia che le “resistenze”

e gli “impedimenti” sono tutti interni alla burocrazia dello Stato e nessuno, la politica in primo luogo, riesce a risolverli o, forse, non vuole o non capisce la gravità e l’urgenza del problema. Perché continuano a restare in piedi separatamente decine di procedure e di attori che si occupano con tempi diversi di pratiche sanitarie, fitopatologiche, veterinarie e non si unisce il tutto?

Parlavamo di “confusione”. Il senatore Marco Filippi, che ha avuto il merito, insieme al senatore Luigi Grillo, di portare avanti in commissione il disegno di legge sulla riforma della 84/94 fino alla sua approvazione, ha così commentato le parole di Peleggi: “Dobbiamo approfondire quanto è stato qui affermato dal direttore delle dogane, perché c’è qualcosa che non quadra tra le sue affermazioni e quello che gli operatori registrano sul campo, nella realtà delle cose”...ma sono passati dieci anni. Filippi, infine, ha affermato che “la carenza di visione sui porti, che si trascina da decenni, sta apparendo oggi in tutta la sua gravità. Serve un recupero di una politica industriale per la portualità. Se ai porti si danno attualmente 70 milioni di euro e all’autotrasporto 400, non si sa se siano nuovi o si tratti di quelli vecchi, il problema non è tecnico, ma politico”. È così da sempre e i problemi, tecnici o politici che siano, restano sempre “problemi”.

IL NUOVO VERTICE

L’Assoporti ha vissuto un forte, serrato dibattito interno prima di giungere a un accordo per l’elezione del nuovo presidente. Tanto è vero che si è giunti anche a rinviare la data dell’assemblea, in quanto è servito più tempo per arrivare a una conclusione condivisa. Questo percorso è stato segnato da un confronto tra due “contendenti” alla presidenza, Luigi Merlo, presidente dell’Autorità portuale di Genova, e Pasqualino Monti, presidente di quella di Civitavecchia, sostenuti da due schieramenti pressoché equivalenti. Dopo un lungo braccio di ferro si è anche giunti alla proposta di instaurare una copresidenza nel tentativo di superare l’empasse. Infatti, in una lettera congiunta, Merlo e Monti, hanno sottolineato che “l’emergenza nazionale dei porti, collocata all’interno di quella più estesa del paese, richiede uno sforzo coeso: insieme saremo in grado di attuarlo. Ci proponiamo di lavorare insieme a una proposta programmatica unitaria da sottoporre al direttivo”. Poi si è trovato un accordo: si è limitata la durata in carica del presidente ed è stato deciso che per un anno assumesse la carica Merlo per essere sostituito alla scadenza di tale termine da Monti. Ed è stato nominato il nuovo vertice, così composto: Luigi Merlo, presidente; Pasqualino Monti, vicepresidente vicario; Aldo Gorazzo (presidente dell’Autorità portuale di Augusta), Luciano Guerrieri (Piombino), Franco Mariani (Bari), Piergiorgio Massidda (Cagliari) e Marina Menassi (Trieste) vicepresidenti.

Undici aeroporti, per poi usare l'“aviotir”

“Si continuano a dire banalità che denotano poca informazione e molta approssimazione sulla logistica”, secondo Carlo Mearelli.



CARLO MEARELLI

Carlo Mearelli, presidente di Assoporti, nonché Chief Executive Officer di Argo Air Logistics, ha preso parte alla tavola rotonda svoltasi durante l'assemblea dell'Assoporti. Gli chiediamo un'intervista subito dopo la chiusura del dibattito. Non ci lascia neanche il tempo di rivolgergli una prima domanda. “Questa mattina abbiamo sentito cose davvero preoccupanti” dice, aggiungendo subito dopo “se partiamo dalle considerazioni contenute nella relazione di Francesco Nerli, dalle affermazioni di diversi importanti attori della logistica nazionale - ad esempio abbiamo sentito Paolo d'Amico, presidente della Confitarma, ossia degli armatori italiani, addirittura dire che nell'attuale sistema portuale manca una logica per coordinare l'impiego delle risorse fi-

nanziarie - e dalle gravi considerazioni del nuovo presidente dell'Assoporti Luigi Merlo, e colleghiamo tutto ciò a quanto affermato dal viceministro ai Trasporti Ciaccia in quelle che avrebbero dovuto essere delle conclusioni al dibattito, o comunque delle risposte, si rimane a dir poco molto perplessi e, sicuramente, anche molto scoraggiati sul futuro del nostro settore che, invece, come ribadiamo da tempo immemorabile, potrebbe essere determinante sul cammino della ripresa”. Lo interrompiamo a fatica e gli rivolgiamo la prima domanda.

PRESIDENTE MEARELLI, PRENDENDO ATTO DI TALE SUO GIUDIZIO GENERALE SUL DIBATTITO SVOLTOSI NELLA TAVOLA ROTONDA, LE CHIEDO DI ENTRARE NEL PARTICOLARE. C'È QUALCOSA CHE L'HA PARTICOLARMENTE COLPITO TRA QUANTO SI È DETTO QUESTA MATTINA?

■ Ne cito una che, anche per il mestiere che faccio, per il fatto che mi occupo da tempo del trasporto cargo aereo, mi ha lasciato senza parole. Il viceministro Ciaccia ha detto che in Italia bisogna puntare a realizzare undici “aeroporti strategici” per le merci. Ora in tutta Europa di “aeroporti strategici” per il cargo ce ne sono quattro, che sono, non per ordine d'importanza, Londra, Amsterdam, Parigi e Francoforte. Ne possiamo aggiungere un quinto: Madrid, ma soltanto per il

traffico che riguarda il Sud America. Come si fa a dire, a solo pensare, quattro, cinque scali “strategici” in tutto il continente e undici in Italia? Non li hanno nemmeno gli Stati Uniti. Se gli aeroporti non sono efficienti, non rispecchiano alcune precise caratteristiche di servizio e di connessioni, le merci italiane useranno sempre di più l'“aviocamionato” per raggiungere all'estero uno scalo merci degno di tale definizione. Appunto, uno di quelli che ho citato. Comunque, puntualizzo che non ho dato un giudizio negativo sul dibattito che è stato invece importante per le questioni che ha sollevato, basta pensare a quanto detto dal direttore dell'agenzia delle dogane Pelleggi. La negatività riguarda l'aspetto che, da un lato, con forza crescente vengono denunciate da più parti situazioni sempre più insostenibili riguardo all'odierna organizzazione nazionale della logistica - se così possiamo chiamarla - mentre, dall'altro, sul versante di chi ha responsabilità di governo, non giungono risposte adeguate alle esigenze. Stamattina, è stato sottolineato il fatto che la finanza si è messa a fare piani industriali per la portualità, ma l'aspetto preoccupante è che su tali piani nessuno fa opera di mediazione, nessuno entra nel merito, nessuno valuta, confronta e poi decide. In Italia, sono solito dire che usiamo una regola “spannometrica”, ossia ragio-



niamo sempre “a spanne”. Ciò mina non solo l’efficienza di un paese, ma anche la sua credibilità.

NEL SUO INTERVENTO ALLA TAVOLA ROTONDA LEI HA PARLATO ANCHE DELL’UNIONE EUROPEA, SOTTOLINEANDO CHE L’ITALIA È ASSENTE NEL DIBATTITO ...

■ Questa mattina ho semplicemente ribadito quanto sto sottolineando da diverso tempo, senza avere alcuna risposta o spiegazione, ossia che l’ex commissario ai Trasporti, il britannico Kinnock, anni fa, fece un piano per disciplinare il trasporto aereo, un piano che sacrificò ed emarginò l’Italia. Oggi, stiamo rischiando di fare la stessa fine a livello logistico: l’attuale commissario Kallas, in una commissione di quattordici membri con diverse esperienze, dove l’Italia non è presente, sta costruendo un progetto europeo per il trasporto marittimo, nel quale dovrebbero essere stabiliti i principali gate di accesso al nostro continente in connessione con gli assi intermodali. Ribadisco: l’Italia non c’è nella commissione. Chi difende i nostri interessi?

TORNIAMO AGLI AEROPORTI. LEI SPES- SO AFFERMA CHE L’UNICO AEROPORTO CARGO CHE IN ITALIA POTREBBE AVERE UNO SVILUPPO È QUELLO DI BRESCIA, PERCHÉ È BARICENTRICO ALLA PRINCIPALE AREA PRODUTTIVA E DI CONSUMO

DEL PAESE. PERÒ È UN AEROPORTO IN GRAVI DIFFICOLTÀ FINANZIARIE. COME SE NE ESCE?

■ Guardi, se si toglie Venezia, che riesce a vivere con le sue risorse, tutti gli altri scali sono in crisi e sono di fatto “governati” dalle società aeree low cost: gli enti locali investono, in perdita, ingenti fondi per farle atterrare nei loro aeroporti che altrimenti sarebbero deserti e poi ristornano loro anche parte dei diritti di traffico. Gli aerei atterrano solo là dove guadagnano. Le storture non finiscono qui: prendiamo Malpensa, lo scalo “strategico” del nord Italia, ma si continua a tenere in piedi Linate che gli fa concorrenza e che alimenta con i suoi voli gli altri hub europei.

NON SI ERA PARLATO DI UN PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI PER AFFRONTARE QUESTI TEMI, ANZI ERA STATO, MI PARE, ANCHE ELABORATO. CHE FINE HA FATTO?

■ Le rispondo rivolgendole a mia volta una domanda: quanti piani della logistica sono stati scritti nel nostro paese e con quali risultati?

PASSIAMO OLTRE E PARLIAMO DI PORTI. LEI HA GIÀ DATO UNA SUA VALUTAZIONE SULLE COSE DIBATTUTE NELL’ASSEMBLEA ASSOPORTI. VUOLE AGGIUNGERE QUALCOSA?

■ Non credo sia utile entrare in parti-

colari. Mi ricollego a quanto le ho detto in apertura della nostra conversazione, alle posizioni più volte espresse da Assologistica e da me ribadite in occasione di altre interviste con Euromercati: è assolutamente necessario mettere a punto un piano di sviluppo globale della portualità, come ha puntualizzato Francesco Nerli nella sua relazione e come ha sottolineato anche Luigi Merlo. Un piano collegato a un progetto per la logistica nazionale. Servono decisioni e scelte. Qualcuno, in primo luogo, ci deve finalmente dire quali sono i porti su cui puntare per le diverse merceologie, rinfuse solide e liquide, passeggeri e croceristi, container. Quali gate scegliamo? Su quali concentriamo le poche risorse a disposizione anche in termini di collegamenti infrastrutturali, mi riferisco in particolar modo all’“ultimo miglio”? Sappiamo quali sono le condizioni tecniche che devono essere soddisfatte per avere scali che siano competitivi nei prossimi anni, ad esempio l’adeguata profondità dei fondali, tra questi facciamo scelte e orientiamo lo sviluppo. Se continuiamo a non scegliere, a non decidere e a trattare nello stesso modo trenta scali, non andiamo da nessuna parte e perdiamo occasioni importanti, in primo luogo sul mercato del Mediterraneo. ■

Niente da inventare

“Il transhipment è entrato in una nuova fase assai più complessa ed è una chance di sviluppo”, afferma Daniele Testi, manager Contship.



DANIELE TESTI

Daniele Testi, direttore marketing della Contship, si pone una semplice domanda: “Perché in Italia ci arroveliamo su tanti problemi che riguardano la portualità: fare il transhipment o non farlo, realizzare o no progetti faraonici, costruire o no grandi infrastrutture, che per farle ci vogliono venti o trent’anni, se bastano, e non guardiamo con attenzione alla realtà, ad esempio del Mediterraneo?”. Una bella domanda. Cerchiamo di approfondirla nell’intervista che gli facciamo per via telefonica.

COSA INTENDE DIRE, QUANDO FA RIFERIMENTO ALLA REALTÀ DEL MEDITERRANEO?

■ Gioia Tauro all’inizio era un porto competitivo, perché l’“avversario” da battere era Malta, un’isola e quindi senza collegamenti con la terra ferma. Erano altri tempi. Poi le cose sono cambiate e gli italiani non l’hanno capito o se ne sono disinteressati. Il che è la stessa cosa, negativa. L’Egitto, il Marocco, ad esempio, invece, si sono

mossi velocemente: hanno pianificato fondali adeguati alle nuove realtà delle navi, hanno potenziato gru e, soprattutto, hanno ricavato importanti spazi retroportuali dove hanno realizzato ogni condizione per mettere a disposizione di tutti gli operatori che possono orbitare nel porto, da quelli marittimi ai terminalisti, dai produttori industriali alla distribuzione, un efficiente sistema logistico. Hanno creato una “catena di montaggio” logistica e hanno attratto sempre più container, anche perché tutte queste operazioni sono state defiscalizzate. Le compagnie di navigazione sono molto sensibili a questi processi. Lo Stato italiano è rimasto invece inerte su questo fronte e non solo. In parlamento la legge di riforma della 84/94 è ferma da anni e solo oggi ha fatto un passo avanti, ma ancora con lacune e limitazioni, basti pensare all’autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Per non parlare dei dragaggi, un’operazione che da noi è stata per anni al limite dell’impossibile. Non si è capito che la globalizzazione avrebbe profondamente cambiato la logistica. Un errore di valutazione del quale oggi paghiamo le conseguenze.

PER QUESTO MOTIVO SI DIBATTE SE ABBANDONARE O NO IL TRANSHIPMENT? DEL RESTO COSA C’È DI MEGLIO PER

RISOLVERE UN PROBLEMA CHE QUELLO DI ELIMINARLO?

■ La questione centrale, ribadendo quanto dicevo in precedenza, è che il transhipment è oggi in una fase “matura”, è cambiato, si è evoluto. Il suo sviluppo è collegato con il sistema logistico che deve fiancheggiare, “spalleggiare” la portualità. Ad esempio, deve avere una connessione efficiente con il trasporto ferroviario. Da noi, anni fa si erano messi in campo gli incentivi per il trasporto combinato e intermodale. Sappiamo tutti come è andata a finire questa storia. Eppure non ci vorrebbero investimenti ingenti per far ripartire il trasporto ferroviario e comunque sarebbero investimenti con una forte valenza, con un forte ritorno, ma lo Stato, in primo luogo, e



l’ex monopolista ferroviario non fanno alcunché per riattivare l’intermodalità. Se si rinuncia definitivamente al “treno merci” e non si creano le condizioni che prima descrivevo, appare comunque difficile sopravvivere.

MI VIENE IN MENTE DI FARLE UNA DOMANDA, DICIAMO “STORICA” O CHE PO-



TREBBE APPARTENERE ORMAI AL MONDO DELLE FAVOLE. COMUNQUE, GLIELA FACCIÒ. LEI PENSA CHE L'ITALIA POSSA DIVENIRE UNA PIATTAFORMA IMPORTANTE D'INGRESSO PER L'EUROPA ANCHE PER LE MERCI CHE GIUNGONO DAL FAR EAST, COME DA OLTRE UN DECENNIO SI CONTINUA A RIPETERE?

■ Metterei la questione in altri termini, partendo dalla constatazione che per la nostra crescita dobbiamo aggiungere all'aspetto produttivo manifatturiero quello dei servizi e i servizi logistici sono tra quelli fondamentali per aiutare la ripresa. La logistica è inoltre una delle poche possibilità che abbiamo per restare agganciati ad altri sistemi di import ed export. In questo contesto, il transhipment rappresenta una carta importante, una delle poche possibilità per raggiungere tale obiettivo. Certamente, nella sua forma evoluta, prima descritta. Soltanto in quest'ottica possiamo avere la funzione di piattaforma europea e non certo per taumaturgiche collocazioni geografiche. La geografia non conta molto, contano assai di più i servizi che si pongono a disposizione delle merci e delle linee di navigazione.

QUINDI, LA CHIAVE DI VOLTA, SECONDO LEI, NON STA NELLE INFRASTRUTTURE?

■ Che siamo carenti in termini infra-

strutturali, lo sappiamo e sappiamo anche che ci sono poche risorse per affrontare questa lacuna. Dobbiamo investire quel poco che è disponibile sul software e non sull'hardware. Lo Stato deve capirlo e muoversi di conseguenza. Nei porti, anche in quelli importanti per traffico, abbiamo ampi margini di capacità residua. Restiamo con i piedi per terra e creiamo, intanto, le condizioni per sfruttare appieno quello che abbiamo. Al punto in cui siamo è lo Stato, il potere pubblico, che deve muoversi in questa direzione. I privati, come i terminalisti, più che investire quanto hanno investito non possono fare. A Gioia Tauro, la Mct grazie alle sue nove gru è riuscita recentemente a lavorare contemporaneamente su tre grandi navi, stabilendo un record nella movimentazione per quanto riguarda il Mediterraneo. Più di così non si può fare. Per fare quanto ho sottolineato non ci vorrebbero né tempi lunghi né fondi ingenti, ci vorrebbe solo lungimiranza e volontà politica. Cose che tardano ad arrivare, basti pensare ai rallentamenti che la nostra burocrazia amministrativa impone in tutti i settori. Alcuni provvedimenti per aumentare la competitività dei porti potrebbero essere presi immediatamente.

QUALI SUGGERISCE?

■ Intanto bisognerebbe guardare a cosa fanno gli altri e come minimo allinearsi. Un caso eclatante è rappresentato, ad esempio, dall'incidenza delle accise sul carburante destinato a lavorazioni industriali: una direttiva dell'Unione europea stabilisce che su ogni mille litri lo Stato può chiedere una cifra non inferiore a 21 euro, la Germania ha stabilito di chiederne 70, la Francia 73 e la Spagna 83. Bene, noi nei porti ne pagavamo fino a poco fa ben 613,2 euro per mille litri, poi, grazie a un intervento dell'agenzia dell'entrate, siamo scesi a 270,99. Meglio, certamente, ma siamo a una cifra di oltre tre volte superiore a quella pagata dai nostri concorrenti europei. Altra necessità: dovremmo avere tasse di ancoraggio pari a quelle degli altri porti esteri. Infine, dobbiamo affrontare un costo del lavoro molto più alto di quello pagato negli altri porti, perché lo Stato non interviene in questo settore, anche per garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, defiscalizzando gli oneri sociali? Se non ci muoviamo come paese in questa direzione, sarà estremamente difficile far partire la ripresa economica. Come prima dicevo, lo sviluppo futuro dipenderà molto dai processi d'import ed export, che passano tutti per la logistica. Ferma la logistica, fermo il paese. ■

Come cambia il lavoro negli scali italiani

Un'indagine dell'Isfort fotografa le grandi diversità presenti nei porti riguardo l'organizzazione delle attività, sottolineando l'esigenza di giungere presto a "un quadro di regole certo e soprattutto omogeneo".

di **Giovanna Visco**

L'Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica dell'Isfort ha completato la seconda parte dello studio intitolato provocatoriamente "Far West Italia il futuro dei porti e del lavoro portuale", sviluppato sui porti di Genova, Napoli, Gioia Tauro, Ravenna e Trieste nel 2011 e di Bari, La Spezia, Livorno, Federica CastaldiPalermo e Venezia quest'anno, con il supporto delle tre sigle sindacali Filt Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti. Il rapporto affronta per la prima volta il tema del lavoro portuale italiano, che non era stato preso in esame neanche nello studio di Theo Notteboom, elaborato nel 2010 per l'Espo, sui modelli di organizzazione del lavoro nei principali porti europei.

Dall'analisi di profondità, porto per porto, sviluppata con metodologia di ricerca sul campo che ha amalgamato i dati ufficiali con elaborazioni ad hoc, questionari e interviste, emerge sostanzialmente un quadro molto variegato, che mette in luce quanto la traduzione a livello locale della legge nazionale dei porti (la 84/94) abbia dato vita a modelli organizzativi del lavoro diversi da scalo a scalo. Secondo lo studio, che considera i porti italiani snodi fondamentali per il rilancio economico e produttivo nazionale piuttosto che piattaforma logistica mediterranea, la causa principa-

le di tali differenze sembra essere ispirata dal "peso delle lobby locali e dalla forza degli attori in campo, piuttosto che dalla necessità di adeguare il flusso delle operazioni alle caratteristiche funzionali e strutturali di ciascun porto", reso ancor più preponderante da una forte disattenzione verso la centralità strategica della risorsa portuale dell'amministrazione centrale e dei governi che via via si sono succeduti.

Mettendo in luce alcuni fenomeni (il passaggio da porto industriale a commerciale, la comparsa dei global player della logistica internazionale nel processo di privatizzazione, lo sviluppo di figure intermedie, come gli agenti marittimi per gli armatori e gli spedizionieri per le imprese produttive di trasformazione), l'analisi comparata mostra che il passaggio della portualità italiana da monopolio pubblico a libera competizione tra imprese private non ha avuto la medesima velocità dei mutamenti e delle accelerazioni dell'economia reale nazionale. Economia caratterizzata dallo sviluppo delle Pmi e del made in Italy in sostituzione dei grandi impianti industriali e dall'affermazione della logistica internazionale scaturita dalla crescita esponenziale dell'utilizzo del container nella globalizzazione. Mentre, per i ritardi dell'intervento legislativo e per il lungo perio-

do di assestamento (che in materia di servizi portuali e pool di lavoro temporaneo ha richiesto molti e successivi interventi), la ristrutturazione dell'organizzazione e della governance dei porti ha proceduto lentamente, la loro mission cambiava rapidamente, con una forte crescita dei traffici commerciali di manufatti e merci varie e di contenitori (dai due milioni di teu del 1991 ai dieci del 2008, ante crisi), riducendo conseguentemente e drasticamente il peso relativo delle rinfuse petrolifere (dal 56% del 1991 al 39% del 2009).

Parallelamente, gli addetti alle banchine dai 21 mila del 1983 precipitavano ai 4 mila del 1997, per schizzare nel 2009, come censito da Assoport, a 20 mila unità tra articoli 16, 17 e 18 (addetti del-



le imprese portuali, lavoratori portuali e addetti delle imprese terminaliste). Una crescita, come sottolinea lo studio, che presenta scenari profondamente diversi da porto a porto, con punte estreme a Bari e Palermo senza imprese terminaliste (art. 18), Gioia Tauro e La Spezia senza il pool di manodopera temporanea (art. 17), e casi come Trieste a preponderante sviluppo di imprese di appalto di servizi (art. 16). Ciononostante, il lavoro temporaneo si conferma un elemento imprescindibile delle attività portuali, per loro natura altamente flessibili e poco programmabili, nonostante il segmento dei container abbia un più elevato livello di programmabilità e di automazione delle attività in banchina e sia gestito in terminal controllati da grandi operatori mondiali. Infatti, emerge che la dimensione media dell'organico dei terminalisti varia dai 32 addetti di Venezia ai 140 di Genova, ma laddove è possibile scorporare il numero degli addetti dei terminal container, l'organico medio è piuttosto basso, con punte estreme di 13 addetti a Napoli e 15 a Ravenna. Anche l'appalto dei servizi (art. 16), affidamento a terzi di parti del ciclo produttivo, presenta caratteristiche diverse da

scalo a scalo per i singoli interventi interni di regolamentazione delle Autorità portuali, in alcuni porti più decise nella gestione del lavoro. In generale, nei dieci porti analizzati la quota dei lavori appaltati oscilla tra il 30 ed il 40%, con punte del 50% a Trieste, La Spezia e Venezia. Le banchine pubbliche, invece, risultano scarse e poco utilizzate. A Genova, La Spezia e Venezia sono del tutto assenti, mentre a Napoli non arrivano a ricevere il 10% dei traffici, a Ravenna il 6-7%, a Gioia Tauro l'1-2%.

In questa composizione caledoscopica, l'indagine Isfort ha anche calcolato un indice di frequenza del ricorso al lavoro temporaneo, ricavato dal rapporto tra lavoro strutturato e quello temporaneo (più basso è l'indice, più è alto il ricorso al pool). I porti di Ravenna, Palermo e Genova sono quelli che presentano gli indici più bassi (rispettivamente 1.4, 1.8 e 2.2), evidenziando una centralità del pool di lavoro temporaneo riconducibile non esclusivamente ai picchi di domanda, ma "a un inserimento stabile e continuativo dell'art. 17 nei cicli produttivi dei terminalisti". In generale, dall'indagine risulta che laddove è presente l'art. 17 il ricorso all'appalto di servizi è meno frequente, con operazioni portuali meno frammentate e che presentano meno incidenti.

Il pool di lavoro temporaneo si colloca tra la dimensione del porto privata e quella pubblica, non essendo ancora

chiaro dall'epoca del varo della legge 84/94, che definisce questo servizio esclusivo, a quale delle due dimensioni appartenga. Infatti, sebbene le imprese nate dalle ex compagnie portuali siano società/cooperative di diritto privato,

sono ancora percepite come istituzioni pubbliche, e ciò trova riscontro anche nella gestione delle giornate di mancato avviamento dei lavoratori temporanei. Sotto il peso del calo dei traffici causato dalla crisi economica, questa ambiguità ora richiede di essere risolta,

con un riferimento regolamentare e operativo trasparente e omogeneo in tutti i porti, che trovi soluzioni, salvaguardando sia la dignità del lavoratore sia la sostenibilità economica.

Il punto di vista dell'indagine ribadisce che le attuali condizioni di mercato, la maturità delle imprese portuali presenti nei porti italiani e la difficile congiuntura economica richiedono "nuova attenzione strategica al settore" e la necessità di "voltare pagina chiudendo questa fase di frontiera indubbiamente decisiva ma piuttosto tortuosa e decisamente lunga", a favore di un quadro di regole condiviso, trasparente e omogeneo per l'affermazione "di un modello di governance più dinamico e meno vischioso di quello attuale" per sostenere efficientemente ed efficacemente "il rilancio della produzione e dell'import-export delle imprese italiane ed europee". ■



Sai qual è il nostro impegno dal 1926?

agevolare l'incontro tra le aziende di spedizioni,
trasporto e logistica e la committenza industriale

Con quali servizi?



**Guida
Tuveri**

dal 1926, l'unico Elenco nazionale delle società
di spedizioni, trasporto merci, logistica e servizi.



transportonline.com

dal 1996, il primo portale
dedicato al trasporto ed alla logistica delle merci



**Potete farvi conoscere da oltre 100.000 aziende
che consultano i nostri servizi di comunicazione**

Publitrans srl

Direzione commerciale - tel. 011 840855, fax 011 842590 - publitrans@transportonline.com
Direzione amministrativa e redazione - tel 039 2301939, fax 039 2301943 - redazione@tuveri.it



Adesso si razionalizza

Nel primo semestre dell'anno, specialmente nel nord Italia, si è registrato un aumento dell'occupazione degli spazi immobiliari dedicati alla logistica. Tale crescita è stata favorita anche da un particolare aspetto: le società, di fronte alla crisi, stanno perseguendo strategie che mirano in primo luogo a riorganizzare e razionalizzare i magazzini, favorite da una situazione di mercato che spinge i proprietari non solo su posizioni più flessibili riguardo a locazioni e condizioni di affitto, ma anche a prevedere molte altre forme d'incentivazione pur di arrivare a firmare i contratti.

Il mercato è cambiato

Gli esperti di Cushman & Wakefiel, società di consulenza, dicono che attualmente sono i conduttori a “comandare” le operazioni.

di **Carlotta Valeri**

Sul numero di maggio di Euro-merci, pubblicato prima dello svolgimento di Eire 2012 (la principale fiera per operatori del settore immobiliare in Italia), avevamo scelto un titolo “positivo” per l’articolo dedicato all’immobiliare logistico: “Ventata d’ottimismo”.

La manifestazione milanese ha evidenziato un andamento in “chiaroscuro” del settore immobiliare in Italia. Per quanto riguarda il settore immobiliare logistico, nonostante una situazione economica e produttiva difficile e con previsioni altrettanto negative, possiamo affermare che sia abbastanza vivace. Torniamo con questo numero sull’argomento, attraverso un’intervista a

DAMENTO DEL MERCATO IMMOBILIARE LOGISTICO?

Claudia Buccini e Anna Strazza,
della divisione Research.

■ Nel Nord Italia nel corso del 2011 sono stati assorbiti circa 900 mila m² di spazi logistici, raddoppiando il volume registrato nel 2010. Tale tendenza si conferma anche nel primo semestre del 2012, in cui il livello di assorbimento si è mantenuto elevato. È opportuno sottolineare che tale fenomeno è sostenuto in parte dalla domanda di nuove società di nicchia e di settori in via di sviluppo (come l’e-commerce ed e-television) che si affacciano sul mercato, ma soprattutto da società già operative che, a fronte dell’attuale situazione eco-

esempio diritto di recesso anticipato con penale di uscita, contributi per fit out e traslochi e soprattutto periodi di canone gratuito. In aggiunta assistiamo all’arrivo in Italia di nuove società internazionali attratte da un mercato logistico ancora acerbo e ricco di opportunità economicamente attraenti.

SE INTERPRETO CORRETTAMENTE QUANTO STATE DICENDO, QUELLA CHE CHIAMIAMO “VIVACITÀ” RIGUARDA SOPRATTUTTO LE TRANSAZIONI E GLI SPOSTAMENTI DA UN MAGAZZINO ALL’ALTRO ...

Marzio Granata e Carlo Walder,
della divisione Industrial & Logistics.

■ C’è un aspetto di fondo che caratterizza attualmente il mercato immobi-



CLAUDIA BUCCINI



ANNA STRAZZA



MARZIO GRANATA



CARLO WALDER

più voci con Cushman & Wakefield LLP, società di consulenza immobiliare attiva a livello internazionale anche sul fronte logistico, presente sul territorio nazionale con uffici a Milano e a Roma.

È TRASCORSO IL PRIMO SEMESTRE DEL 2012. QUALI SENSAZIONI AVETE SULL’AN-

nomica, perseguono strategie di riorganizzazione e razionalizzazione degli spazi, favorite da un mercato pro utilizzatori. Le proprietà, infatti, per assicurarsi il conduttore, sono più flessibili, sia nelle rinegoziazioni sia nella formulazione di nuovi contratti che prevedono significativi incentivi, ad

liare logistico: chi conduce le operazioni non è il proprietario dell’immobile ma il conduttore, ossia chi cerca e ha necessità di spazi logistici e di contenimento dei costi. Attualmente la disponibilità di nuove costruzioni di grado A è scarsa, ed è in diminuzione specialmente nelle location più stra-

tegiche dove i logistici e/o utilizzatori finali hanno potuto ottenere buone condizioni locative. Questa scarsità di immobili moderni suggerisce la necessità di immettere sul mercato magazzini logistici di ultima generazione, possibilmente "green" ed efficienti. Di conseguenza, i canoni lordi di locazione per immobili grado A nelle zone "prime" si mantengono stabili, sostenuti dall'elevato livello di incentivi che le proprietà concedono agli utilizzatori e prevediamo che, entro la fine dell'anno potrebbero crescere, seppure lievemente.

Contemporaneamente, si riscontra una più ampia disponibilità di magazzini meno flessibili ed attraenti in location

secondarie dove i canoni rimangono stabili, per i quali non prevediamo alcuna crescita, data la grande disponibilità e la richiesta limitata.

IN QUEST'OTTICA, QUALI SONO LE AREE MAGGIORMENTE RICHIESTE?

Marzio Granata e Carlo Walder.

■ Stiamo riscontrando una richiesta di spazi logistici soprattutto in locazione nelle aree a nord-ovest e sud-est di Milano. In particolare verso Cornaredo e Rho, sull'asse della A4 Torino-Milano, Lainate, Arese e Legnano, ben servite dall'Autostrada dei Laghi, A8, Milano-Varese, e A9, Milano-Como. A sud est, l'area d'interesse si spinge da Lodi a Casalpusterlengo fino a Piacenza lungo la

A1 e nei comuni adiacenti ove i canoni di locazione sono inferiori. Grande richiesta di immobili logistici si registra nell'area di Bologna, dove numerosi immobili sono inutilizzabili dopo il recente terremoto dello scorso maggio; interesse costante per la zona a sud di Roma, verso Santa Palomba, Pomezia e Anagni sull'autostrada che collega la capitale con Napoli. Per quanto riguarda gli sviluppi su misura, la location risulta essere meno decisiva perché i driver della scelta seguono criteri variabili da impresa ad impresa: riscontriamo nuove costruzioni su misura nel vercellese, torinese e a cavallo tra le province di Milano e Novara. Ove possibile acquisisce maggiore importanza la stra-

NATURALMENTE POOLING



• BASSO IMPATTO AMBIENTALE

Il sistema che minimizza le emissioni di CO₂

• TRASPARENZA

Semplice fatturazione e costi certi

• FLESSIBILITÀ

Progetti studiati su misura per il cliente

• PROFESSIONALITÀ

Alta qualità del parco pallet, puntualità e reattività

Il modo più naturale per trasportare i vostri prodotti



www.lpr.eu

LPR - La Palette Rouge Italy - Via Einaudi 22 - c/o Galleria Commerciale "Il Quadrifoglio" - 27015 Landriano (Pv)

Tel. 0382 1938003 - Fax 0382 1938008 - info@it.lpr.eu

tegia da parte delle società produttrici, per gestire e ottimizzare l'attività di logistica in outsourcing, di sviluppare magazzini nell'area in cui è insediata la base produttiva con conseguente taglio dei costi logistici: è più semplice contenere i costi immobiliari piuttosto che quelli del trasporto e navetteggio principalmente legati al costo carburante.

QUALI ALTRE TENDENZE SI STANNO MANIFESTANDO?

Claudia Buccini e Anna Strazza.

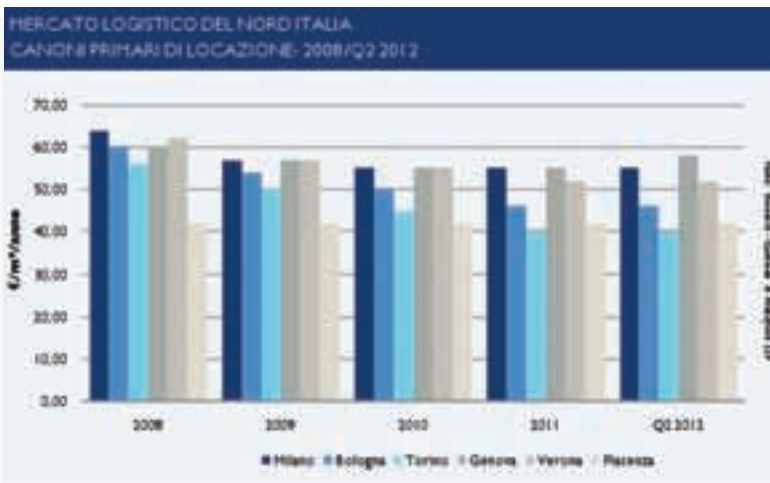
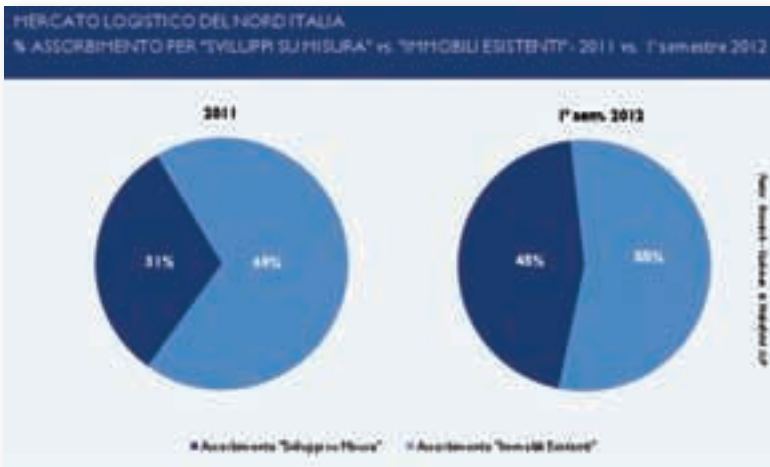
■ Una tendenza di mercato sempre più marcata è la presenza di “owner occu-

pier” (nelle quali il proprietario è l'utilizzatore finale) ed in particolare transazioni “built to suit” (“sviluppi su misura”: progetti realizzati sulle esigenze dell'utilizzatore). La domanda è sempre focalizzata su prodotti primari, mentre rallenta sempre più quella relativa a prodotti secondari. Ci troviamo in un mercato molto più cauto anche sotto il profilo dei nuovi sviluppi, conseguenza delle difficoltà del contesto economico internazionale ed in particolare di accesso al credito. Ad oggi sono pochi i progetti in essere di tipo speculativo, mentre rileviamo la tendenza da parte degli sviluppatori ad opzionare le aree

di interesse, attendendo la stipula di un contratto di pre-locazione per iniziare la realizzazione del progetto.

Marzio Granata e Carlo Walder.

■ Si costruisce solo quando è stato definito il progetto e la sua realizzazione, secondo le indicazioni fornite dal conduttore degli immobili: condizioni economiche, durata del contratto e specifiche tecniche. Sviluppare in maniera speculativa è la strategia vincente ove si acquisti l'area a valori molto competitivi e in location strategiche nelle vicinanze delle maggiori arterie stradali e dei principali cluster logistici. Potrebbe ripagare, in termini economici per gli sviluppatori immobiliari e in termini funzionali per i logistici, la scommessa di edificare in aree servite dalle future nuove infrastrutture quali Pedemontana, Brebemi, Nuova Pontina (Roma-Latina), Autostrada Livorno-Civitavecchia. ■



UNA “NEW ENTRY”

CN Logistics, divisione italiana della Cargo Services Far East (fondata a Hong Kong nel 1990 e oggi attiva in oltre 80 paesi, con 5.500 dipendenti e un'ampia gamma di servizi che vanno dal trasporto, via aerea e marittima, a tutte le operazioni logistiche) ha scelto l'Innova Business Park di Arese, in provincia di Milano, per aprire la propria sede sul territorio nazionale. Dal 2 luglio è diventata operativa e conduttrice di un magazzino logistico di 4.200 metri quadrati e di una superficie uffici di circa 500 metri quadrati, di proprietà di Bravo spa, società del fondo immobiliare Gioiello, gestito da Borgosesia SGR. Advisor dell'operazione è stata la divisione Industriale e Logistica di Cushman & Wakefield.

Magazzini verticali per la componentistica

Italcoppie Sensori, azienda del cremonese, ha sviluppato con Icam un nuovo progetto per ottimizzare gli spazi e l'efficienza.

di Sara Perotti

Italcoppie Sensori S.r.l. è un'azienda che opera nella progettazione, produzione e commercializzazione di termoelementi e strumentazione industriale. Fondata nel 1978 dall'ingegnere Canzio Noli, inizia la propria attività come azienda artigiana che mette a profitto le precedenti esperienze nel campo della misurazione della temperatura in campo industriale per settori quali quello termoelettrico, petrolchimico, siderurgico e nucleare. Negli anni '80, a fronte del cambiamento dello scenario di business - che dall'industria "pesante" passa ad una nuova forma di industrializzazione "leggera" (con i settori dell'elettronica, plastica e packaging, alimentare, farmaceutica, motoristica, etc.) - Italcoppie Sensori amplia la propria offerta ed acquisisce progressivamente una leadership a livello nazionale. Nel 1988 assume l'assetto societario attuale; nel decennio successivo, per differenziarsi all'interno di un mercato ormai caratterizzato da una elevata concorrenza e polverizzazione, l'azienda sceglie di specializzare la propria attività, ed abbraccia così la politica che tuttora percorre. Ad oggi Italcoppie Sensori S.r.l. è un'azienda ormai consolidata, con un fatturato di 10 milioni di euro (dato al 2011) e 86 addetti all'attivo. Il mercato attualmente servito è per il 60% quello nazionale; il restante 40% com-

prende clienti prevalentemente situati all'interno dell'Unione europea (Germania, Svizzera, Austria, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Svezia, Spagna, Portogallo, Ucraina, Repubblica Ceca) ma anche negli Stati Uniti e nel Far East (Cina). La produzione avviene direttamente all'interno della sede di Malagnino, Cremona; la commercializzazione è organizzata attraverso un network di agenti e distributori ubicati sia in Italia sia all'estero. Il catalogo delle referenze gestite dall'azienda appare particolarmente variegato, con circa 4.000 articoli fra i quali diverse tipologie di termocopie, termoresistenze, sensori, accessori meccanici, strumentazione industriale, sistemi per siderurgia, cavi. Sono diversi i settori industriali interessati dall'attività: elettromedicale, macchine da caffè, siderurgico, automotive, refrigerazione.

Recentemente l'azienda ha avviato un processo di revisione del proprio magazzino allo scopo di ottimizzare l'utilizzo degli spazi ed incrementarne l'efficienza complessiva. Lo studio ha portato all'implementazione di due magazzini verticali automatici SILO2, uno per la gestione di materie prime e componentistica e l'altro per gestire lo stock dei prodotti finiti. L'intero processo è stato realizzato con il supporto di Icam (si veda il box descrittivo a lato).

IL FORNITORE ICAM

Fondata nel 1957, la ICAM di Putignano, Bari, è una società specializzata nella progettazione di magazzini e archivi automatici. Presente nel mercato italiano e internazionale, è una delle maggiori imprese europee del settore con centinaia di installazioni presso aziende di ogni dimensione e ambito ed enti pubblici. L'offerta commerciale comprende l'intera gamma dei sistemi verticali e compattabili, con soluzioni tecniche realizzate su misura per ogni specifica applicazione. Fiore all'occhiello dell'impresa sono i magazzini verticali a vassoi traslanti SILO L, CL e SILO². La ricerca continua di soluzioni sempre più idonee alle varie esigenze, spinge la società a investire nell'attività di R&S sino al 10% del fatturato. ICAM è centro di ricerca riconosciuto dal ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca. L'azienda è certificata dal Sistema di Qualità e Gestione Ambientale conforme alle norme internazionali ISO 9001 e ISO 14000.

www.icamonline.eu



Veduta esterna della sede Italcoppie Sensori a Malagnino (CR)

Il magazzino di Malagnino

Il sito di Malagnino si estende su una superficie complessiva di 5.100 m², di cui 3.250 m² coperti. Tale superficie è ripartita fra i reparti produttivi (1.750 m²), il magazzino (500 m²) e le aree destinate agli uffici (1.000 m²). Con riferimento al magazzino, Italcoppie Sensori aveva rilevato la necessità di una nuova soluzione in grado di ottimizzare l'utilizzo dello spazio a disposizione. A tale scopo, come anticipato, l'azienda ha implementato due magazzini verticali automatici - noti anche come "armadi verticali automatici" o "Vertical Storage Systems" - in sostituzione alla precedente soluzione manuale. Quest'ultima consisteva in un sistema di tipo "operatore verso materiali" caratterizzato da un'area scaffalata che copriva circa 90 m², con altezza media delle scaffalature pari a 4 m; le operazioni di stoccaggio e prelievo venivano realizzate mediante

l'ausilio di cassette movimentate a mano.

L'attuale sistema, operativo dal luglio 2011, occupa complessivamente una superficie pari a 23 m² circa. Esso si compone di due moduli caratterizzati da tre colonne di stoccaggio ciascuno (larghezza complessiva pari a 7,085 m; profondità alla base 3,182 m; altezza 10 m), con due baie di lavoro affiancate e posizionate ad altezza ergonomica (75 cm da terra). Ogni baia è dotata di un terminale PC con software integrato con il WMS per coordinare le operazioni di prelievo dal magazzino verticale. La soluzione è caratterizzata da una potenzialità ricettiva di

246 vassoi; attualmente sono 200 i vassoi di fornitura, con dimensioni nominali pari a 2.000x800xh=41 mm (altezza utile di carico max 175 mm; portata max vassoio 400 kg). Ciascun vassoio è in grado di ospitare diversi prodotti (anche più articoli all'interno di uno stesso vassoio), con pesi ed altezze anche differenti. Al fine di permettere le operazioni di carico e scarico, all'interno del magazzino verticale è in funzione un sistema automatizzato di movimentazione (elevato-

**L'azienda
deve gestire
oltre 4.000
articoli**





Particolare della baia di prelievo del magazzino verticale automatico

re) che, guidato da un software dedicato, movimentata i singoli vassoi portandoli al cospetto dell'operatore al lavoro in una o più baie di lavoro supportate da terminale PC. Nel caso di operazioni di prelievo, i vassoi oggetto di picking confluiscono in sequenza verso le baie ove l'operatore, guidato da terminale video, effettua la presa dei singoli codici nelle quantità indicate; ciascun articolo è oggetto di lettura in radiofrequenza grazie al supporto di lettori RF. Una volta ultimata l'operazione di prelievo, il sistema provvede riposizionamento dei vassoi all'interno del magazzino verticale.

In termini di produttività, il sistema sopra descritto è in grado di garantire un tempo medio di ciclo semplice pari a 27 secondi, corrispondenti a circa 130 vassoi caricati/scaricati

ai due nuovi magazzini verticali SILO², è inoltre presente un'area manuale in cui i codici sono gestiti a terra in cassette e/o su pallet; si tratta di materiali pesanti/ingombranti/fuori sagoma (come, ad esempio, bobine di cavi) che, a fronte delle loro caratteristiche pondo-volumetriche, non risultano fisicamente gestibili all'interno del magazzino verticale.

Il nuovo impianto sta dando buoni risultati in efficienza

metriche, non risultano fisicamente gestibili all'interno del magazzino verticale.

Conclusioni

Si è presentato il caso di Hilton Meats, produttore e distributore di carni con sede a Zaandam, in Olanda. L'azienda, che realizza la lavorazione e il confezionamento delle carni per Albert Heijn, un grande operatore della Gdo olandese, ha recentemente implementato un nuovo magazzino auto-

ogni ora dalle due baie di lavoro. Occorre infine ricordare che, accanto

matizzato - la realizzazione è datata fine 2011 - caratterizzato da un sistema miniloader per le operazioni di stoccaggio e prelievo del prodotto in uscita dal processo di lavorazione. A differenza dei tradizionali sistemi miniloader, la particolarità della soluzione esaminata è quella di gestire "pile" di cassette sovrapponibili, movimentate dall'impianto e portate al cospetto degli operatori per le fasi di prelievo. Fra i benefici ad oggi rilevati, l'azienda ha evidenziato: (i) un incremento di efficienza del processo di prelievo, grazie all'introduzione dell'automazione; (ii) un'ottimizzazione dell'utilizzo del volume disponibile, a fronte della elevata densità di stoccaggio offerta dalla nuova soluzione; (iii) una generale riduzione dei costi legati alle operations; (iv) miglioramenti in termini di gestione e controllo delle scorte. Per il futuro, anche alla luce di eventuali nuovi scenari di business, Hilton Meats non esclude la possibilità di una espansione dell'attuale struttura, che risulta caratterizzata da elevata scalabilità e già predisposta per eventuali ampliamenti. ■

Ultimissime



Porto di Trieste: tante opportunità per il mercato indiano

La presidente Moratti scommette a doganiera dello scalo da lei capitanato

read more...

Nuove nomine in Ceva Logistics

Chiellini sostituisce Rosa nel ruolo di amministratore delegato di Onia 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

Colmare i ritardi

Nello scorso numero di gennaio/febbraio, abbiamo pubblicato una lezione del dottor De Renzo ai bimbi della IV elementare. Pubblichiamo di seguito il testo di una seconda lezione.

Nell'assemblea dell'anno scorso avevamo già affrontato attentamente sia lo scenario generale sia gli episodi particolari in cui la nostra categoria e alcuni nostri associati si trovavano coinvolti. Oggi a un anno di distanza non possiamo certo dire che il quadro sia migliorato, anzi per certi aspetti ci duole constatare come nessun progresso o soluzione sia emersa alle varie problematiche sottoposte alle autorità competenti, con l'aggravio di uno scenario globale ulteriormente peggiorato. Come già indicato nella relazione scorsa, i rapporti con i vari ministeri coinvolti sono eccellenti, tutte le amministrazioni interessate si sono dimostrate disponibili e pronte a esaminare le nostre istanze e le nostre difficoltà, ma purtroppo nel concreto non si è ottenuto altro che rinvii o esitazioni. Siamo consapevoli del momento dove le priorità sono altre e dove prevale il rimodellamento delle

strutture che il nuovo governo "tecnico" sta apportando alle organizzazioni ministeriali, ma sollecitiamo con forza che tutti gli argomenti attualmente in essere vengano prontamente affrontati e possibilmente risolti...

Ci riferiamo in particolare alla questione della corretta interpretazione dell'art. 8bis e relativa emissione di bolletta doganale export, che ancora oggi appare non completamente definita nei suoi meccanismi e nella sua correttezza applicativa, lasciando in sospeso gravi contenziosi con alcuni nostri associati. Ci riferiamo anche alla nuova normativa che limita il valore delle transazioni commerciali con pagamento in contanti, effettuate "sul territorio" nazionale. La norma nasce con uno scopo ben preciso e condivisibile, ma se applicata anche alle operazioni di fornitura navale, mette a rischio la soprav-

vivenza di numerose aziende che durante la stagione estiva beneficiano dell'arrivo nei porti di numerose navi da crociera, che per l'occasionalità del rapporto regolano sempre in contanti i loro acquisti, con somme ben oltre i limiti ammessi dalla legge.

A tal proposito abbiamo inviato una nota ufficiale all'agenzia delle entrate, spiegando come tutte le nostre operazioni commerciali siano sempre accompagnate da documentazione doganale inequivocabile, con flussi assolutamente tracciabili e quindi non equiparabili ad acquisti effettuati presso esercizi commerciali al dettaglio, chiedendo quindi di essere esclusi dalla norma in



essere, dopo tre mesi siamo ancora in attesa di un qualche commento al riguardo.

Nelle varie discussioni attorno all'articolo 8 e 8 bis, abbiamo più volte spiegato e chiarito quello che secondo noi è il corretto inquadramento giuridico del "fornitore navale" che svolge l'attività di appaltatore e che nella realtà delle cose si assume una parte degli obblighi contrattuali che l'armatore della nave ha nei confronti dell'equipaggio (al quale l'appaltatore fornisce i pasti), e quindi a buon diritto esercita, per quella parte, la funzione vera e propria del proprietario della nave.

Prova ne sia che a livello internazionale, i crediti degli appaltatori nei confronti dell'armatore vengono considerati "privilegiati" così come i salari degli equipaggi. Non può quindi l'amministrazione continuare a sostene- >

re che non è ammessa l'applicazione dell'art. 8bis nei rapporti fra un fornitore navale che imbarca le provviste fatturandole non all'armatore ma ad un altro fornitore, che nel caso svolge la funzione di appaltatore, quando per di più, l'operazione avviene scortata da documenti doganali di esportazione. Sono ormai due anni che ne discutiamo, e dopo ogni riunione presso l'agenzia delle entrate a Roma (l'ultima a fine maggio), si esce con un nulla di fatto, e con il proposito di avere chiarimenti e conferme fra le due amministrazioni coinvolte (agenzia delle dogane da una parte e agenzia delle entrate dall'altra)...

Abbiamo anche altri argomenti in sospeso con l'amministrazione, quali la compilazione della famosa "black list", che riteniamo richiesta assurda nei nostri confronti poiché una gran parte dei nostri clienti ha navi battenti bandiera di cosiddetti paradisi fiscali, ma è una prassi acquisita da decenni che, certamente, non nasconde flussi di denaro poco chiari. Quindi, la norma, che sicuramente nasce per monitorare o scoraggiare comportamenti occulti o sospetti, non è riconducibile alla nostra attività... Abbiamo anche richiesto l'innalzamento del valore del singolo articolo che può essere compreso nella voce doganale unica riservata alle forniture di bordo, per portarlo almeno a 9.000 euro (attualmente siamo fermi a 3.000 dal 1992), poiché gli attuali volumi di fornitura riferiti alle moderne navi da crociera, spesso contengono voci singole con valori ben superiori...

Nel complesso meccanismo che comprende e regola il trasporto marittimo di merci e passeggeri le nostre aziende svolgono un ruolo "terzo" ma di assoluto valore operativo ed economico, ed è quindi fondamentale poter lavorare in trasparenza e sicurezza ma soprattutto con normative "certe", "chiare" e applicate uniformemente su tutto il territorio nazionale. È quindi essenziale per noi il supporto delle amministrazioni e delle autorità preposte per consentire lo svolgimento del lavoro quotidiano, nel rispetto delle regole e al servizio di navi che sostano nei porti per poche ore e senza intervalli fra giorno e notte, festività comprese. Nel nord Europa, i nostri colleghi possono operare sette giorni su sette e h24 attraverso sportelli telematici sempre operativi, oppure gestendo la documentazione in proprio e inserendola nel sistema quando lo sportello doganale è nuova-

mente disponibile. Questo è uno dei nostri obiettivi più ambiziosi, e facciamo affidamento alla sensibilità dell'autorità doganale al fine di poterlo raggiungere al più presto. Ci auguriamo sentitamente che tutte le procedure presenti o future applicate a Genova per la gestione delle merci destinate alle provviste delle navi, vengano poi estese e uniformemente adottate anche in tutti gli altri scali nazionali, cosa che purtroppo oggi non accade (da sempre sappiamo che ogni dogana italiana è una repubblica a sé)...

Come già accennato nella relazione dello scorso anno, lo sviluppo e la crescita delle nostre aziende è direttamente legato ai traffici e alla capacità del nostro sistema portuale di attrarli sul mercato e gestirli con profitto. È inspiegabile come non si comprenda che nell'attuale sistema di economia globale, le strutture portuali di un paese, e soprattutto di un paese come l'Italia, equivalgono a insediamenti industriali che producono risorse, posti di lavoro e quindi crescita. Un porto moderno ed efficiente inquadrato in una situazione geografica favorevole, come quella italiana, è in grado di garantire la ricettività delle merci non solo destinate alle industrie e ai consumatori nazionali, ma può costituire un importante varco di ingresso per tutti i paesi confinanti con noi e addirittura per tutto il nord Europa. È però importante che i porti nazionali si presentino sul mercato con le opportune risorse tecniche e infrastrutturali, in quanto oggi la concorrenza nel Mediterraneo è spietata e la nostra eccezionale posizione geografica non è più essenziale e determinante come in passato. A questo scopo ancora una volta chiediamo alle istituzioni preposte di trovare le opportune risorse e di rimuovere tutti gli ostacoli burocratici, in modo da consentire alle Autorità portuali di avviare sollecitamente o completare tutte le opere infrastrutturali così come già programmate e in parte finanziate già da alcuni anni. Ripetiamo, è assoluta miopia non comprendere come un moderno sistema portuale sia sul piano degli approdi, dei pescaggi, della logistica e delle reti autostradali e ferroviarie, possa costituire un assoluto sistema industriale in grado di produrre posti di lavoro, ricchezza e gettito fiscale per lo Stato. Non è tollerabile che veti incrociati o interventi pretestuosi dei vari Ministeri fra di loro, blocchino per anni i piani di dragaggio di quasi tutti i porti, impedendo l'accesso alle moderne navi da carico ... ■



Lei è il suo capo.

Lui è il responsabile
della progettazione.

IL SEGRETO DI UN DESIGN VINCENTE? GERARCHIE DISTINTE.

Customer First: il cliente prima di ogni cosa. E l'operatore prima di tutti. Questa è la filosofia su cui si basa il concetto «Smooth Operator» della nuova gamma BT Optio serie L. Con un gradino di accesso molto basso, lo sterzo completamente regolabile e il sistema FAS (Frequency Adapted Suspension) che riduce al minimo le vibrazioni, offre un livello di comfort e di produttività senza precedenti nel commissionamento degli ordini. Pertanto è con grande orgoglio che riceviamo il premio iF Gold Award 2012 per l'eccellenza del design del prodotto e lo dedichiamo alle migliaia di operatori che rappresentano la nostra principale e inestimabile fonte di ispirazione e di informazione. Questo riconoscimento è per tutti voi!



Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Nuovi Lotti

ZAI 2 BASSONA

Via della Meccanica

I lotti sono ubicati all'incrocio tra
via della Chimica e via della Meccanica,
a 3 Km circa dal casello di Verona Nord
e a 1 Km circa dall'incrocio di SS12 - SR62 - SR 11

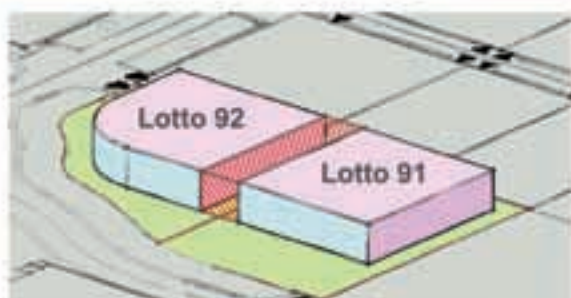
2 Lotti produttivi contigui

Lotto 91

superficie lotto
3.970 mq circa

Lotto 92

superficie lotto
3.850 mq circa



www.quadranteeuropa.it
consorzio.zai@qevr.it • Tel. +39 045 8622060