

N°10 OTTOBRE 2011 Euro 5.00

# €uromerci

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



**Mario Grassi**  
**SEBINO FIRE**  
**PROTECTION**  
PROFESSIONALITÀ  
E TECNOLOGIA PER  
DOMARE GLI INCENDI

## MAGAZZINI: LA CARTA DELLA TECNOLOGIA

### CONFITARMA

Timori per le nuove  
misure sul fisco

### AUTOTRASPORTO

Le tariffe non si  
fanno per legge

### INTERPORTI

Il Cim di Novara  
"aspetta" la Svizzera

# PROPRIETA'

55,7 milioni di mq di superfici logistiche presenti in 22 nazioni e 4 continenti con più del 90% del patrimonio mondiale affittato alla fine del secondo trimestre 2011.

# PROSSIMITA'

Efficacia e flessibilità sempre maggiori per una migliore risposta alle vostre esigenze operative.

# PROFESSIONALITA'

Un team di professionisti al servizio dei vostri progetti immobiliari per la logistica.

# PROLOGIS

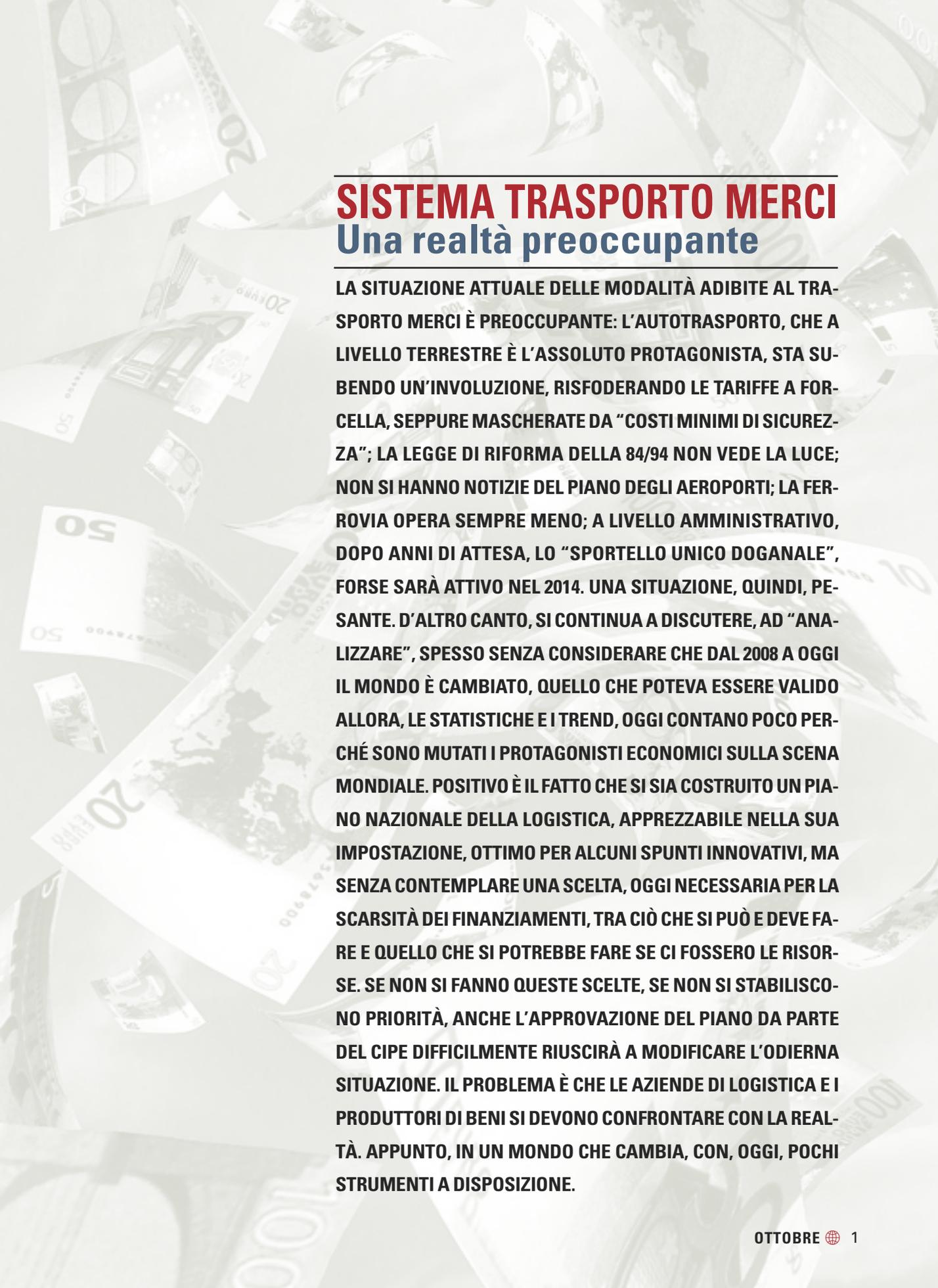
ProLogis e AMB Property Corporation formano oggi una sola società e rafforzano la posizione di leader mondiale nell'immobiliare logistico. Una nuova società più forte e più che mai al servizio dei propri clienti.

**Global logistics is our business.**

[prologis.com](http://prologis.com)



**PROLOGIS**



## **SISTEMA TRASPORTO MERCI** **Una realtà preoccupante**

**LA SITUAZIONE ATTUALE DELLE MODALITÀ ADIBITE AL TRASPORTO MERCI È PREOCCUPANTE: L'AUTOTRASPORTO, CHE A LIVELLO TERRESTRE È L'ASSOLUTO PROTAGONISTA, STA SUBENDO UN'INVOLUZIONE, RISFODERANDO LE TARIFFE A FORCELLA, SEPPURE MASCHERATE DA "COSTI MINIMI DI SICUREZZA"; LA LEGGE DI RIFORMA DELLA 84/94 NON VEDE LA LUCE; NON SI HANNO NOTIZIE DEL PIANO DEGLI AEROPORTI; LA FERROVIA OPERA SEMPRE MENO; A LIVELLO AMMINISTRATIVO, DOPO ANNI DI ATTESA, LO "SPORTELLO UNICO DOGANALE", FORSE SARÀ ATTIVO NEL 2014. UNA SITUAZIONE, QUINDI, PESANTE. D'ALTRO CANTO, SI CONTINUA A DISCUTERE, AD "ANALIZZARE", SPESSO SENZA CONSIDERARE CHE DAL 2008 A OGGI IL MONDO È CAMBIATO, QUELLO CHE POTEVA ESSERE VALIDO ALLORA, LE STATISTICHE E I TREND, OGGI CONTANO POCO PERCHÉ SONO MUTATI I PROTAGONISTI ECONOMICI SULLA SCENA MONDIALE. POSITIVO È IL FATTO CHE SI SIA COSTRUITO UN PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA, APPREZZABILE NELLA SUA IMPOSTAZIONE, OTTIMO PER ALCUNI SPUNTI INNOVATIVI, MA SENZA CONTEMPLARE UNA SCELTA, OGGI NECESSARIA PER LA SCARSITÀ DEI FINANZIAMENTI, TRA CIÒ CHE SI PUÒ E DEVE FARE E QUELLO CHE SI POTREBBE FARE SE CI FOSSERO LE RISORSE. SE NON SI FANNO QUESTE SCELTE, SE NON SI STABILISCONO PRIORITÀ, ANCHE L'APPROVAZIONE DEL PIANO DA PARTE DEL CIPE DIFFICILMENTE RIUSCIRÀ A MODIFICARE L'ODIERNA SITUAZIONE. IL PROBLEMA È CHE LE AZIENDE DI LOGISTICA E I PRODUTTORI DI BENI SI DEVONO CONFRONTARE CON LA REALTÀ. APPUNTO, IN UN MONDO CHE CAMBIA, CON, OGGI, POCHE STRUMENTI A DISPOSIZIONE.**



Assologistica

**EUROMERCI**



Cultura e Formazione  
Assologistica

organizzano:

# 7a Edizione del Premio *Il* Logistico dell'Anno

2 DICEMBRE 2011

Ore 9,30 - 12,30 Corvoglio

\* SPORTELLINO UNICO DOGANALE, CATALIZZATORE D'INNOVAZIONE\*

Palazzo Giacomoni, piazza Mercanti 2, Milano

INTERVENGONO

**NEREO PAOLO MARCUCCI**

Presidente di ASSOLOGISTICA

**BARTOLOMEO GIACHINO**

Sottosegretario di Stato alle INFRASTRUTTURE E AI TRASPORTI

**GIUSEPPE PELEGGI**

Dirigente dell'AGENZIA DELLE DOGANE

**TERESA ALVARO**

Responsabile della DIREZIONE CENTRALE TECNOLOGIE  
PER L'INNOVAZIONE DELL'AGENZIA DELLE DOGANE

**ALESSANDRO PEREGO**

Responsabile degli OSSERVATORI DELLA SCHOOL  
OF MANAGEMENT DEL POLITECNICO DI MILANO

**MARCO CARENINI**

Presidente di AICAI

**ANTONELLO FONTANILI**

Direttore tecnico di UNIONTRASPORTI

**RODOLFO DE DOMINICIS**

Presidente e amministratore delegato di UERNIC

**RICCARDO STABELLINI**

Rappresentante dell'area logistica di AIDEP

Moderatore

Monica Fiventi, redattrice de IL SOLE 24 ORE TRASPORTI

Ore 12,30 - 15,00

CONSEGNA DEI PREMI "IL LOGISTICO DELL'ANNO 2011"

Chiusura

Buffer lunch

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

# VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile  
**Jean Francois Daher**

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

Progetto grafico  
**Mina Florio**

Stampa  
Mediaprint Milano

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

**Intervista a Mario Grassi**  
**LA SEBINO: UNA STORIA  
CONTRO GLI INCENDI**

14

**Intervista a Paolo Catalano**  
**FIEGE: IL CRUCCIO  
E' OGGI IL TRASPORTO**

24

**Primo Piano**  
**PORTI SEMPRE  
IN STALLO**

27

**Primo Piano**  
**IL CIM DI NOVARA  
"ASPETTA" LA SVIZZERA**

30

**FOCUS 1 - Magazzini&Tecnologia**  
**SI CERCANO SOLUZIONI  
SEMPRE PIU' VELOCI**

37

**Marittimo**  
**CONFITARMA: TIMORI  
PER LE MISURE FISCALI**

53

**FOCUS 2 - Autotrasporto**  
**I COSTI DEL TRASPORTO  
NON SI FANNO PER LEGGE**

56

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

4

**NEWS**

8

**NOVITÀ TECNICHE**

10

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  
Tecnamarca - Tv  
Ve.Mo. Car - Va  
Veyal - Pd  
Filiale Ravenna  
Filiale Torino

**Yale**  
People. Products. Productivity.



800-91.18.38

[www.unicar-yale.it](http://www.unicar-yale.it)

## Italia in bilico

### Prezzi al consumo

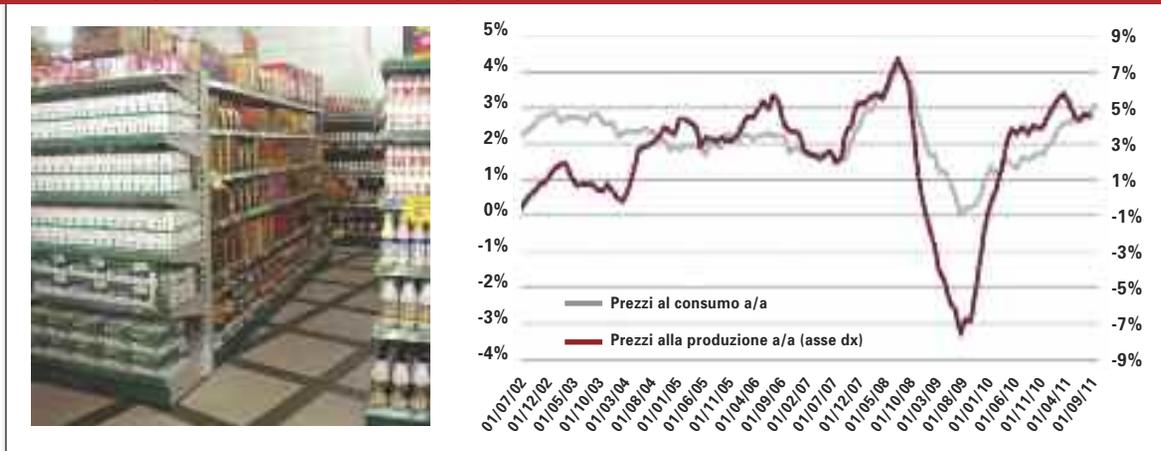
Fonte: ISTAT



Nel mese di agosto la produzione industriale italiana è salita rispetto a luglio del 4,3%. L'incremento mensile maggiore dal 2000. La variazione su base annua è del 4,7%. Un risultato inaspettato: per agosto, gli analisti avevano previsto una crescita pressoché vicina allo 0. In particolare, mentre è assai limitato l'aumento per i beni di consumo (più 0,6%), le industrie produttrici di macchinari e attrezzature fanno un balzo in avanti del 12,9% e ancora meglio vanno quelle metallurgiche: più 16,8%. Altra faccia della medaglia alcuni settori del made in Italy: tessile, abbigliamento, pelli e accessori, che segnano una notevole flessione (meno 10,1%). Il dato della produzione industriale va in controtendenza rispetto a uno scenario nazionale pe-

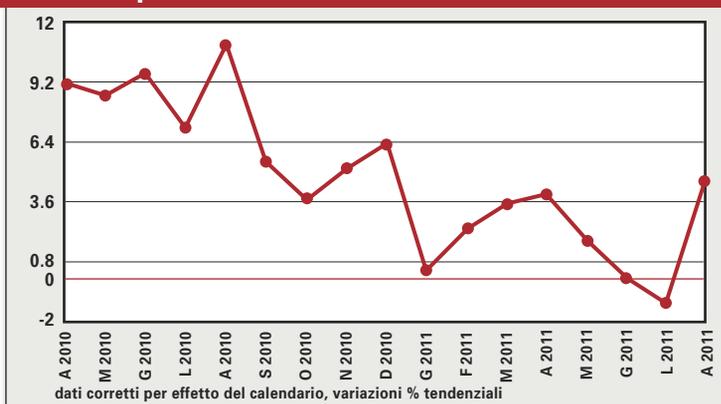
### Andamento prezzi al consumo e alla produzione

Fonte: ISTAT



### Indice della produzione industriale

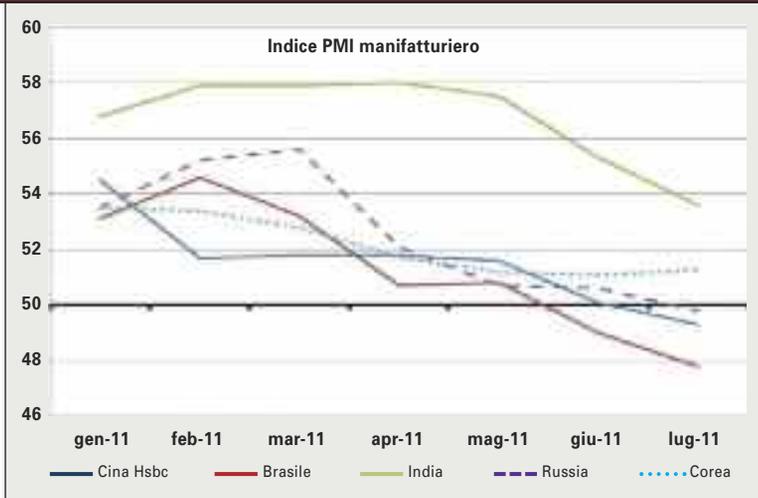
Fonte: ISTAT



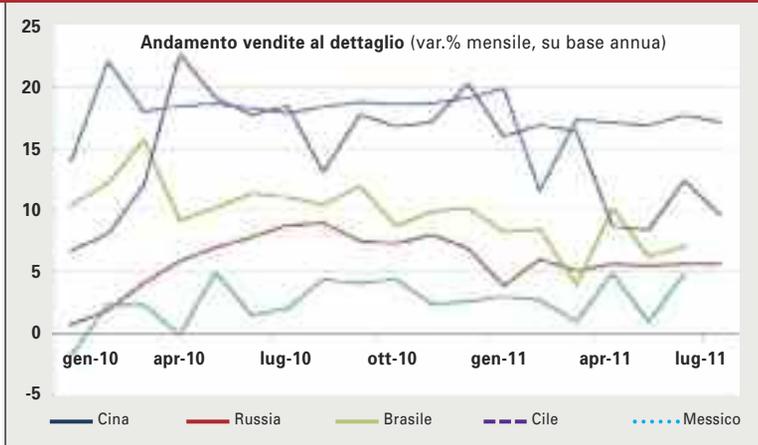
sante: il Pil del II trimestre è salito dello 0,8% anno su anno, mentre nei primi tre mesi era cresciuto dell'1%. Anche gli indicatori sulle attese sono tendenzialmente negativi (l'indice Pmi manifatturiero, pur recuperando, a settembre è restato sotto il livello 50 punti, che è il limite tra contrazione e crescita). Preoccupanti, oltre ovviamente la situazione del debito pubblico, declassato dalle agenzie di rating, e della debolezza dei titoli di Stato, sono le difficoltà nel settore dei consumi, con le vendite al dettaglio in flessione, i prezzi in crescita e la fiducia dei consumatori che scende a settembre per il quarto mese consecutivo, perdendo su agosto 1,8 punti e collocandosi a 98,5. Altro dato negativo in crescita è quello sulla disoccupazione giovanile.

## Aspettative industriali

Fonte: MPS



## Vendite al dettaglio



## Economie emergenti

Le economie emergenti, con i paesi del Bric in testa, hanno subito contraccolpi dalla difficile situazione finanziaria che si sta dipanando nelle economie avanzate, Usa ed Europa. Un primo dato è che in settembre i listini azionari dell'area hanno perso in media circa il 18%, un dato certamente elevato. Particolarmente esposti sono stati i titoli bancari (esiste un "rischio banche", dovuto ai crediti che gli istituti hanno in portafoglio, fenomeno che in particolare riguarda il Brasile), ma, d'altra parte, tali economie stanno continuando ad accrescere i loro flussi di capitali provenienti da altri paesi. In generale, le economie emergenti stanno "reggendo" l'urto delle difficoltà sia del commercio sia della finanza mondiali, anche se le attese sulla produzione sono in rallentamento. Negli ultimi mesi, ad esempio, si è registrata una flessione dell'indice Pmi manifatturiero, sceso a luglio scorso sotto la fatidica quota 50 in India, Russia e Brasile. Nei mesi seguenti il dato delle previsioni è rimasto costante, seppure in leggera flessione (fa eccezione la Cina dove in settembre l'indice è risalito, posizionandosi sopra quota 51). Anche il Fondo monetario internazionale prevede che i paesi emergenti "reggano": ha rivisto soltanto in leggero ribasso, 0,2%, il Pil per il 2011, prevedendolo a più 6,4%. L'economia dei paesi emergenti dovrebbe reggersi sulla domanda interna: le vendite al dettaglio dall'inizio dell'anno, seppure con andamenti che registrano alti e bassi, sono cresciute. >

# Io ho CarLo®. E tu?

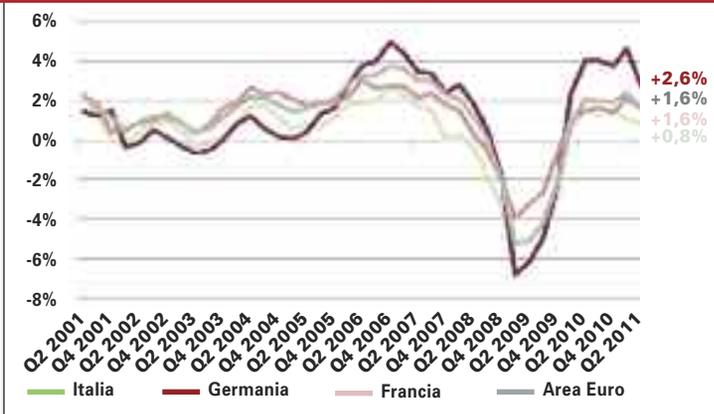
CarLo® è l'innovativo software di Transportation Management prodotto da Soloplan e già usato da più di 750 aziende nel mondo. CarLo® è distribuito in Italia da Beta 80 Group, società presente sul mercato dal 1986 e leader nel settore Supply Chain Management con soluzioni innovative per tutti gli ambiti della logistica.



BETA 80 GROUP



## Il Pil declina



## Area euro

L'area è in fase di rallentamento: ci sono anche analisti particolarmente pessimisti che vedono l'attuale crisi trasformarsi in recessione nel 2012. Anche la Germania sta "frenando" con un calo delle esportazioni, che hanno trainato la ripresa tedesca, e degli ordini industriali. Il Pil è in flessione e in settembre le aspettative delle imprese sono ancora scese (indice Ifo a 107,5 punti) così come quelle degli investitori e degli analisti: l'indice Zew, che le misura, è arrivato a meno 44,6 punti. Un segnale preoccupante, in fase di stagnazione, è la crescita dell'inflazione che a settembre si è attestata al 3%.

## Le aspettative sulla produzione

### Stati Uniti

Triplice "boccata d'ossigeno" per l'economia americana: il Pil del II trimestre dovrebbe crescere sul trimestre precedente dell'1,3%, quindi più del previsto, trainato da un forte rialzo degli investimenti; la Federal Reserve ha deciso di mantenere basso il livello del costo del denaro sicuramente per tutto l'anno prossimo e acquisterà titoli a lunga scadenza a fronte di vendite di quelli a breve termine, in maniera da tenere bassi i tassi anche in prospettiva; in settembre hanno recuperato importanti indicatori economici. Infatti, soffermandoci su quest'ultimo aspetto, l'indice nazionale Ism-Pmi sulle attese dei manager industriali è salito a settembre di un punto rispetto ad agosto e quello ristretto all'importante area industriale di Chicago ha dato nello stesso mese risultati migliori: è cresciuto globalmente da 58,7 a 62,8 punti, mentre, in particolare, per la produzione è cresciuto di 8 punti (passando da 38 di agosto a 46) e per gli ordini di ben 15 punti (da 37 a 52), registrando così la maggior crescita da ottobre 2009. Altro dato incoraggiante è quello relativo alla produzione industriale di agosto che è cresciuta del 3,4% anno su anno, ripetendo il buon risultato di luglio. Anche la fiducia dei consumatori è in crescita, nonostante i prezzi al consumo siano in leggero rialzo (mentre frenano quelli alla produzione). Il mercato immobiliare è altalenante con più rilasci di permessi edilizi e meno vendite di case. In generale, il problema di fondo è sempre quello dell'alto livello della disoccupazione che è arroccata da tre mesi al 9,1%. Il piano di rilancio del lavoro elaborato da Obama deve essere discusso nel Congresso e si prevedono le solite difficoltà nel confronto con i repubblicani.



## Il mercato immobiliare



Fonte: MPS

# Integrated Materials Handling Solutions



## Visione Metodo Competenza

SDI GROUP progetta, realizza e supporta sistemi di movimentazione e distribuzione integrata per il settore del Retail, GDO, Tessile, Multimedia ed @Commerce.

L'esperienza e la competenza del Gruppo pongono le specifiche esigenze del Cliente al centro dell'obiettivo progettuale.

SDI implementa e realizza soluzioni "chiavi in mano" ponendosi come unico referente per la totalità del progetto, sia nella fase progettuale che esecutiva.

- CONSULENZA E PROGETTAZIONE
- SOLUZIONI INTEGRATE "CHIAVI IN MANO"
- SORTER DI DISTRIBUZIONE
- SISTEMI DI MOVIMENTAZIONE
- STOCCAGGI AUTOMATIZZATI
- PROJECT MANAGEMENT
- INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE

**SDI...**  
GROUP

SDI GROUP ITALY S.R.L.U.  
S.S. dei Giovi, C.so Genova 16/B - 35050 Carbonara Scrivia (AL) - ITALY  
Tel: 011 893103 Fax: 011 893130 Web: [www.sdi-group.it](http://www.sdi-group.it) Email: [info@sdi-group.it](mailto:info@sdi-group.it)

## TRASPORTO MARITTIMO

### Compagnie sotto stress

Secondo un'analisi di Alphaliner, le compagnie marittime del trasporto container e gli operatori charter del settore devono trovare circa 57 miliardi di dollari per fronteggiare gli ordini di nuove navi da adesso al 2015. Molti di questi ordini, per un totale di 27 miliardi di dollari, sono stati fatti subito dopo la crisi finanziaria del 2008-2009, quando, nel 2010, sembrava che il peggio fosse superato e che l'economia mondiale ripartisse. Nonostante, già all'inizio del 2011, apparisse chiaro che le cose stavano andando diversamente, gli ordini sono continuati, fino a raggiungere un portafoglio, sempre secondo Alphaliner, che aumenta di circa il 30% la capacità delle flotte attualmente in servizio. Questa realtà sta stridendo con l'andamento del mercato e con l'abbassamento dei noli. Il risultato è che le compagnie devono affrontare impegni finanziari molto forti mentre stanno andando verso un fine anno che segnerà per tutte bilancii in rosso. "Stress" si aggiunge a "stress", nota Alphaliner. Infatti, molte compagnie stanno avviando processi di ristrutturazione, mirando a un'ulteriore riduzione dei costi. Un caso emblematico della situazione: Hanjin Shipping, nona compagnia mondiale del settore, ha annunciato che avrebbe emesso azioni per 400 milioni di euro per "sostenere i traffici e gli impianti"; immediatamente, allo Stock Exchange coreano, il titolo è sceso del 15% prima di essere bloccato; in conclusione, il titolo ha perso dal 4 luglio scorso al 30 settembre il 41% del suo valore. La compagnia ha quindi annunciato di voler vendere la società controllata Hanjin Energy per circa 130 milioni di dollari per aumentare il proprio cash. In Asia, qualche compagnia a capitale pubblico sta addirittura pensando di avviare una privatizzazione e ricapitalizzarsi su nuove basi. "Una mossa drammatica, che, però, se il mercato continua così, può divenire possibile", nota Lloyd List.

## TRASPORTO FERROVIARIO

### Treno contro nave

La ferrovia tedesca Db Schenker ha lanciato la sfida al trasporto marittimo sulla via della Cina: in novembre aprirà un servizio giornaliero, in collaborazione con le ferrovie dei paesi attraversati, ossia Polonia, Bielorussia, Russia, e della Transiberiana, che collegherà, su un percorso di 11 mila chilometri, Leipzig a Shenyang. Il tempo di percorrenza è di 23

|    | Operatore            | Teu       | Mercato | Ordini in % flotta esistente |
|----|----------------------|-----------|---------|------------------------------|
| 1  | APM- Maersk          | 2.474.974 | 15,8%   | 22,0%                        |
| 2  | Mediterranean Shg Co | 2.044.043 | 13,0%   | 22,4%                        |
| 3  | CMA CGM Group        | 1.351.408 | 8,6%    | 10,8%                        |
| 4  | COSCO Container      | 652.597   | 4,2%    | 37,4%                        |
| 5  | Hapag -Lloyd         | 622.662   | 4,0%    | 21,2%                        |
| 6  | Evergreen Line       | 608.056   | 3,9%    | 50,7%                        |
| 7  | APL                  | 582.560   | 3,7%    | 51,6%                        |
| 8  | CSCCL                | 507.057   | 3,2%    | 18,5%                        |
| 9  | Hanjin Shipping      | 489.381   | 3,1%    | 49,8%                        |
| 10 | MOL                  | 435.565   | 2,8%    | 26,5%                        |

Fonte: Alphaliner

giorni: "Saremo due volte più veloci della nave e inquinere-mo molto di meno. Sarà un evento che rafforzerà l'idea di creare sulla terraferma uno stabile ponte euroasiatico", ha detto Karl-Friedrich Rausch, membro del board della Db Mobility Logistics. Il tragitto è stato già sperimentato. Ad esempio, il 29 settembre è partito, sempre da Leipzig, il quarto treno diretto in Cina, organizzato con la Bmw Automotive (che sarà il partner anche del servizio giornaliero) con un carico di 40 container di ricambi. E' previsto che il carico venga trasbordato due volte ai confini tra Polonia e Bielorussia e tra Russia e Cina.

## PORTI

### Monfalcone, passi avanti?

Sembra che la vicenda della realizzazione del superporto di Monfalcone, finanziato per circa 700 milioni di euro dall'Unicredit e dalla compagnia Apm Maersk, la principale al mondo sul mercato del trasporto container, del quale detiene circa il 16%, stia facendo passi avanti, dopo molti tentennamenti. Secondo notizie di stampa, ci sarebbe stato un incontro tra l'Unicredit e gli enti locali friulani. Questi ultimi si sarebbero impegnati a realizzare una banchina di almeno un milione di metri quadri e ad attrezzare spazi retroportuali.

### Livorno: un terminal reefer

Con un investimento di 25 milioni di euro, la Compagnia portuale, con la società Spedizionieri agroalimentari riuniti e altri operatori livornesi, ha realizzato un nuovo terminal reefer per la movimentazione e lo stoccaggio di prodotti refrigerati. L'impianto, appena inaugurato, sorge su 30 mila metri quadrati, a una distanza di 40 metri dalla banchina, con un magazzino di oltre diecimila metri quadrati, dalla capacità di novemila pallet, e la possibilità di movimentare oltre 400 mila tonnellate. E' previsto che il magazzino diverrà autonomo sotto l'aspetto energetico, infatti il progetto prevede l'installazione di un impianto fotovoltaico da 0,8 megawatt. ■

## MOBILITÉS

### “Il treno è la Francia”

Il presidente francese Nicolas Sarkozy ha recentemente inaugurato il primo tronco della linea ferroviaria ad alta velocità Rhin-Rhone che collega la Costa Azzurra con il territorio di Belfort. Nella stazione di Besancon, il presidente ha poi pronunciato un discorso sulle “ambizioni della Francia in materia ferroviaria”, sottolineando che “il treno è la Francia” e che lo Stato è pronto a “investire nel settore come non mai”. Sarkozy, del resto, ha sempre ritenuto vitali per il paese i settori del trasporto e della logistica, come dimostrano le sue iniziative per la realizzazione del Grand Paris Express, la nuova metropolitana di



Parigi che collegherà fra loro i banlieux, e per “lanciare”, appena eletto, la ferrovia nazionale, con l’acquisto della Geodis, nella logistica mondiale. Le sue dichiarazioni, per la verità, sono state accolte con scetticismo: Hervé Mariton, che ha presentato poco prima dell’estate un rapporto all’Assemblea nazionale sulla ferrovia, ha commentato che “la Francia non ha le risorse per reggere il programma

Alta Velocità, che costa 260 miliardi di euro” e che “se dovesse provvedervi solo l’Agenzia per le infrastrutture occorrerebbero per completarlo almeno 130 anni”. Ciò non toglie che i francesi stiano guardando allo sviluppo della ferrovia, in tutti i suoi ambiti, da quello merci al trasporto pubblico locale, al trasporto passeggeri a lunga percorrenza con molta attenzione, probabilmente spinti anche dagli ambiziosi obiettivi fissati per il 2020 dalla Loi Grenelle sull’ambiente e sul contenimento delle emissioni nocive. Lo dimostra il fatto che il ministro dei Trasporti, Thierry Mariani, ha indetto gli Stati generali del trasporto ferroviario locale che, iniziati a metà settembre, si concluderanno a fine anno. Nell’ambito di questa iniziativa saranno esaminate importanti tematiche, con in testa quella che riguarda la “liberalizzazione”. Nel dibattito svoltosi a Nantes il 3 ottobre, chiamato dalle Regioni, è intervenuto un esponente della ferrovia tedesca Db per spiegare “il modello ferroviario tedesco liberalizzato”. Cosa quest’ultima fino a poco tempo fa veramente impensabile in Francia, paese “blindato” dalla Sncf. Sul l’argomento è intervenuta, a inizio ottobre, con due note, anche l’Autorità della concorrenza, che ha sottolineato: “La Sncf deve fare un passo indietro nella gestione delle stazioni, delle connessioni, degli scali merci. E’ necessario garantire un’impermeabilità tra le attività commerciali della Sncf e il compito di gestire le infrastrutture. Occorrono reali garanzie che le due funzioni siano separate. ■



## LA LOGISTICA È DA VENTI ANNI IL NOSTRO MESTIERE

TRADIZIONALE | FARMACEUTICA | PROMOZIONALE | TRASPORTI

CORMANO CINISELLO B. S. S. GIOVANNI DESIO

# COLUMBUS

SERVIZI LOGISTICI

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

## Ups per i farmaci

Ups si sta dotando di un nuovo container, il PharmaPort 360, per il trasporto aereo dei farmaci. Questo container, disponibile solo attraverso l'Ups, permetterà di monitorare le spedizioni e di proteggere farmaci, anche a tempera-



ture esterne estreme, vaccini e prodotti biologici. Infatti, è in grado, sottolinea l'Ups, di mantenere temperature precise utilizzando una tecnologia di stoccaggio, sia refrigerato sia riscaldato, che gli permette di resistere a una gamma molto ampia di cambiamenti di temperatura. Il

container mantiene i limiti di temperatura necessari al mantenimento

del prodotto in condizioni ottimali per oltre cento ore, costituendo un fattore importante per le supply chain in continua espansione a livello mondiale e per prodotti healthcare che devono viaggiare sempre più lontani per raggiungere i diversi mercati. Il dispositivo di controllo della temperatura e il sistema di monitoraggio del container sono alimentati da una batteria ricaricabile AC. Questa tecnologia sostituisce l'utilizzo del ghiaccio secco, eliminando così i costi di gestione e i dazi per le merci pericolose. Inoltre, il PharmaPort 360 è in grado di mantenere la temperatura costante compresa tra 2° e 8° centigradi per il 38% del tempo in più rispetto ai contenitori a ghiaccio secco. Durante il trasporto, il container, dotato di sensori, è sempre sotto il controllo dell'Ups attraverso la rete mobile standard più diffusa al mondo.

## La scansione "on the road"

Indicom ha posto sul mercato italiano il primo dispositivo di scansione "on the road": DOCS-mobile. Il dispositivo, nato dalla collaborazione con Nica (produttrice dell'unità mobile) e le Messaggerie Trasporti Nazionali-Mtn, è in grado di acquisire testi e immagini fino al formato A4, con la possibilità di archivarli nella propria memoria flash o di inviarli tempestivamente al server aziendale in modalità Umts tramite Sim. Sono inclusi dati e coordinate geografiche con riconoscimento e verifica di codici a barre o Ocr. Unisce, quindi, in pratica, le performance di uno scanner professionale e quelle di un Pc touchscreen aggiungendo informazioni sulla po-

sizione Gps e la connettività internet. Indicom propone, in abbinamento al prodotto, il servizio di gestione delle immagini acquisite attraverso il proprio portale e il caricamento dei dati direttamente sul sistema gestionale del cliente. DOCS-mobile è stato creato appositamente per rispondere alle esigenze della Mtn, che oggi lo utilizza con soddisfazione sulla propria flotta. Marinella Santi, direttore dell'Area sistemi informativi dell'azienda, ha così commentato: "Lo strumento che abbiamo adottato ha ampiamente raggiunto gli obiettivi e ci ha permesso di verificare che DOCS-mobile si presta a possibilità di sviluppo per ulteriori attività aziendali. L'attività di supporto è stata determinante per il successo del progetto, sia in fase di start-up sia per l'assistenza tecnica".

## Pianificare i trasporti

"Pianificare in maniera automatica i trasporti per la raccolta e la consegna delle merci contribuisce a migliorare il grado di utilizzo delle risorse aziendali (autisti, veicoli e rimorchi). Un software di pianificazione della distribuzione può consentire di ottenere un risparmio dei costi che va dal 7 al 15% anche per piccole flotte. Si può, ad esempio, ottimizzare la sequenza delle fermate, il numero dei veicoli da impiegare, il tempo, i chilometri percorsi", è quanto sostiene la TPS-PTV Transport Planning Service, che ha posto sul mercato un nuovo software, il PTV SmartTour, dedicato, appunto, alla pianificazione dei trasporti a prescindere da quale sia la loro dimensione, dalla distribuzione delle merci a livello cittadino alla gestione dei trasporti a livello internazionale. Infatti, il software, come sottolinea l'azienda produttrice, garantisce flessibilità e semplicità che gli permettono di adattarsi alle esigenze di chi lo impiega e non viceversa. Ad esempio, permette di utilizzare due monitor per avere tutte le informazioni immediatamente visibili su un'unica interfaccia utente e garantisce una visibilità personalizzabile e interattiva sulla mappa delle relazioni geografiche esistenti e delle altre informazioni (clienti, depositi, consegne, dislocazioni degli ordini, ect.). ■



## **LA LOGISTICA AL "MATCHING 2011"**

21-23 NOVEMBRE FIERAMILANO A RHO (MILANO)

### **CONVEGNI**

- **"Il ruolo della logistica in Sanità tra efficienza e appropriatezza: dalla prescrizione del farmaco in dose unitaria alle Aree Vaste"**  
Lunedì 21 novembre, ore 10-12, Sala Tintoretto  
in collaborazione con Tavolo Sanità Matching

- **"Le reti di fornitura logistica"**  
Lunedì 21 novembre, ore 15.00-17.00, Sala Caravaggio

### **INCONTRI - DIBATTITO**

- **"La logistica incontra l'agroalimentare"**  
Martedì 22 novembre, ore 15.00-16.00, Spazio "Salotto" all'interno dell'area logistica
- **"La logistica incontra il tessile"**  
Mercoledì 23 novembre, ore 10.00-11.00, Spazio "Salotto" all'interno dell'area logistica

Gli eventi sono organizzati da Colog in collaborazione con Assologistica

# Il borsino classifica gli immobili logistici

di **Lorenzo Amosso**

**W**orld Capital, società specializzata nel settore real estate, da sei anni tramite il suo dipartimento research, sotto l'attenta guida del suo Managing Director Andrea Faini, monitorizza l'andamento del mercato degli immobili logistici a livello nazionale ed europeo che ogni semestre sintetizza nel Borsino immobiliare della logistica. Un Borsino che si è trasformato nel tempo da semplice "indicatore" dei prezzi ad un più complesso "informatore" del mercato grazie alle indagini condotte tra gli operatori che spesso vengono interpellati per rispondere a sondaggi tematici studiati ad hoc. Un esempio fra tutti la collaborazione con l'"Atlante della Logistica", progetto realizzato dal C-log, Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Carlo Cattaneo - LIUC di Castellanza con il supporto di Assologistica, che avrà spazio anche nel Borsino. Nello sviluppo di tale progetto World Capital collabora con il C-Log per il supporto alla diffusione dell'indagine su scala nazionale. Annualmente i dati aggiornati, relativi allo stock di immobili logistici sul territorio nazionale e raccolti nel progetto, verranno presentati e commentati in un numero speciale del Borsino.

**L'impegno** di World Capital e del Borsino a favore di una cultura della qualità nel settore non si esaurisce qui, infatti in questi giorni è stato siglato un importante accordo per l'utilizzo del "rating immobiliare" elaborato dal Laboratorio GestiTec, Dipartimento BEST, Politecnico di Milano sia per gli immobili logistici che per quelli ad uso uffici.

**Per quanto** riguarda l'andamento del mercato è da poco uscita l'ultima edizione nella quale sono presi in esame i dati del primo semestre 2011. Possiamo dire che il trend di stabilizzazione dei prezzi iniziato nel 2009, soprattutto per quanto riguarda quelli di vendita, sempre più arginati nella fascia compresa tra i 700 e i 1000 euro/mq, sia confermato. Prezzi che rimangono i più bassi a livello europeo, caratteristica che, oltre al rapporto rischio rendimento (rendimenti che per immobili logistici arrivano a sfiorare anche l'8%) molto vantaggioso degli investimenti immobiliari in Italia, dovrebbe spingere gli operatori stranieri a spostare nuove risorse nel nostro paese. Sia dallo studio sulla dinamicità del mercato provinciale che da quello dei rendimenti emerge che le location strategiche come Roma, Milano e

Genova garantiscono rendimenti in crescita, in leggero calo Piacenza e Catania, risultano un po' in crisi Torino, Olbia e Napoli. In tutta la penisola si è rilevato un aumento della forbice dei valori del nuovo e dell'usato a conferma della tendenza degli operatori alla ricerca di immobili performanti e di qualità.

**A livello europeo** trainano il mercato i paesi più a nord, regina indiscussa Oslo, seguita da Zurigo e da Londra che supera la "vicina" Dublino, colpita da una regressione senza precedenti. Roma e Milano non subiscono variazioni e rimangono nelle ultime cinque posizioni.

**A conclusione** possiamo dire che nonostante la crisi economico-finanziaria senza eguali che sta affliggendo il sistema economico mondiale dal 2008, anche se le aziende riducono gli stock migliorando la propria flessibilità produttiva in funzione dell'andamento della domanda, il mercato immobiliare logistico tiene. Tiene e si stabilizza a differenza del residenziale che ha subito un calo generale, perché paradossalmente e per fortuna i consumi non sono diminuiti. La logistica segue e supporta il retail, che non è sceso, anzi incrementa, anche se di poco, anno dopo anno. Questo ha fatto sì che i prezzi degli immobili logistici nelle location strategiche, come Milano e Roma, di gran lunga le più performanti sia per la logistica ma soprattutto per il retail, i prezzi non abbiano subito variazioni percentuali importanti, spingendo molti operatori ad adottare strategie di saving e a spostarsi in secondary location che offrono ad un prezzo al metro quadro più competitivo edifici di qualità.

**Come sempre** nelle ultime pagine del Borsino riportiamo link e suggerimenti circa corsi, fiere ed eventi che ruotano attorno al mondo del mercato immobiliare della logistica. La nostra speranza è quella di aver racchiuso in queste "prodotti" qualcosa in grado di arricchire le conoscenze di tutti gli operatori della filiera logistica e che riesca a dare degli spunti per la loro attività. Se così fosse abbiamo centrato in pieno l'obiettivo che volevamo cogliere tramite la realizzazione e la diffusione del Borsino della Logistica, ovvero diffondere informazione in un settore che si presenta ancora un po' troppo scarno di parole, ma tuttavia ricco di opportunità. ■

- 1.000.000 mq realizzati in infrastrutture logistico-industriali
- 98.000 mq in spazi distributivi in corso di realizzazione
- 230.000 mq in spazi distributivi di prossima costruzione
- 2.990 KWp di impianti fotovoltaici già realizzati
- 3.183 KWp di impianti fotovoltaici in realizzazione

Engineering 2K S.p.A. è un General Contractor che opera nei settori industriale, terziario, civile e urbanistico con una specializzazione consolidata nell'immobiliare logistico. Progetta e realizza immobili "chiavi in mano" attuando soluzioni di ingegneria e studi di fattibilità personalizzati.

## ALCUNI ESEMPI REALIZZATI

294.000 mq CSG Logistic Park (PC)

105.000 mq Piacenza Le Mose (PC)

85.000 mq Bologna interporto

59.000 mq Romentino (NO)

101.600 mq Logistic Park Pontenure (PC)

44.000 mq Arquà Polesine (RO)

45.000 mq Magenta (MI)

27.000 mq Anagni (FR)

23.000 mq Castel San Pietro (BO)



## IN CORSO DI REALIZZAZIONE

63.000 mq Castel San Giovanni (PC)

30.000 mq Rovigo

5.000 mq Stabio (Svizzera)



Sede Legale: Strada 3 Palazzo B3 - 20090 Assago Milanofiori (MI)

Sede Amministrativa ed Operativa: Viale dell'Industria 16/F - 29015 Castel San Giovanni (PC)

Tel. +39.0523.1741100 - Fax: +39.0523.1741134 e-mail info@eng2k.com

[www.eng2k.com](http://www.eng2k.com)

# La Sebino: una storia contro gli incendi

Nata 28 anni fa, l'azienda si è sempre più specializzata nella prevenzione dal fuoco, con attenzione al settore della logistica.

di **Carlotta Valeri**

**L**a Sebino, fire protection®: una storia emblematica di come è cresciuta negli anni la piccola-media impresa italiana, la "forza" del paese. Ce la racconta, con una certa emozione Mario Grassi, responsabile commerciale dell'azienda: "La Sebino è nata 28 anni fa, fondata da Marco Cadei, che purtroppo è venuto a mancare recentemente. Fu proprio lui che, aperta da un anno l'azienda, ossia un capannone, il titolare, una segretaria, un operaio e un aiutante, mi propose di raggiungerlo. Ci pensai molto, perché allora lavoravo in un'affermata impresa del settore antincendio. Poteva essere un salto nel buio. Poi il suo entusiasmo, la sua competenza, la sua totale dedizione al lavoro, la sua passione mi convinsero. Cominciò così la mia avventura alla Sebino". Grassi fa fatica a staccarsi dal ricordo di quegli anni, duri, ma anche pieni di soddisfazioni: "Arrivavo la mattina nel piccolo capannone e trovavo Cadei che aveva lavorato tutta la notte. Gli davo il cambio. Eravamo attivi, senza soste, per ventiquattro ore al giorno. Tra noi sorse subito grande collaborazione e grande, reciproca fiducia. Così siamo costantemente cresciuti. Sono passati ventisette anni, che mi hanno cadenzato la vita, che hanno messo a rischio pure il mio matrimonio, dato che stavo molto più al lavoro che a casa e mi dovevo inventare le scuse più stra-

ne, ma che hanno anche segnato l'affermazione dell'azienda". Su questo non c'è dubbio. La Sebino oggi può contare su cinquanta dipendenti, ha dovuto

## L'azienda segue nella sua attività i principi delle normative applicate negli Usa

da Bergamo. Non solo, ma si sta sempre più affermando anche sui mercati esteri e sta potenziando la sua filiale in Romania. Iniziamo così la nostra intervista.

### SIGNOR GRASSI, SU COSA SI È BASATA LA CRESCITA DELL'AZIENDA?

■ Come le dicevo, sulla competenza e sulla professionalità. Su queste basi, che hanno sempre garantito ai clienti affidabilità, siamo riusciti a inserirci in una realtà socio-economica che negli anni '80 andava rapidamente evolvendosi. Sono stati gli anni del boom dei centri commerciali, dei grandi parcheggi, dei magazzini di stoccaggio per merci di ogni genere, di capannoni dedicati alla logistica. Tutti ambienti che necessita-

vano di sistemi antincendio, richiesti anche dalle assicurazioni. Pensi soltanto che un pallet di lamette da barba può valere anche 35 mila euro. Serviva, quindi, la protezione dal fuoco. E noi l'abbiamo offerta, e continuiamo a offrirla, in modo efficiente, come dicevo assolutamente affidabile, secondo le norme, non solo quelle italiane UNI, che mirano a contenere gli incendi, ma anche seguendo i principi di quelle americane ESFR, che puntano all'aggressione al fuoco, al suo spegnimento.

### NEL TEMPO, I SISTEMI ANTINCENDIO CHE EVOLUZIONE HANNO AVUTO?

■ La tecnologia ha fatto passi importanti nel settore. Ad esempio, negli anni '90 si usavano sistemi a gas alogenati che poi sono stati vietati perché inquinanti, e sono stati sostituiti da gas inerti. Oggi,

*Il "cuore" di un impianto antincendio realizzato dalla Sebino*



noi adeguiamo i nostri impianti secondo gli spazi e gli oggetti che devono essere protetti dal fuoco. Usiamo sistemi a schiuma o, come dicevo, a gas inerti. Un sistema standard e molto diffuso è quello con sprinkler ad acqua, anche se non sempre impiegabile perché in certe condizioni l'acqua può essere dannosa.

#### **COME PROCEDETE NEL VOSTRO LAVORO?**

■ Sebino si posiziona nel mercato di riferimento come un operatore che assolve direttamente tutte le singole fasi di realizzazione di un impianto. Facciamo tutto in casa. Una volta acquisito un ordine, ad esempio, per un sistema a sprinkler, elaboriamo il progetto, calibrandolo sulle dimensioni e sulle esigenze dell'ambiente da proteggere e, dopo i necessari calcoli idraulici, stabiliamo dove posizionare, rispetto alla superficie da salvaguardare, gli erogatori (sprinklers). Passiamo poi alla fase di prefabbricazione in azienda di tutti i componenti dell'impianto, comprese le stazioni di pompaggio, calcolate e disegnate con previsione millimetrica, per trasferire poi tutti i componenti sul sito del progetto. L'impianto viene qui montato, collaudato e avviato. Ne seguiamo

nel tempo la manutenzione per assicurare impianti efficienti in caso d'intervento. Possiamo dire che lavoriamo chiavi in mano, anche in aree lontane dalla nostra sede. Ad esempio, in questi giorni abbiamo iniziato la realizzazione con il metodo abituale sopra descritto, di un impianto localizzato in Sicilia. Obiettivo del nostro lavoro è la realizzazione d'impianti di protezione incendio che abbiamo la sicurezza massima d'intervento e la massima efficacia nel controllare l'incendio. Ogni impianto di questa tipologia (sprinkler ad acqua) viene dotato di una notevole riserva d'acqua,

accumulata in serbatoi di grandi dimensioni, progettati alla bisogna, dai quali, in caso di necessità, l'acqua viene pompata agli sprinkler, attraverso diramazioni, da due pompe centrifughe di grande potenza: sovente entrambe le pompe sono diesel, una primaria e una secondaria, che lavora in caso la prima avesse un problema. In parallelo, vi è sempre una piccola pompa che garantisce che dentro le diramazioni e le tubazioni dell'impianto la pressione sia sempre mantenuta al livello richiesto. Quando un erogatore (sprinkler) si apre a causa dell'innalzamento della temperatura, nell'area sotto il "suo controllo", il repentino abbassamento della pressione dell'acqua nelle tubazioni dà lo start alle pompe che spingono così volumi elevati di acqua in tempi brevissimi per controllare l'incendio. Un impianto così realizzato si definisce impianto "passivo", ossia che non necessita di alcun intervento umano per il suo

intervento e funzionamento. Proprio per mantenere l'impianto sempre "pronto", le norme ne prescrivono manutenzioni trimestrali.

#### **L'ASPETTO DELLA MANUTENZIONE È RILEVANTE?**

■ Fondamentale. Questo è un problema che spesso non viene compreso fino in fondo da chi installa nella propria azienda un sistema antincendio. Ciò avviene, perché la manutenzione, ovviamente, ha un costo e l'impianto antincendio non "produce", non genera ricchezza, ma solo costi... però, se scoppia un incendio, evita la catastrofe. Fortunatamente, abbiamo anche il supporto di società di assicurazione, in modo particolare quelle estere, molto attente alle problematiche del fuoco. Eseguono controlli sulla qualità dell'impianto e sulla sua attinenza alle norme. Ciò per noi rappresenta un'ulteriore sicurezza, perché ci fornisce un conforto tecnico sulla bontà e sull'affidabilità del nostro lavoro. Questo modo di lavorare di Sebino Antincendio srl ha portato a una naturale fidelizzazione di molti clienti nel corso degli anni.

#### **LA VOSTRA AZIENDA HA QUINDI RACCOLTO IL TESTIMONE LASCIATO DAL FONDATORE MARCO CADEI. SAREBBE CONTENTO DEL VOSTRO LAVORO...**

■ Penso di sì. Il nuovo amministratore, Gianluigi Mussinelli, che è stato scelto nell'ambito della famiglia per guidare l'azienda, si sta impegnando a fondo, nonostante le difficoltà economiche dei momenti che stiamo vivendo, anche per estendere il lavoro all'estero. Continuiamo nel forte impegno e anch'io, ora assieme ad altri, continuo a fare tardi la sera nel ritornare a casa. ■

**Ogni segmento di un impianto è realizzato "in casa" dall'azienda e consegnato chiavi in mano**



# Piccoli, grandi pensieri

di Franco De Renzo

**C**onsiderato che pochi hanno inventato qualcosa, il nostro progresso è dato soprattutto da coloro che in ogni occasione cercano di modificare le idee altrui per modellarle a propria immagine o per trarne maggiori giovamenti per sé stessi. Forse i tecnici del ministero delle Finanze potrebbero considerare, studiare e rendere possibile quanto ha fatto lo Stato di San Paolo in Brasile.

Ormai, nella maggior parte degli Stati ogni individuo è dotato di un codice personale che lo contraddistingue dagli altri. Che si tratti di codice fiscale o di tessera sanitaria ha poca importanza. Noi italiani sappiamo che è possibile portare in deduzione le spese farmaceutiche se alleghiamo alla dichiarazione dei redditi gli scontrini con impresso il nostro codice fiscale. In Brasile hanno fatto una cosa ancora più intelligente. Poiché tutto il mondo è paese, e la lotta all'evasione si fa in tutte le latitudini, hanno deciso di riconoscere un credito del 30% sull'Iva pagata sugli acquisti personali.

Quando si compra un frigorifero del valore di 300 euro, oggi per noi l'Iva corrisponde al 21% ed è uguale a 52,07 euro. Quando il commerciante rilascia lo scontrino, digitando il codice fiscale del cliente, l'agenzia delle entrate gli accredita immediatamente il 30% di 52,07, ossia 15,62 euro. Lo stesso vale con la parcella del commercialista, dell'avvocato, dell'imbianchino, dell'idraulico, dell'elettricista, e di tutti coloro che prestano la loro opera a pagamento.

Nello Stato di San Paolo, ogni cittadino è stato anche dotato di un codice Pin, con il quale può controllare gli importi che man mano gli sono accreditati. Alla fine del periodo, quando si prepara la dichiarazione dei redditi, il contribuente porta in diminuzione delle imposte da pagare il credito accumulato. I nostri funzionari potrebbero prendere in esame una cosa simile, perché, naturalmente le entrate nello Stato di San Paolo non sono diminuite, ma sono aumentate, considerato che in molti sono stati costretti ad emettere fatture che prima, ovviamente, non facevano. Lo Stato non fa nulla, il tutto avviene tramite trasmissione via internet e il conto è alimentato ogni qual volta l'imprenditore incassa, per cui sembra non siano possibili imbrogli. Altro che far girare la guardia di finanza a controllare l'emissione dello scontrino per ogni michetta venduta, cosa d'altronde sacro santa.

Quante volte, anche gli uomini di buona volontà sono tentati di non richiedere l'emissione della fattura per non pagare l'Iva? Con l'accredito immediato, i cittadini dovrebbero capire che intanto ne hanno un beneficio, e soprattutto costringono evasori grandi e piccoli a contribuire nel pagare le imposte magari fino a quel momento evase. E' semplice ricordare che

tutta l'Iva è pagata solo e soltanto dal finale utilizzatore. E se il finale utilizzatore ottiene un credito sull'Iva che paga, credo non sia difficile immaginare che dovrebbe, finalmente, esserci un cambio di direzione anche verso coloro che hanno un cattivo rapporto verso le imposte.

Le nuove norme sull'uso del denaro contante dovrebbero aiutare a guardare meglio al futuro, ma prima dovremmo capire e far capire agli altri che la situazione non può più essere procrastinata. Tutti dobbiamo partecipare alla spesa pubblica (che i nostri politici faranno bene a comprimere) in proporzione di quanto da ognuno di noi guadagnato. Solo così potremmo pensare seriamente a una vita sociale più equa, giusta e corretta. Via tutte le spese improduttive e vessatorie. Devono essere tolti gli aumenti automatici per i dipendenti dello Stato. Non deve più accadere che siano nominati presidenti della Corte Costituzionale persone degnissime, ma che dopo 30 giorni decadono per limiti di età, e intanto hanno raggiunto nuovi livelli retributivi e di welfare. Non ci sono risorse per poter pagare le pensioni a coloro che non hanno versato i relativi contributivi. Se continuiamo a fare così, i danneggiati sono coloro che lavorano e che hanno lavorato regolarmente e che per poter dare qualcosa ad altri, ci rimettono di tasca propria.

Le pensioni, per coloro che hanno sempre versato il dovuto, devono essere tali da non creare loro ulteriori problemi aggiuntivi, anche se è corretto riconoscere a chi non ha di che vivere, il necessario per una vita dignitosa. Le norme devono essere rispettate in ogni angolo d'Italia che da oltre 160 anni si sta cercando di costruire, senza riuscirci.

Chissà, magari un piccolo contributo da ognuno di noi, potrebbe essere utile per migliorare la collettività. Pensiamoci, non è poca roba e l'idea dei brasiliani può essere considerata positivamente. E' ora di finirla con i presidenti delle assemblee di condominio che, con tutto il rispetto, rimangono tali per tutta la vita. Negli Usa, Mr. President, quando decade, rimane solo Mister. Da noi non solo rimangono presidenti per tutta la vita, magari con l'aggiunta di "emerito", ma continuano a mantenere quasi tutti i privilegi che, forse, neanche durante il mandato erano completamente giustificati.

E' tempo che la politica si autoriduca il gravoso costo riversato sui cittadini-contribuenti. Il pareggio del bilancio statale non deve essere visto come una limitazione, ma come l'inizio del comportamento del buon padre di famiglia che non pensa solo al momento attuale, ma anche ai figli e, soprattutto, ai nipoti. Solo così, forse, se siamo ancora in tempo, avremo un futuro migliore. ■

# La scelta logica per costruire logistica!



oltre 250.000 mq.  
logistici realizzati



30 anni di esperienza  
nella prefabbricazione



Sordio (LO) via Cavour, 2  
Tel. 02 9810951 - Fax 02 98109555  
commerciale@ecocostruzioni.com  
www.ecocostruzioni.com

Casalmaiocco (LO) via Manzoni, 2  
Tel. 02 9810961 - Fax 02 9810776  
commerciale@unipre.it  
www.unipre.it



Gruppo  ARCOBALENO S.p.A.

dal 1956

# Rispetto dei “costi minimi” in caso d’incidenti stradali

di Marco Lenti e Martino Sternai\*

**G**ia con l’entrata in vigore del D.Lgs. 286/2005 è stata configurata l’ipotesi di una corresponsabilità dei committenti per le violazioni al codice della strada commesse dai vettori nel corso dell’esecuzione dei trasporti stradali ad essi commissionati. Tale orientamento di politica legislativa è stato confermato dalle recenti riforme (L. 127/2010); infatti, l’art. 7 comma 7 bis prevede, tra l’altro, che nel caso in cui dalle violazioni del codice della strada derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime, e le suddette violazioni siano state commesse alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida C o C+E, è disposta la verifica presso il vettore e gli altri soggetti della filiera (e quindi, tanto il committente, quanto il caricatore ed il proprietario della merce oggetto del trasporto) del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale.

**Per effetto** del richiamo, da parte dell’art. 7, comma 7 bis, all’art. 83 bis della L. 133/2008 (che, come noto, regola l’applicazione dei costi minimi di esercizio dell’autotrasporto), tra le verifiche che gli organi di polizia sono autorizzati a fare presso i soggetti della filiera vi è anche quella relativa al rispetto dei citati costi minimi, con il rischio che l’accertamento del mancato rispetto degli stessi possa comportare il coinvolgimento della committenza nelle responsabilità per i danni causati dall’incidente. Il presupposto di tale coinvolgimento potrebbe essere dato dal fatto che, non avendo il committente concordato e/o pagato al vettore i costi minimi di esercizio del trasporto nel corso del quale si è verificato l’incidente, quest’ultimo non sarebbe stato in grado di adempiere agli obblighi su di lui gravanti per garantire la sicurezza stradale (il caso potrebbe essere quello di un incidente causato

dal cattivo stato di manutenzione dell’automezzo, cui il vettore non ha posto rimedio non avendo a disposizione risorse sufficienti).

**Ciò premesso**, occorre far presente che, in attesa delle prime pronunce giurisprudenziali in merito, le quali saranno forse in grado di chiarire l’effettiva portata della norma, la possibilità di un eventuale coinvolgimento della committenza nella responsabilità, in concorso con il vettore, per i sinistri stradali gravi, presuppone la prova, da parte di chi reclama il danno, del fatto che il sinistro non si sarebbe verificato qualora, avendo il committente pagato i costi minimi, il vettore avrebbe evitato di trascurare gli obblighi su di lui gravanti al fine del rispetto della sicurezza stradale (per tornare all’esempio di prima, il vettore avrebbe correttamente sottoposto il veicolo coinvolto nell’incidente alla regolare manutenzione). Fornire tale prova è, in verità, molto difficile, e, pertanto, l’eventualità che i committenti debbano rispondere verso terzi dei danni e/o delle lesioni causate dall’incidente, sembra essere, allo stato, piuttosto remota.

**Alla luce** di tali considerazioni, tuttavia, appare evidente che il mancato pagamento dei costi minimi di esercizio dell’autotrasporto rischia di comportare per la committenza conseguenze negative non ancora del tutto prevedibili. ■

**\*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](http://www.mordiglia.it)





# Lo sportello unico

di Stefano Morelli

**L**o sportello unico doganale, è stato previsto con la legge del dicembre 2003, n. 350, art. 4, legge finanziaria per l'anno 2004, ma solo con il Dpcm del 4 novembre 2010, n. 242 (GU n. 10 del 04.01.2011) è stata data attuazione al dispositivo normativo della legge n. 350 sopra richiamata; sono passati quindi 7 anni dalla "novella normativa alla disciplina di attuazione", un tempo incredibilmente lungo rappresentato da otto (8) stesure diverse del decreto e diciotto (18) enti/amministrazioni che hanno dovuto trovare equilibri e accordi ad ogni diversa stesura del decreto di attuazione definitivo.

**Nell'anno 2005**, anche il legislatore comunitario, con il Regolamento CE n. 648 del 13.04.2005 art.13 e successivamente con il Regolamento CE n. 450 (codice doganale modernizzato) del 23 aprile 2008, ha previsto in ambito comunitario uno sportello unico, vedi art. 26 (Reg.CE 450/08) intitolato "Collaborazione fra autorità", tratto dal 1° comma, che recita: "... le autorità doganali si impegnano, in stretta collaborazione con le altre autorità, a far effettuare tali controlli, ogni qualvolta possibile, contemporaneamente e nello stesso luogo in cui si effettuano i controlli doganali (sportello unico)...; a tal fine, le autorità doganali svolgono il ruolo di coordinamento."

Lo sdoganamento di una merce può comportare il controllo di una molteplicità di documenti, da parte di altrettanti differenti enti e soggetti con relative attese, che inevitabilmente comportano un aumento di costi e tempi molto dilatati e improduttivi di "fermo merci" con la conseguenza di perdita di competitività, a favore dei competitors europei.

**Lo "sportello unico"** sarebbe di aiuto al rilancio di tutto il sistema doganale nazionale in tutte le situazioni operative, portuali, aeroportuali e terrestri, convergendo verso un unico "momento", "nello stesso luogo", tutte le attività di controllo previste dalle norme vigenti in materia. Lo sportello unico consiste in una struttura "virtuale" che collega tutte le autorità/enti interessati da una transazione commerciale internazionale; a tale struttura gli operatori economici possono, o meglio potranno, trasmettere telematicamente le proprie dichiarazioni import/export ottenendo di ritorno un unico atto amministrativo di appuramento. Rappresenta, quindi, il punto d'incontro del "momento doganale" tra la PA e gli operatori economici, un interlocutore unico per tutti gli atti amministrativi che riguardano l'espletamento delle operazioni doganali; uno strumento per promuovere

la "filiera logistica-Italia", a costi ridotti, mediante recupero di efficienza e pertanto uno strumento in più per attrarre anche nuovi traffici da operare doganalmente per le successive destinazioni comunitarie di consumo, con un duplice vantaggio: incrementare il fatturato degli attori del processo logistico e aumentare gli introiti per l'erario nazionale, poiché il 25% dei dazi versati alla Comunità Europea ritorna nelle casse dei paesi dell'Unione che hanno "sdoganato" l'importazione comunitaria.

Possiamo affermare che la legge del dicembre 2003 n. 350 ha anticipato i dettami comunitari, ma... ci sarà da attendere ancora a lungo per vedere realizzato lo sportello unico nazionale?

**Lo stato dell'arte.** Il Dpcm n. 242/2010 ha previsto l'attivazione dello sportello unico entro 180 giorni dalla sua entrata in vigore; il ruolo centrale di coordinamento, tra le varie amministrazioni competenti coinvolte, è stato assegnato all'agenzia delle dogane. E' stato attribuito ai direttori regionali dell'agenzia il compito di predisporre "conferenze di servizi" in sede locale, al fine di armonizzare gli orari di apertura degli uffici delle amministrazioni coinvolte nello sportello unico, una volta verificate le esigenze dei traffici commerciali. Ogni singolo ente/amministrazione deve prevedere, nei propri organigrammi, un referente operativo per lo sportello unico doganale. L'entrata a regime di questo Istituto è prevista entro tre (3) anni dall'attivazione (luglio 2014). Ci auguriamo prima, ma, visti i tempi attesi per il testo di attuazione, qualche dubbio rimane; lo sportello unico doganale è indispensabile, anche, per avere un'interpretazione uniforme della norma! Migliorare il processo significa soprattutto aumentare la sicurezza ed effettuare controlli efficaci e mirati basati sull'analisi del rischio. ■



### **Tecnica**

La professionalità e l'esperienza di BSL ne fanno il partner ideale per la gestione di soluzioni logistiche.

### **Flessibilità**

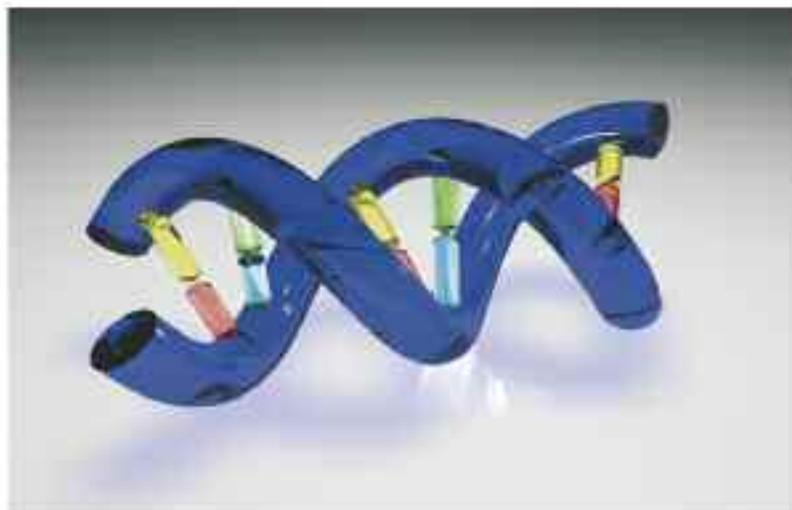
Il forte orientamento al Cliente assicura il continuo miglioramento dei processi e delle performances.

### **Dinamica**

BSL, attraverso un attento e continuo studio delle esigenze del settore, offre una logistica di nuova generazione, una logistica a 360°.

### **Veloce**

L'attitudine al problem solving e la conoscenza del settore costituiscono il valore aggiunto di BSL.



## Logistica da sempre

BSL, grazie all'esperienza ormai quarantennale della famiglia imprenditrice e dei managers di cui si avvale, ha sviluppato specifiche professionalità per la gestione di soluzioni logistiche "su misura" per meglio soddisfare le esigenze e le strategie dei Clienti.



[www.bsl-spa.it](http://www.bsl-spa.it)

# Nuovi obiettivi d'impresa

di **Genziana Giacomelli,**  
Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

**L**o sviluppo delle risorse umane tramite la formazione fino ad alcuni anni fa era appannaggio di poche grandi imprese "illuminate". Oggi, nonostante i ritardi storici che caratterizzano il nostro paese, la sensibilità attorno a questo tema è cresciuta, anche nelle imprese di più piccole dimensioni. Tuttavia la formazione non esprime un fabbisogno isolato, e difficilmente riuscirebbe a sussistere se non sostenuta da un più ampio quadro di attenzione al fattore delle risorse umane. Per questo alcune aziende hanno recentemente fatto un salto di qualità nel compiere scelte legate alla crescita dei propri lavoratori, partecipando alla realizzazione di progetti non solo funzionali all'incremento delle conoscenze e delle competenze, ma anche e soprattutto utili a raggiungere obiettivi di benessere, personale e organizzativo. Tutto questo va sotto il nome di "politiche per la conciliazione".

**Le politiche** per la conciliazione rappresentano un importante fattore di innovazione dei modelli sociali, economici e culturali e si ripropongono di fornire strumenti che, rendendo compatibili sfera lavorativa e sfera familiare, consentano a ciascun individuo di vivere al meglio i molteplici ruoli che gioca all'interno di società complesse.

**Le politiche** per la conciliazione interessano gli uomini, le donne e le organizzazioni, toccano la sfera privata, ma anche quella pubblica, politica e sociale e hanno un impatto evidente sul riequilibrio dei carichi di cura all'interno della coppia, sull'organizzazione del lavoro e dei tempi delle città nonché sul coordinamento dei servizi di interesse pubblico. La realizzazione di tali politiche risulta, perciò, prioritaria per la qualità della vita delle famiglie tanto che, sia a livello nazionale sia europeo, sono state avviate molteplici iniziative, orientate a favorire il radicamento e lo scambio delle migliori esperienze, nonché la sperimentazione di nuovi modelli di organizzazione del lavoro.

**In Italia** la normativa cardine in materia è rappresentata dalla legge 8 marzo 2000, n. 53, che, oltre a introdurre i congedi parentali, favorendo un maggior coinvolgimento dei padri nella cura dei figli, ha focalizzato l'attenzione delle regioni e degli enti locali sull'importanza di riorganizzare i tempi delle città ed ha promosso, tramite l'art. 9, la sperimentazione di azioni positive per la conciliazione sul luogo di lavoro, sensibilizzando in tal senso aziende e parti sociali.



**Avvalendosi** dei finanziamenti previsti da tale legge, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha accompagnato alcune importanti aziende del settore nella realizzazione di progetti di Conciliazione famiglia/lavoro. In particolare, nel 2009, l'azienda La Spezia Container Terminal ha ottenuto un finanziamento per la realizzazione di azioni positive rivolte ai propri lavoratori e alle proprie lavoratrici. Sono state realizzate diverse iniziative e varati alcuni importanti servizi dedicati alla famiglia. Asili nido, baby siter, ludoteca aziendale, campus estivi, assistenza disabili e anziani, attività educative, servizi logistici: sono solo alcune delle iniziative promosse dall'azienda, da sempre attenta - prima ancora che i tempi fossero maturi per parlare di Conciliazione - ai bisogni personali e familiari del proprio personale. La nuova sfida che attende ora le imprese è offrire, attraverso questi strumenti, un servizio che vada oltre l'utilità per i propri dipendenti, ma che diventi un vero e proprio servizio per la comunità settoriale e territoriale. Per questo Scuola Nazionale Trasporti e Logistica intende promuovere e valorizzare l'esperienza delle singole imprese che, come La Spezia Container Terminal, abbiano realizzato progetti virtuosi e di eccellenza in materia di Conciliazione, perché i risultati possano essere trasferiti e resi fruibili da un intero territorio o settore. Se la risorsa umana è aiutata a stare bene personalmente, opererà meglio anche a livello organizzativo, con grande beneficio del contesto in cui opera. Per questo la Conciliazione è molto più di un "fatto privato": è un fatto di ampia portata che arriva ad investire l'intera collettività. ■

**2010****Logistics Awards****Premio 2010 "Il Logistico dell'anno"  
Winner 2010 "Logistics Awards"****World Capital**  
REAL ESTATE GROUP  
AGENCY · CONSULTING · PROPERTY · INVESTMENT**VENDESI****PROVINCIA DI VERONA**  
**Vic.ze SS Transpolesana VR-RO**Distanza: 16 km A4  
Terreno: mq. 47.000

Note: terreno industriale/logistico urbanizzato pronto all'edificazione. Possibilità di frangimento in lotti da mq. 10.000

**VENDESI****PROVINCIA DI MILANO**  
**Comune di Milano**Distanza: fronte  
lunghevole Est A4-A50  
Magazzino: mq. 4.200  
H: mt. 7,00  
Rilabte: mono fronte  
Uffici: mq. 800

Note: Sede di ottima visibilità a dotato di ampia area esterna

**VENDESI****PROVINCIA DI MILANO**  
**Comune di Rho**Distanza:  
1,5 km da Milano centro  
Area: mq. 13.000  
Uffici: in base esigenze

Note: Ottimamente posizionato nel comune di Rho, l'area è ideale per attività di tipo produttive o di logistica

**AFFITTASI****PROVINCIA DI MILANO**  
**Comune di Peschiera Borromeo**Distanza: 15 km da  
Milano, vicinanza  
lunghevole Est a A7  
Magazzino: da mq. 5.000  
a mq. 40.000  
H: mt. 10,00  
Rilabte: mono o doppio  
fronte  
Uffici: in base esigenze

Note: In fase di realizzazione

**VENDESI  
AFFITTASI****PROVINCIA DI MILANO**  
**Comune di Melegnano**Distanza: 12 km da Milano  
(sred. A1/A7/A4)  
Magazzino: da mq. 4.000  
a mq. 13.000  
H: 10,00  
Rilabte: mono e  
doppio fronte  
Uffici: in base esigenze

Note: Servizi integrati all'attività logistica

**AFFITTASI****PROVINCIA DI MILANO**  
**Comune di San Giuliano**Distanza: fronte lunghevole  
Vest. 5 km da A1  
Magazzino: mq. 3.000  
H: mt. 7,00  
Rilabte: in base esigenze  
Uffici: mq. 600 disposti su  
tre livelli

Note: Involto le gode di ottima visibilità ed è dotato di impiantistica completa

**VENDESI****PROVINCIA DI LODI**  
**Comune di Pieve Fissiraga**Distanza: 2 km da A1  
Magazzino: mq. 11.000  
H: mt. 11,00  
Rilabte:  
in base esigenze  
Uffici: in base esigenze

Note: Immobile da realizzare su indicazioni dell'indicatore finale, ottima posizione, prezzo molto interessante. Possibilità frangimento

**AFFITTASI****PROVINCIA DI NOVARA**  
**Comune di Biandrate**Distanza: 50 km da Milano  
1 km da A1  
Magazzino:  
mq. 40.000 frangibile  
H: mt. 10,50  
Rilabte: a  
Uffici: in base esigenze

Note: Presenza frangimenti da mq. 5.000. Carri di ricambio, accessori, Pronta consegna. Offerta finanzia.

**VENDESI  
AFFITTASI****PROVINCIA DI GENOVA**Distanza:  
50 km da Genova  
Magazzino: mq. 70.000  
Rilabte:  
in base esigenze  
Uffici: in base esigenze

Note: Area industriale di mq. 200.000 pronta per essere edificata

**VENDESI****PROVINCIA DI BOLOGNA**  
**Comune di Malalbergo**Distanza: 1 km da casello  
autostrada A13 RO-PO  
Magazzino: mq. 33.000  
con mq. 17.700 edificabili  
Rilabte: possibilità di  
realizzare doppio fronte  
Uffici: in base esigenze

Note: Ott. urbanizaz., immobile da realizzare su indicazioni dell'indicatore finale, ottima posizione per messaggia

**VENDESI  
AFFITTASI****PROVINCIA DI ROMA**  
**Comune di Roma**Distanza: zona Torloni  
Magazzino: mq. 7.000  
Rilabte: doppio fronte  
Uffici: da costruire

Note: Immobile ideale per attività di distribuzione o spedizione

**VENDESI  
AFFITTASI****PROVINCIA DI ROMA**  
**Comune di Fiumicino**Distanza: 4 km da  
aeroporto  
Area: circa mq. 300.000  
H: mt. 10,50  
Rilabte:  
in base ad ipotesi  
Uffici: in base esigenze

Note: Possibilità vendita lotti singoli a partire da mq. 1.000. Urbani- zati e pronti per edificazione. Servizi integrati all'attività logistica



# Fiege: il cruccio è oggi il trasporto

“I costi minimi di sicurezza stanno oggi pesando in maniera forte sull’azienda perché dobbiamo farvi fronte noi” dice Paolo Catalano.

di Paolo Gilardi

**P**rima che Fiege, la grande industria logistica tedesca, con la caratteristica di essere un gruppo familiare, fondata da Joan Joseph Fiege nel 1873 e oggi giunta alla quinta generazione della famiglia alla sua guida, entrasse nel mercato italiano, quella che diventerà la Fiege Italia nel 1997, aveva già una sua storia e una sua rilevante valenza nel mercato logistico nazionale: si chiamava prima Società Borruso, nata nel 1941 a Roma, rilevata da Giacomo Catalano, manager del gruppo Mars, nel 1975. Ciò ha aiutato il gruppo tedesco nella sua penetrazione sul mercato italiano, specialmente per quanto riguarda l’area centro-meridionale, dove infatti a livello logistico è considerata leader, specie in alcuni particolari settori come quello della grande distribuzione. Andiamo a trovare, nello stabilimento di Colleferro, da poco inaugurato, Paolo Catalano, oggi Development and Communication Manager della Fiege Italia e già manager della Borruso. Come detto ci troviamo nello stabilimento di Colleferro, 40 chilometri a sud di Roma, a poche centinaia di metri dall’autostrada Roma-Napoli, che è una delle tre piattaforme dirette dell’azienda (le altre due sono posizionate a Faenza e a Lodi) e l’unica posizionate nel centro-sud. Partiamo nell’intervista da questo particolare.

**OPERATE QUI CON UN MAGAZZINO CHE HA UNA SUPERFICIE COPERTA DI 40 MILA METRI QUADRATI E MOVIMENTATE OGNI GIORNO OLTRE 900 TONNELLATE DI MERCI. COME STA ANDANDO IL LAVORO, IN QUESTO DIFFICILE MOMENTO, CHE COLPISCE IN PARTICOLARE L’AREA MERIDIONALE, SULLA QUALE VOI PUNTATE IN MODO PARTICOLARE?**

■ Premetto che noi non serviamo solo l’area centro-meridionale del paese. Del resto la crisi si registra nell’intero territorio nazionale, così come al di fuori dei nostri confini. E noi ovviamente ne risentiamo. Fortunatamente in maniera contenuta data la natura dei principali settori merceologici che sono al centro del nostro lavoro, ossia quello farmaceutico e quello del fast moving consumer goods. Settori che, comunque, reggono, anche se possono avere qualche flessione. Molto peggio sta chi opera in comparti per loro natura più esposti all’odierna crisi. Pensiamo, ad esempio, all’automobilistico. Certamente c’è da “combattere”.

**IN QUESTO “COMBATTIMENTO”, COME SIETE ORIENTATI?**

■ Un punto importante della nostra

organizzazione riguarda le piattaforme attraverso le quali serviamo la grande distribuzione. Una società come la nostra ha un senso solo se si misura, con grande flessibilità, all’interno di una catena logistica complessa, dall’approvvigionamento dei prodotti alla gestione dei resi, così com’è quella della grande distribuzione, dove sono richiesti, ad esempio, software evoluti, ci si deve confrontare con migliaia di codici, con esigenze diverse che riguardano sia i produttori del bene sia chi lo trasporta sia

i clienti finali. Assolviamo questo compito attraverso un sistema informatico, software e programmi dei quali siamo proprietari e che abbiamo messo a punto sulla base della nostra operatività. Lavoriamo per diverse catene e in alcune organizziamo tutta la distribuzione. Inoltre, consegniamo anche molto al dettaglio. La

**Stiamo resistendo alla crisi, anche perché lavoriamo in settori meno esposti**



merce la concentriamo in transit point da dove poi raggiunge la destinazione finale. Ed è un lavoro, come dicevo, complesso, perché la concorrenza è forte, i prodotti devono sempre essere reperibili negli scaffali, occorre assicurare la massima affidabilità e la continua tracciabilità delle merci. C'è in questo settore direi un'attenzione "esagerata" alla qualità del servizio. E qualche problema in tale direzione lo stiamo adesso incontrando, principalmente per le problematiche dell'autotrasporto.

#### **VOI LAVORATE CON PICCOLI AUTOTRASPORTATORI?**

■ In linea di massima sì, parliamo del 50%. Con gli autisti, per la maggior parte, abbiamo un rapporto ormai fidelizzato. Facciamo loro corsi di formazione, li abituiamo a "rappresentare" la nostra società. Infatti, sono loro che si presentano fisicamente ai clienti. I problemi cui accennavo stanno nel costo dell'autotrasporto, nel fatto che le tariffe a forcina, uscite dalla porta anni fa, stanno rientrando dalla finestra, anche se camuffate da "costi minimi di sicurezza", come se la "sicurezza" fosse quantificabile dentro un massimo e un minimo. La concorrenza è al limite e tanti clienti non accettano un aumento del 30%,



anche se sanno benissimo quanto è lievitato il costo del trasporto su strada, per accise, gasolio, assicurazioni, pedaggi. Oltretutto, con molti clienti abbiamo contratti firmati prima che tutto ciò accadesse. Il governo è tutto concentrato sull'autotrasporto, o meglio nell'evitare che si proclami il fermo, mentre sull'organizzazione complessiva della logistica parla molto, ma fa ben poco di concreto. Ogni tanto dico che se i nostri magazzini avessero le ruote e li potessimo spostare in mezzo all'autostrada, le cose cambierebbero. Purtroppo ne sono privi e ci dobbiamo arrangiare da soli.

#### **ALLARGANDO L'ORIZZONTE, FIEGE ITALIA È UNA "BRANCA" DELLA CASA MADRE TEDESCA, CHE SI STA MISURANDO ATTUALMENTE CON LA SITUAZIONE ECONOMICA INTERNAZIONALE. CHE RISVOLTI CI SONO SULLA VOSTRA ATTIVITÀ A LIVELLO NAZIONALE?**

■ Fiege ha il vantaggio, oggi lo è senz'altro, di essere un gruppo familiare, molto forte. Non è quotato in borsa, non è quindi toccato dalle "evoluzioni" di un titolo, dai suoi ribassi, né è obbligato a subire scadenze, come le "trimestrali", ma può programmare i propri investimenti anche a lungo termine. In un momento di grande turbolenza finanziaria come quello di oggi, questo, come dicevo, è un vantaggio. Il gruppo è presente in Europa in 17 paesi, conta 20 mila dipendenti, gestisce 210 piattaforme e tre milioni di metri quadrati di spazi logistici per un fatturato annuo di 1,45 milioni di euro. Si occupa anche d'ingegneria: Fiege Real Estate è in grado di coprire tutte le fasi della realizzazione di un magazzino, dalla scelta della location più conveniente al progetto, al disegno, alla realizzazione. In questo contesto molto strutturato, l'attività italiana è apprezzata e valorizzata. La presenza di Fiege nel nostro paese è ormai ben radicata, tanto che per la prima volta uno straniero, appunto un italiano, Stefano Vincinelli, amministratore delegato di Fiege Italia è entrato nell'executive board del gruppo, composto da dieci persone, e ha la responsabilità dell'area sud europea e di quella dell'est. Fiege Italia ha risposto bene alla sfida internazionale, sviluppando i suoi fattori chiave di successo. ■



Comitato Promotore:



Amministrazione Municipale di Genova



REGIONE LIGURIA



PROVINCIA DI GENOVA



COMUNE DI GENOVA



Camera di Commercio  
Genova

In collaborazione con:



COMPTONIA  
 Innovazione nel settore



Unione  
Interporti  
Riuniti



Innovability



oti nordovest  
 Innovazione e competitività

**3ª edizione**  
**FORUM INTERNAZIONALE**  
**INNOVAZIONE TECNOLOGICA PER LO SVILUPPO COMPETITIVO E SOSTENIBILE**  
**DEL SISTEMA LOGISTICO PORTUALE**  
**E DELLO SHIPPING**

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

TECNOLOGIE INNOVATIVE  
PER LO SVILUPPO DEL PROCESSO LOGISTICO

**LOGISTICA  
SOSTENIBILE**

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**

Green Shipping Summit  
 Progetti e tecnologie all'avanguardia per la promozione di un trasporto marittimo competitivo ed eco sostenibile

**EVOLUZIONE  
TRAFFICI**

Evoluzione dei traffici e nuove aree di mercato per il sistema portuale e marittimo nazionale

**GREEN  
PORTS**

Nuove energie e sostenibilità per porti, porticcioli e città marittime

Organizzato da:



Segreteria organizzativa

Gloria Cottafava - Via Sottoripa 1A, 16124 Genova  
 Tel.: +39 010 42 17 101 - Fax: +39 010 999 86 83 - Mobile: +39 348 479 4176  
 E-mail: g.cottafava@clickutility.it - Web: www.shippingtech.it

In contemporanea



# Porti sempre in stallo

L'assemblea dell'Assoporti ha riproposto il tema dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali come cardine fondamentale di un nuovo sviluppo, in attesa della riforma della legge 84/94.

di Carlo Ponti

**U**no dei principali punti su cui si è rivolta l'attenzione dell'assemblea annuale dell'Assoporti, svoltasi a Roma il 18 ottobre, è stato un argomento ormai scontato: l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Il presidente dell'associazione Francesco Nerli ha detto a tale proposito: "Una reale autonomia finanziaria è l'elemento essenziale per dare all'Autorità portuale la possibilità concreta di adottare strategie di crescita e di sviluppo del porto. Non solo, ma è determinante al fine di creare un'effettiva concorrenza tra i porti, basata sulla capacità delle Autorità di scegliere le migliori opportunità d'investimento anche dando vita a iniziative di partnership pubblico-private. La richiesta dell'autonomia finanziaria, nella forma di un 'ritorno' al porto di una quota di tributi proporzionali ai traffici che cia-

scun scalo produce, della ricchezza che crea, è un nostro obiettivo strategico. Si tratta, appunto, di creare un meccanismo oggettivo legato a quanta ricchezza un porto effettivamente produce. Un meccanismo da avviare presto per evitare la marginalizzazione dell'Italia dal mercato dei porti europei e mediterranei".

Nerli ha aggiunto subito dopo: "Per consentire alle Autorità portuali di svolgere pienamente il ruolo a supporto dello sviluppo e del 'sistema paese', riteniamo necessario un quadro strategico na-

*Nella foto, un'immagine del porto di Livorno*

**E' urgente una politica che disegni un "quadro strategico" per lo sviluppo della portualità**

zionale per il settore portuale, coerente con quello più complessivo della logistica. Anche questa è una priorità. Il compito di elaborarlo non può essere affidato a organismi meramente consultivi, che rappresentano quasi solo una parte, per quanto numericamente 'pesante', degli operatori del trasporto. Meno che mai questo 'quadro strategico' può essere il frutto di una pianificazione teorica, fatta a tavolino, ignorando che sono le navi a decidere dove andare e gli operatori che scelgono dove localizzarsi. Proponiamo di dotare il sistema di un disegno che indichi priorità, valenze, opportunità e compatibilità per aree geografiche a vasta scala, in modo da offrire un riferimento alla pianificazione territoriale delle Regioni, degli enti locali e a quella dei porti, che è compito delle Autorità portuali. Un disegno flessibile che sappia adattarsi in particolare per favorire l'ingresso di nuovi operatori, per attrarre capitali privati, per sviluppare, come dicevo in precedenza, partnership pubblico-private".

**Un aiuto** importante alle richieste del presidente Nerli è venuto dall'intervento di Patrick Verhoeven, segretario generale dell'European Sea Port Organisation-Espo, che ha presentato all'assemblea i risultati di un'indagine svolta dalla sua organizzazione sugli scali europei. Sul punto "caldo" dell'autonomia >



finanziaria, ha detto: “Tale autonomia, riguardo, ad esempio, l'imposizione di tributi portuali, specialmente nello stabilire la loro entità, differisce in Europa da regione a regione, in primo luogo nell'area mediterranea e in quella latina. Le Autorità portuali dell'area anglosassone sono quelle che hanno un'autonomia più elevata. In generale, esiste una forte contraddizione e una fondamentale 'debolezza' del sistema: mentre molte Autorità devono sostenere importanti investimenti e averne la responsabilità, nello stesso tempo non sono pienamente libere di gestire i propri introiti. Questo avviene specialmente nell'area mediterranea, e nelle Autorità portuali latine, ma si sta allargando anche a quelle aree 'nuove', che sono segnate da una rigida natura pubblica e che hanno scarsissima autonomia finanziaria. In questo contesto, le Autorità portuali italiane sono probabilmente quelle meno autonome di tutte”. Parole che sono state così commentate dal presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo: “Lo studio dell'Espo fa riflettere sull'ingessatura del nostro sistema portuale. Oltre che per l'autonomia finanziaria, anche per quella funzionale, le regole per la concessione delle aree, i vincoli demaniali. Il sistema italiano è il più lento e farraginoso d'Europa. Anche all'interno dell'arco latino, quindi nel confronto con Spagna e Francia, rischiamo di essere superati”.

**Un'“ingessatura”** che può costare cara alla nostra portualità, come ha sostenuto nell'intervento all'assemblea Sergio Bologna: “Il settore marittimo-portuale sta vivendo oggi una fase contraddittoria: il mercato è caratterizzato da un

eccesso di capacità di offerta e da noli che non sono neanche in grado di coprire i costi del trasporto. In questo quadro complesso e difficile, i porti italiani devono dotarsi di piani di sviluppo in grado di assicurare un allargamento della propria sfera d'influenza e di riuscire a entrare in

### **I nostri porti lavorano in un'ottica esclusivamente “regionale” che deve essere superata**

competizione con i porti nord-europei, mediterranei e africani. Se ciò non avverrà, l'aumento di produttività non potrà realizzarsi che a scapito di altri porti nazionali, senza riuscire a intercettare i flussi più importanti di merci che oggi si muovono proprio sulla direttrice Cina-India-Europa continentale”. Un obiettivo, quello sottolineato da Bologna, che richiede il superamento della logica prettamente “regionale” che caratterizza i nostri porti, anche i più importanti, e che pone gli scali in gran parte al servizio del proprio retroterra naturale. Così, ad esempio, i porti liguri servono essenzialmente l'area nord-ovest del paese e l'Emilia Romagna, mentre a sud Napoli e Salerno servono la Campania e le regioni limitrofe. Occorre, per competere, “salire di livello”, porsi in un'ottica europea. Come fare?

**Nerli ha inquadrato** il problema. Ha sottolineato, intanto, il ruolo che già oggi svolge il porto in Italia per tanti aspetti: l'incidenza della componente marittima sul commercio estero italiano; l'importanza dell'area mediterranea in uno scenario che vede un peso non più predominante delle rotte marittime nord atlantiche; i grandi volumi di merci e prodotti che muovono

per via marittima verso gli insediamenti industriali; il peso della modalità marittima nella logistica dei prodotti energetici; i traffici inframediterranei; l'andamento positivo della crocieristica, anche in un momento di crisi economica. Da questo “zoccolo duro”, i porti devono essere messi in condizione di crescere, non solo con il riconoscimento dell'autonomia finanziaria, ma anche attraverso processi di semplificazione e di velocizzazione delle procedure nel campo della pianificazione e della realizzazione delle infrastrutture portuali e dei dragaggi in particolare, nel campo delle concessioni e delle autorizzazioni. Interventi questi ultimi tutti a costo zero. Inoltre, il presidente dell'Assoporti, ha chiesto altri provvedimenti “dal costo contenuto, ma indispensabili”, come la parziale e temporanea defiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali; la riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi portuali; la conferma degli incentivi per il combinato strada-rotaia e delle misure a sostegno dell'armamento italiano, a partire dal “registro bis”. “Misure - ha aggiunto Nerli - in grado di dare risposte anche alle esigenze dei porti con prevalente funzione di transhipment”. Tutto ciò serve, secondo il presidente dell'Assoporti,



per “reggere sul fronte della competitività e per articolare l’ulteriore sviluppo, che deve essere guidato da quel disegno strategico globale di cui parlavo in precedenza”.

**Un'altra questione**, al centro di tanti, “storici” dibattiti, affrontata nel corso dell’assemblea, è stata quella “se i porti italiani siano troppi”. Nerli ha dato la sua versione: “Se consideriamo la geografia, la distribuzione e le caratteristiche delle aree produttive e degli agglomerati urbani del paese, i nostri porti non sono troppi. Inoltre, non si può ignorare che i ‘molti’ porti di rilievo almeno nazionale, data la loro distribuzione sul territorio, di fatto sono l’unica eccezione al disegno ‘duale’ del sistema delle altre infrastrutture logistiche, penso in particolare al sistema autostradale e a quello ferroviario”.

**Per Assoporti sono importanti anche interventi a costo zero, come velocizzare le pratiche burocratiche**

**Su tutte** queste problematiche ci si attendeva una presa di posizione da parte del ministro dei Trasporti Altero Matteoli, che avrebbe dovuto concludere l’assemblea. Per altri impegni non è stato presente. Al suo posto, a nome del governo, ha parlato il sottosegretario all’Economia Luigi Case-

ro, che, giocoforza, è stato generico sugli specifici temi della portualità, ma che in qualche passaggio ha fatto intendere che difficilmente passerà la linea dell’autonomia finanziaria. A questo proposito ha detto infatti che è impossibile che “la riscossione dell’Iva possa essere affidata alle Autorità portuali”. Non resta che attendere le decisioni del parlamento e del governo sulla riforma della 84/94, quando finalmente arriverà. ■



Immagina il tuo futuro,  
noi lo progettiamo  
e lo costruiamo.



**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, a servizio della GDO e del pharma.

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 o performance
- Polizze globali sull’intera opera eseguita
- Assistenza post-vendita

**Più di 14 milioni di m<sup>2</sup> di immobili costruiti.  
Oggi in 19 paesi tra cui Romania, Polonia,  
Marocco, Cina.**

# L'interporto di Novara "aspetta" la Svizzera

Presentato un piano industriale in tre fasi per far fronte al raddoppio dei traffici che sarà generato dai tunnel elvetici.

di **Alessia Furia**

**U**na grande sfida vedrà impegnato negli anni a venire il Cim spa-Interporto di Novara. Attualmente l'impianto intercetta il 51,5% del traffico Uti che passa per il Sempione, ma a causa della mancanza di una rete intermodale adeguata, di un territorio già saturo di insediamenti logistici e di magazzini e di una scarsa presenza di servizi alle persone, alle imprese e ai mezzi di trasporto, l'interporto di Novara non è in grado di soddisfare le richieste dei clienti. Con il risultato, oggi, di vedersi costretto a rifiutare la domanda di spazi operativi che proviene dal mercato.

Tuttavia, la situazione potrebbe completamente ribaltarsi, grazie a un ambizioso Piano Industriale, articolato in tre fasi, che è stato appena presentato dal Cim in un convegno presso la camera di commercio di Novara. L'obiettivo più ambizioso del Piano è di cogliere le opportunità stimate entro il 2020, quando, intercettando il 50% del differenziale del traffico delle Uti stimate via Gottardo (ovvero 289.130), il Cim supererebbe le 410 mila unità l'anno solo con gli incrementi del traffico di merci generati dall'apertura dei due nuovi trafori svizzeri.

**La partita**, per nulla facile, si gioca sul fronte del miglioramento dell'efficienza della struttura terminalistica dell'inter-

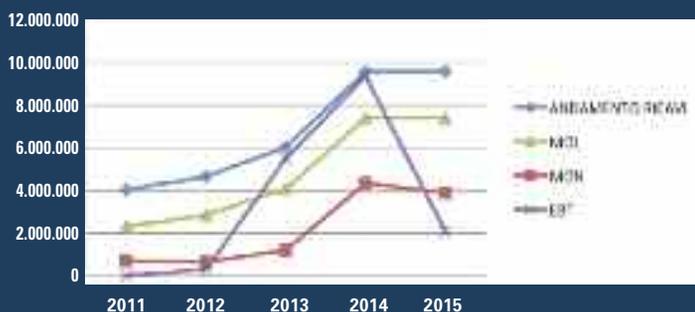
porto di Novara, che oggi ha grossi limiti dovuti alla scarsità di collegamenti ferroviari, a livello sia di rete sia di nodi. Ciò si traduce nell'impossibilità di gestire

**E' urgente adeguare la rete della nostra ferrovia per accogliere convogli più lunghi**

anche un solo treno in più rispetto a quelli che si riescono a manovrare oggi nel terminal. A questa evidente debolezza se ne va a sommare un'altra di pari gravità: la scarsa capacità di deconsolidare le merci a causa della carenza di spazi adibiti a laboratori e magazzini. All'interno dell'interporto, infatti, si è esaurita la possibilità d'insediamento per gli stessi operatori che vi lavorano, dato che tutti gli spazi a disposizione sono stati già occupati al cento per cento. "Gli investimenti che abbiamo previsto nel primo quinquennio (I fase 2011- 2015 del Piano strategico) - ha detto l'amministratore delegato Mauro Chiotasso - sono concentrati soprattutto nella terminalistica. E riguardano, innanzitutto, la rimessa in funzione dei binari e del piazzale intermodale dello Scalo Boschetto, un intervento prioritario al fine di realizzare successivamente l'upgrade dello scalo ovest. Un'operazione, quest'ultima, importantissima che ci consentirebbe, tra il 2014 e il 2015, di raddoppiare la capacità di lavorazione delle merci



## ANDAMENTO RICAVI/MOL, MON E EBT I FASE (2011-2015)



nell'ambito della terminalistica". Previ- sta poi nello stesso biennio, in accordo con le ferrovie, la fase di verifica delle condizioni per accogliere il traffico merci proveniente dalla direttrice del Gottardo (sia in merito all'entità e alle tipologie dei traffici sia ai collegamenti di rete e nodi del servizio merci). "La realizzazione della galleria di base del S. Gottardo (la Gotthard-Basistunnel) che, co-

me annunciato da fonti svizzere, sarà aperta nel 2016 - ha aggiunto Chiotasso - rientra nel progetto che coinvolge la Svizzera per lo sviluppo della linea ad alta velocità nella rete europea. L'apertura dell'altro traforo del Monte Ceneri sull'asse del San Gottardo è prevista, invece, entro il 2019. Per queste date vi sarà un incremento di traffico di merci sul nodo di Novara superiore all'insieme di quelle che vengono trattate oggi. Siamo quindi al raddoppio. Tutto ciò comporta un forte sviluppo della capacità dello stesso nodo al fine di accogliere queste merci". Per non farsi trovare impreparati all'appuntamento, urge un adeguamento della rete ferroviaria con binari adatti all'alta velocità, lungo la tratta che dalla Svizzera discende verso Novara, sulle direttrici di Luino, Chiasso e Como. Le merci arriveranno, infatti, su treni adeguati ai nuovi standard per quanto riguarda le dimensioni (treni di 750 metri). "Attraverso la verifica - ha precisato il presidente del Cim Paolo Ravellotti - cercheremo di capire come fare per accogliere questi treni di lunghezza e di tonnellaggio nettamente superiori rispetto a quelli previsti sui nostri nuovi terminal. Infatti, quelli che si realizzeranno sullo Scalo

Boschetto saranno adeguati a treni di lunghezza massima pari a 600 metri (e treni di 650 metri sullo scalo ovest). Di conseguenza nessuno degli scali potrebbe ricevere le merci in arrivo dal San Gottardo. Terminata la verifica, si darà avvio alla II fase del Piano Industriale 2015-2017, nella quale si concentreranno gli investimenti in nuove infrastrutture di servizio terminalistico per operare l'adeguamento ai treni e accogliere i traffici di merci attesi dalla direttrice del Gottardo".

**Per quanto** riguarda l'insediamento logistico, il Cim, mantenendo la sua mission, cioè quella di essere un centro intermodale merci, non offrirà servizi di logistica, ma svilupperà immobili di logistica. Nello scalo ovest e nello scalo Boschetto vi sarà la realizzazione di poche migliaia di metri di strutture di logistica, mentre lo sviluppo più consistente riguarderà le zone nord est ed est del Cim, in prossimità delle principali arterie di comunicazione. Qui si troveranno, infatti, gli insediamenti di logistica più interessanti perché collocati in posizioni strategiche, ossia in prossimità dell'interscambio modale ferro/gomma e in prossimità della rete autostradale e delle tangenziali.

**Nel Piano** è previsto poi un investimento, più modesto rispetto alle altre componenti, per lo sviluppo di servizi alle persone, alle imprese, alle merci e ai mezzi. Un segmento, oggi particolar-

**Il piano prevede, per il 2019, un insieme di finanziamenti pari a 350 milioni di euro**

*Particolare attenzione è rivolta dal piano all'aumento delle attività logistiche*



**act:onaid****operazione fame**

11.000 I BAMBINI A RISKIATA LA VITA

# Sarà il prossimo Einstein?

## Aiutalo a diventare grande, con l'adozione a distanza.

Millioni di bambini nel Sud del mondo crescono malnutriti e senza diritti. Ma chissà cosa potrebbero fare se potessero avere cibo, acqua potabile, cure mediche e un'istruzione.

**Adotta un bambino a distanza**, aiuterai lui e la sua comunità a costruirsi un futuro migliore. Oggi cambiare il mondo dipende da te. Un giorno, dipenderà da lui!

Per ricevere le informazioni sul bambino e la comunità che potrai sostenere, spedisci in busta chiusa il coupon qui riportato a:  
**ActionAid - Via Broggi 19/A - 20129 Milano**, invialo via fax al numero **02/29537373** oppure chiamaci allo **02/742001**.

Nome  Cognome

Via  n°

Cap  Città  Prov

Tel  Cell  E-mail

Al sensi del d.lgs. 150/2001, La informiamo che: al titolo del trattamento è ActionAid International Italia Onlus ed è legale, AAI - Milano, Via Broggi 19/A. Il responsabile del trattamento è il dott. Marco De Ponte, con Sede legale AAI, c/o 150/2001, via Broggi 19/A. Per le informazioni sul trattamento e degli accordi sottoscritti, eccetto quando per il trattamento per il perseguimento dello stesso si fa ricorso a terzi, si rivolga al titolare del trattamento, ovvero al responsabile informazioni, di cui è fornito dal sito [www.actionaid.it](http://www.actionaid.it). Ai fini pratici per poter adattare la Sua richiesta, il responsabile gli sollecita, può rivolgersi all'indirizzo responsabile per conoscere i suoi dati, verificare le modalità del trattamento, chiedere che i dati siano eliminati, rivisitati, cancellati, aggiornati o per opporsi al trattamento degli stessi a motivo di inesattezze. Presso l'atto di questo processo, si consiglia il trattamento on-line dati.

ZLF

Data e luogo  Firma



*L'ultima fase del piano prevede ulteriori adeguamenti strutturali*

re i 350 milioni di euro. “A regime - ha spiegato Chiotasso - raggiungeremo il rapporto tra terminalistica e magazzini degli altri grandi interporti nazionali, il che significa ipotizzare che, come a Padova e Bologna, l'interporto di Novara possa arrivare a generare tra i tre e i quattro mila posti di lavoro”. Una svolta importante per il territorio che richiederà la collaborazione e la partecipazione di quanti più soggetti possibili.

**Il Piano Industriale** parte da lontano. Ad aprile, con la sottoscrizione dell'Atto di indirizzo per il sistema delle merci e della logistica nel nodo di Novara sono state, infatti, poste le basi dello sviluppo coinvolgendo il governo, la Regione, la provincia, i comuni di Novara, Galliate, e San Pietro Mosezzo oltre a FS Logistica, Ferrovie Nord Milano e Satap. Il Piano si chiude con una serie di proposte e di strumenti per il coordinamento delle decisioni a livello urbano, di Area Vasta e di Quadrante che vanno da un comitato d'indirizzo per le ricadute sulla città agli sportelli per ottimizzare i flussi e le connessioni con le altre piattaforme logistiche presenti nel novarese. ■

mente carente, che vedrebbe la creazione di società ad hoc per poter essere gestito al meglio. A tale proposito, tra le proposte già avanzate dal Cim, va sottolineato il progetto “Porta di Novara” per lo sviluppo di una' area funzionale di accoglienza connessa al casello autostradale Novara Est, con uffici, attività ricettivo-commerciali, spazi verdi attrezzati e “orti urbani” e il progetto Centro Lavaggio sviluppato dal Cim con il supporto della provincia di Novara, tramite il progetto europeo Chemlog.

**L'ultima fase** del Piano (III fase 2018-2019) prevede la possibilità di un'ulteriore espansione in termini di operatività terminalistica nell'eventualità che il mercato, in seguito ai nuovi flussi di traffico merci provenienti dai porti di Genova e Savona e dal Frejus, dovesse richiedere l'incremento delle potenzialità. Il Piano comprende anche scelte innovative in termini di ICT e scelte sostenibili per l'ambiente con l'utilizzo sia

d'impianti fotovoltaici che sfruttano l'energia solare per produrre energia elettrica sia di biomasse. Non solo. Si segnalano anche progetti di city logistics e reverse logistic e l'utilizzo di nuove tecnologie operative. Complessivamente il Piano prevede investimenti per poco più di 120 milioni di euro nella prima fase 2011-2015 e a regime potrebbe sfiorare

## CRONOPROGRAMMA SINTETICO

|                        | PREFASE            |           | FASE 1            |         |      | FASE 2                            |      | FASE 3        |      |
|------------------------|--------------------|-----------|-------------------|---------|------|-----------------------------------|------|---------------|------|
|                        | 2011               | 2012      | 2013              | 2014    | 2015 | 2016                              | 2017 | 2018          | 2019 |
| <b>AREE INTERVENTO</b> |                    |           |                   |         |      |                                   |      |               |      |
| <b>TERMINALISTICA</b>  | Terminal Boschetto |           |                   |         |      |                                   |      |               |      |
|                        |                    | CIM Ovest |                   |         |      |                                   |      |               |      |
|                        |                    |           | Verifica Gottardo |         |      | terminal Est<br>terminal Gottardo |      |               |      |
|                        |                    |           |                   |         |      |                                   |      | potenziamento |      |
| <b>LOGISTICA</b>       | CIM Ovest          |           |                   |         |      |                                   |      |               |      |
|                        | Boschetto          |           |                   |         |      |                                   |      |               |      |
|                        |                    |           |                   | CIM Est |      |                                   |      | CIM Est       |      |
|                        |                    |           |                   |         |      |                                   |      | CIM Nord Est  |      |
| <b>SERVIZI</b>         |                    | CIM Ovest |                   |         |      |                                   |      |               |      |
|                        |                    | Boschetto |                   |         |      |                                   |      |               |      |
|                        |                    |           |                   | CIM Est |      |                                   |      |               |      |
|                        |                    |           |                   |         |      |                                   |      | CIM Nord Est  |      |

# I problemi irrisolti dell'“ultimo miglio”

Tanti studi e analisi, ma poche iniziative concrete specie per quanto riguarda le consegne di merci nelle grandi aree urbane.

di **Antonio O. Ciampi**

**Q**uella sporca ultima meta”. È il titolo di un film americano di alcuni anni fa, ma sembra che possa

oggi rappresentare il pensiero di molti operatori logistici che devono confrontarsi con i problemi della distribuzione fisica connessi con “l'ultimo miglio”, un aspetto che è sempre più importante per la progressiva concentrazione della popolazione (nel 2050 è previsto che l'85% della popolazione mondiale vivrà nei grandi centri) e dei servizi nei centri urbani. Per rendere efficace il ciclo ordine-consegna, è necessario affrontare e risolvere le tematiche della distribuzione fisica connessa con l'ultimo miglio.

**Se ne è parlato** in un recente convegno promosso a Milano dall'Ailog e patrocinato dal ministero per lo Sviluppo Economico, da Regione Lombardia, provincia e comune di Milano e dalla camera di commercio milanese. Proprio quest'ultimo interlocutore, per bocca di Sergio Rossi, che ne è il dirigente Area Sviluppo Territorio e Mercato, ha spiegato come siano stati avviati incontri di “consultazione e confronto con studiosi e attori della logistica per misurare i flussi logistici di Milano come nodo di una rete globale. Le ricerche hanno permesso di migliorare la conoscenza, l'informazione e la metro-

logia della logistica del capoluogo lombardo, affrontando due ordini di problemi metodologici: il primo riguardante la definizione della Regione Logistica Milanese

**Al trasporto delle merci si deve nelle città il 40% delle emissioni e il 20% del traffico**

(RLM) e il secondo relativo alla misurazione dinamica dei flussi”. Per Marino de Luca, Ordinario di Ingegneria dei trasporti presso l'Università degli studi di Napoli Federico II, il problema è che “la city logistics è stata oggetto di grande attenzione nell'ultimo decennio in Europa e in Italia con finanziamenti anche cospicui (progetti Bestufs, Mérope, City Ports, Cityporto, City Freight, Merci, Sugar, etc.) Il tema è stato ben individuato, i costi sono stati documentati e denunciati, le difficoltà d'intervento messe a fuoco, le ricadute positive sono almeno qualitativamente note, le sperimentazioni fatte fanno ben sperare ma... d'innovazioni sostanziali e risolutive non c'è traccia: non si è andati al di là di proposte di norme e regolamenti (orari di carico e scarico, selezione dei distributori, spazi su strada per le merci...) senza intervenire organicamente sulla supply chain”. Per questo, secondo de Luca, è necessario creare un sistema riferito alla scala metropolitana (o a un sistema

di città medie) caratterizzato dal ricorso a piccoli transit points interni all'area urbana che consentano di: accorpate le spedizioni destinate allo stesso esercizio commerciale e agli esercizi di una stessa area (quartiere, comune, insieme di piccoli comuni) pur provenendo da origini diverse; usare veicoli adatti (per portata e potenziale inquinante) alle diverse tratte tra l'origine prima e la destinazione ultima; elevare i coefficienti di riempimento, ridurre i veicoli in moto, operare per più ore nella giornata e operare di notte nei transit points e di giorno presso i negozi.

**Il tutto** con una particolare attenzione anche all'ambiente e alla sicurezza. “Il trasporto urbano di merci - ricorda Jean-Yves Gras, Business Solution Direc-

Fotolia.com



tor di Geodis - rappresenta il 50% del consumo urbano di combustibile, il 35% delle emissioni di CO2 e il 20% del traffico; l'85% delle soste dei veicoli logistici sono *contra legem* e a loro spetta il 15% degli incidenti stradali".

Un'esperienza in questo senso è stata illustrata da Walter Stefan, collaboratore dell'interporto di Padova per il progetto Cityporto, attivo dal 21 aprile 2004: "Si tratta di un servizio attivo di consegna delle merci in ambito urbano mediante l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (elettrici, a metano o a tecnologie ibride), che raggruppa le consegne dei diversi operatori commerciali, diminuendo contestualmente il traffico dei veicoli per il trasporto merci. Il progetto, a cui hanno già aderito 55 operatori logistici, è nato dalla legge 36/99 emanata dalla Regione Veneto e riguardante 'Norme per la razionalizzazione del traffico e della distribuzione delle merci e per l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico all'interno delle aree urbane' e si basa su un accordo di programma fra comune, provincia, camera di commercio, Aps e Interporto di Padova. E' un Piano operativo e industriale appositamente

concepito, una normativa premiante a livello fiscale e d'incentivi e da contributi da parte degli enti locali".

**La merce**, destinata in centro città-Ztl e aree limitrofe, viene consegnata presso un centro di distribuzione urbana localizzato a ridosso della città, all'interno dell'area dell'interporto. Da qui partono i mezzi a metano e/o elettrici per la distribuzione finale ("ultimo miglio"). Ogni collo viene identificato e una nuova etichetta contenente un codice a barre Cityporto viene apposta sul pacco.

L'operatore registra la consegna e il sistema Gps-Gpr invia il codice a barre e la corretta posizione geografica al server centrale. A intervalli regolari il server è informato automaticamente circa tempi, posizione, consegne effettuate,

*Il proliferare dei centri commerciali rappresenta un grave "problema" logistico*

## Occorre riorganizzare il sistema di consegna delle merci, concentrandole in transit point

così da ottenere il tracciamento dei colli durante il loro viaggio. I clienti Cityporto (operatori, corrieri e spedizionieri) possono vedere in tempo reale dove si trova il mezzo Cityporto e se i loro pacchi sono stati consegnati. I risultati sono stati significativi: da uno studio commissionato dall'interporto di Padova, è emerso che nell'arco di 24 mesi le percorrenze sono scese di 145 mila km (1.216 km/giorno), il consumo di gasolio è calato di 14.800 litri a fronte di un consumo di metano di 3.904 kg, la emissione di CO2 è calata di 219,65 tonn e quella di Pm10 di 51,4 kg.

**Per Stefano Vaccari**, ad di Logistic Line, "la produzione è sempre più esternalizzata e i primari centri distributivi si stanno concentrando nella seconda periferia dai 50 ai 100 chilometri dalle grandi città. Inoltre i costi delle risorse (energia, carburanti, tasse locali) sono destinati a salire e per questo diviene imperativo ridurre il percorso dei mezzi, ridurre i tempi di consegna e saturare i mezzi di trasporto. Anche perché si assiste a una sempre più alta incidenza del traffico merci nelle città: il 70% dei veicoli commerciali viaggia in aree urbane, il 20% dei veicoli circolanti in città è adibito al trasporto merci e il 40% delle emissioni inquinanti è attribuibile al trasporto merci". Peraltro nel parterre del convegno qualche voce parla di una necessità di direttive da parte delle amministrazioni. Ad esempio, a Londra la pollution tax ha costretto i principali corrieri espresso ad adottare veicoli ibridi o elettrici per garantire un risparmio in materia di tasse (e quindi di costi addebitabili al cliente) e una efficienza di servizio analogo a quello dei veicoli tradizionali. ■





**Guida  
Tuveri**

dal 1926.

L'Elenco dei Professionisti  
del trasporto e della logistica

**transportonline.com**

dal 1996. Il primo portale dedicato

**Potete farvi conoscere da oltre 100.000 aziende  
che acquistano servizi di trasporto e logistica merci,  
avere nuove opportunità commerciali e sviluppare  
il vostro business.**

***Richiedete informazioni:***

**tel. 011 840855 fax 011 842590**

**e-mail [info@transportonline.com](mailto:info@transportonline.com)**

**PUBLI  
TRANS** PUBLITRANS Srl  
Concessionaria  
esclusiva in Italia  
e all'estero



Archivio Gazeley

# Sempre più veloci

Le aziende logistiche, oggi, devono confrontarsi con due problemi: impegnarsi per ridurre i costi operativi e, dall'altro lato, aumentare l'efficienza del livello del servizio offerto ai clienti. Questo vale, in primo luogo, per quelle che lavorano con la grande distribuzione organizzata, che presenta particolari complessità. Da queste esigenze è scaturita la necessità di migliorare nel processo produttivo l'organizzazione dei magazzini. Un problema che si sta affrontando aumentandone l'automazione e la tecnologia nella gestione. Nelle pagine seguenti, presentiamo i magazzini della Fercam di Rho e della Cavit di Ravina di Trento e parliamo del "sistema vocale" della Number 1 a Parma.

# La scelta di Fercam per il magazzino di Rho

L'azienda, per ottimizzare la gestione e la movimentazione delle merci, ha usato Stock System della società Replica Sistemi.

di **Maddalena Tufarulo**

**M**etti insieme due società come Replica Sistemi e Fercam: la prima, specializzata nella progettazione di applicazioni software per la gestione della logistica di magazzino e la programmazione dei trasporti, la seconda, azienda multinazionale di logistica e trasporti. Risultato: un perfetto connubio. Metti poi l'utilizzo da parte di Fercam di StockSystem® Evolution software per la conduzione del magazzino, integrato alla tecnologia Voice e DFDDogana per l'organizzazione del deposito doganale, fiscale e Iva. Tutto ciò per un obiettivo: garantire ai clienti, appartenenti a qualsiasi settore merceologico, un servizio flessibile, preciso e puntuale nella gestione e consegna delle merci.

**Così, Replica Sistemi**, primo partner Vocollect™ in Italia ad aver installato presso oltre cento clienti soluzioni voice-based, ha organizzato a Rho, il 12 ottobre scorso, l'evento "Logistica dal vivo: dalla teoria alla pratica - Visita al magazzino di Fercam", per mostrare sul campo l'organizzazione dei flussi e l'elevata efficienza raggiunta dall'operatore logistico con l'utilizzo della tecnologia vocale. Su un'area di 30 mila mq, il centro logistico e smistamento di Rho ha a disposizione 13 mila mq di superficie di magazzino con

una capacità pari a 20 mila posti pallet. Cuore della struttura è l'impianto di trazionamento a catena, lungo 300 metri, che garantisce maggiore velocità ed efficienza delle operazioni di cross-docking delle merci in arrivo e in

**Sono aumentate la produttività e l'efficienza nella gestione delle attività e sono calati gli errori**

partenza 24 ore su 24, attraverso 86 portoni di carico distribuiti lungo i lati del magazzino e che hanno dei display luminosi per una più rapida e chiara identificazione. Le rampe, attaccate all'esterno,

garantiscono maggiore sicurezza per i carrelli elevatori. Oltre a essere destinato a fornire servizi logistici, il centro ha il ruolo di road hub, ossia serve alla rete del collettame nazionale ed europeo con traffici di linea giornalieri da e verso destinazioni italiane ed europee. Qui gli operatori si servono di StockSystem® Evolution per una gestione avanzata di tutti i processi logistici di magazzino: ricevimento merce, stoccaggio, movimentazione interna, prelievo, inventario, spedizioni, controllo e statistiche. Il software utilizza tecnologia Microsoft .Net su piattaforma Sql Server 2008 (Reporting Service e Analysis Services) ed è integrato con le più innovative e consolidate tecnologie informatiche: il

sistema vocale e di radiofrequenza. Il primo permette, con l'utilizzo di terminali vocali, di dialogare direttamente con il sistema gestionale attraverso la voce. Il secondo, invece, consente di trasmettere in tempo reale i dati al sistema di gestione del magazzino. Gli operatori addetti alla logistica lavorano utilizzando terminali RF (Radiofrequenza) e RFID interfacciati con ripetitori remoti Access Point. Tale sistema permette di aumentare la produttività, il grado di efficienza nella gestione delle attività e ridurre gli errori e i costi di gestione.

**Sviluppato** su un'architettura aperta e configurabile, StockSystem supporta realtà logistiche articolate grazie alla gestione multisito e multideposito:

Archivio Fercam



*Nella foto grande, una veduta dall'alto del magazzino, che può ospitare 20 mila pallet su 13 mila m<sup>2</sup>*

ogni cliente è associato a diverse logiche di mappatura, stoccaggio, prelievo e movimentazione. Non è tutto: è multisocietà, cioè gestisce le merci di diverse società presenti in un unico magazzino, e multilingua, ovvero ogni operatore che accede al sistema, sia attraverso terminale radio/voice sia attraverso PC, è dotato di propri username e password che determinano, oltre alla lingua di utilizzo, le funzioni accessibili.

**Per quanto** riguarda il sistema vocale StockVoice, gli operatori di magazzino, utilizzando un terminale Vocollect Talkman®, computer leggero e indossabile alla cintura, dotato di cuffie e microfono, lavorano in maniera veloce e sicura con mani e occhi liberi. StockVoice è adatto a qualsiasi ambiente industriale, si inserisce in una piattaforma multilingua ed è indipendente dal linguaggio (o inflessione dialettale e pronuncia) che l'operatore correntemente utilizza per parlare. Questo sistema, denominato Voice Dependent, garantisce un'elevata qualità di riconoscimento vocale e permette l'utilizzo all'interno di ambienti rumorosi e



freddi (fino a -40°). Il sistema utilizza il riconoscimento vocale per trasformare i dati, ricevuti e inviati al server, in comandi semplici ed efficaci. L'operatore è così facilitato nell'eseguire tutti quei processi logistici che necessitano di rapidità d'esecuzione, accuratezza delle operazioni e tempestività disponibile delle informazioni. Nella pratica, l'operatore riceve dal computer un comando vocale e ritrasmette/conferma le informazioni attraverso la voce. Gli errori vengono evitati grazie a un siste-

### **Il sistema facilita tutti i processi che richiedono più informazioni e rapidità d'esecuzione**

ma di controllo incrociato, che garantisce maggior agilità, rapidità - specialmente nelle funzioni di picking -, efficienza nella preparazione degli ordini, produttività e precisione. In conformità con quanto richiesto dalla normativa doganale, Fercam ha adottato anche la soluzione DFDDogana® di Replica Sistemi ideale per la gestione delle attività doganali grazie alla completezza delle funzionalità e alla perfetta integrazione con StockVoice, intensificando in tal modo i collegamenti dei maggiori centri economici nazionali ed europei verso, ad esempio, i nuovi mercati dell'est. Questa è dunque un'ottima soluzione per le aziende che hanno la necessità di gestire al proprio interno la contabilità del deposito fiscale/doganale e rintracciare i prodotti in magazzino a seconda del loro status doganale e fiscale. Infine, DFDDogana s'integra con Connect2ARCn, il modulo di Replica Sistemi che permette di gestire in modo semplice e immediato la ricezione telematica dei DAA dell'agenzia delle dogane. Connect2ARC consente una concreta riduzione dei tempi e degli errori legati alla nuova operatività richiesta: attraverso semplici schermate l'utente può cercare velocemente i DAA ricevuti/spediti, collegandosi direttamente alla pagina web dell'agenzia delle dogane. ■



# Automazione spinta per vini e spumanti

Il caso della Cavit, che ha realizzato di recente un magazzino porta-pallet automatizzato a doppia profondità, collegato ad un sistema di movimentazione a rulli e navette sterzanti indipendenti.

di Sara Perotti

**C**avit, importante realtà vinicola italiana, nasce in Trentino nel 1950 dall'esigenza dei viticoltori della regione di offrire prodotti di elevata qualità e proporre in modo moderno i propri vini. Ad oggi, con un fatturato pari a 151,6 milioni di euro (esercizio 2010-2011), l'azienda è una delle maggiori realtà italiane del settore, attiva con successo a livello nazionale e mondiale. Rappresentando oltre 4.500 viticoltori associati a 11 cantine, detiene il 60% della produzione vinicola trentina (circa 6.000 ettari di coltivazione). Presente ai concorsi enologici internazionali più rinomati e prestigiosi, dal 2000 ad oggi Cavit ha ottenuto diverse certificazioni ed oltre 400 tra premi e riconoscimenti.

All'interno del proprio core business l'azienda si occupa di raccogliere, esaminare e selezionare le materie prime derivanti dalle migliori produzioni delle Cantine Cavit Sociali associate, sottoponendole ad un severo controllo in ogni fase, dall'affinamento all'imbottigliamento. Il catalogo delle referenze conta oltre 700 item, suddivisi tra diverse linee di prodotto: queste ultime spaziano dalle "super premium" (quali i

Masi) alle "premium" per il canale della Gdo (Mastri Vernacoli) e Ho.Re.Ca. (Bottega Vinai) e comprendono anche linee "ecologiche" in bottiglie con vuoto a rendere. Gli

**Il progetto è stato guidato dall'esigenza di ottimizzare l'utilizzo degli spazi esistenti**

articoli nel complesso sono caratterizzati da un'elevata eterogeneità, dettata anche dalle diverse esigenze in termini di packaging, palletizzazione, tipologia di spedizione e mercato di

destinazione. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, le vendite sono tipicamente rivolte a grossi clienti/distributori nei maggiori mercati internazio-

nali, ai grandi clienti italiani della Gdo, ma anche ai tanti clienti del canale Ho.Re.Ca. e bottiglierie sparsi su tutto il territorio nazionale. La sede centrale di Ravina di Trento, oltre agli stabilimenti produttivi ed alla struttura logistica, ospita la cantina del vino, la cantina dello spumante e l'eno-teca. All'interno del sito l'azienda ha recentemente sviluppato un magazzino porta-pallet automatico e un sistema di movimentazione automatizzato per il trasferimento della merce da/verso le baie ergonomiche di picking e verso le altre aree dell'impianto logistico-produttivo. L'intero iter progettuale è stato guidato dalla necessità di ottimizzare l'utilizzo dei volumi esistenti, migliorare la tracciabilità della merce e velocizzare i tempi, incrementando la capaci-

**VEDUTA DEL MAGAZZINO CAVIT A RAVINA DI TRENTO**



tà di stoccaggio e la flessibilità di movimentazione. Tali motivazioni, accompagnate dall'esigenza di una maggiore capacità dei fine linea produttivi, hanno portato alla realizzazione di una nuova unità logistica dedicata, che ha occupato parte dell'area utilizzata dalla precedente logistica manuale. La soluzione è stata realizzata con il supporto di System Logistics (si veda box fornitore a lato); essa è interamente supportata dalla gestione in radio-frequenza e coordinata dal WMS (Warehouse Management System) di magazzino.

**L'impianto automatizzato.** Inserito all'interno di un edificio dal design innovativo, il nuovo magazzino automatizzato e l'area di movimentazione ricoprono una superficie complessiva di circa 7.000 m<sup>2</sup> e si sviluppano su un'altezza utile compresa tra i 19 e i 20 m. La realizzazione dell'edificio che ospita la parte logistica ha rappresentato un'importante sfida architettonica, che ha dovuto conciliare le esigenze logistiche e di conservazione ottimale del prodotto con quelle dettate dal contesto paesaggistico nel quale l'edificio è collocato. Il magazzino automatizzato che sorge al suo interno è caratterizzato da una potenzialità ricettiva complessiva pari a 13.468 posti pallet ed è servito da 6 trasloelevatori che operano in altrettanti corridoi (di lunghezza 100 m circa), su cui si affacciano scaffalature bifronti a doppia profondità. Al fine di consentire le operazioni di movimentazione in doppia profondità, tutti i trasloelevatori sono dotati di meccanismo a forcole telescopiche. L'intero sistema è dimensionato in modo tale da poter gestire unità di carico a base EPAL di dimensioni 800x1.200 mm e *sleep sheet* pallet con base



## IL FORNITORE DELLA SOLUZIONE

**System Logistics** è una società che fa parte di System Group, importante player mondiale attivo nel settore dell'automazione industriale. Il gruppo, presente con 23 filiali in tutto il mondo, conta oltre 1.300 dipendenti e ricavi per 240 milioni di euro. System Logistics, che copre circa un terzo del gruppo in quanto a volume di ricavi e dipendenti, ha sede a Fiorano Modenese (MO) e si propone sul mercato come partner d'impresa per la progettazione e la realizzazione di macchine e impianti completi per la gestione del flusso logistico delle merci all'interno di sistemi produttivi-distributivi aziendali, offrendo soluzioni su misura per ogni settore merceologico. L'azienda progetta e realizza al proprio interno macchine, hardware e software. Grazie alle tecnologie consolidate nelle molteplici installazioni già funzionanti, offre servizio di consulenza e co-design e propone installazioni complete chiavi-in-mano per la movimentazione e lo stoccaggio automatizzato dei materiali.

Per maggiori info: [www.systemlogistics.com](http://www.systemlogistics.com)

1.000x1.200 mm per il carico su container. Inoltre il magazzino è in grado di ospitare anche altre tipologie di pallet, che vengono gestite attraverso l'utilizzo di *slave pallet* con base 1.00x1.200 mm (è tipicamente il caso delle UdC rivolte all'export). La variabilità stagionale del

**Il magazzino, che si estende su 7 mila m<sup>2</sup>, ha una capacità ricettiva di oltre 13 mila pallet**

mix delle UdC presenti a magazzino ha richiesto una particolare attenzione alla progettazione della cella di stoccaggio, al fine di non limitarne la flessibilità di utilizzo. A tale scopo, sono state predisposte celle di stoccaggio di altezze differenti (rispettivamente pari a 2.250 mm, 1.830 mm e 1.680 mm; portata massima: 1.150 kg).

**La nuova unità** logistica è stata collegata alla produzione mediante un tunnel sopraelevato attraverso cui, con l'ausilio di un trasportatore continuo a rulli, vengono conferiti al magazzino automatizzato i prodotti finiti (il flusso pro-



**RAPPRESENTAZIONE 3D DEL MAGAZZINO AUTOMATIZZATO**

gettuale è di 90-100 pallet/ora). Anche la realizzazione del tunnel sopraelevato ha rappresentato un'importante sfida ingegneristica: il collegamento fra le due unità si sviluppa su una distanza di oltre 90 m ed è caratterizzato da un leggero dislivello. Prima della messa a stock, le UdC sono oggetto di controlli di peso, sagoma, inforcabilità ed integrità degli assi del pallet. Il sistema di movimentazione in essere si completa di un anello caratterizzato da 12 navette sterzanti indipendenti (SVL), che collega il magazzino automatizzato con tutte le periferie del sistema (baie di ingresso da produzione, baie di scarto per prodotti non conformi, baie di ingresso dall'esterno, baie di picking e di spedizione). Oltre alla messa a stock delle UdC provenienti dai reparti produttivi, il magazzino automatico è asservito anche >



**PARTICOLARI DEL MAGAZZINO AUTOMATIZZATO E DELL'IMPIANTO DI MOVIMENTAZIONE CON NAVETTE STERZANTI INDIPENDENTI**

allo stoccaggio temporaneo delle UdC che sono state oggetto delle attività di prelievo; ciò consente una corretta sequenziazione delle unità in spedizione secondo lo schema di carico richiesto. Con riferimento alle attività di picking, queste si effettuano secondo una logica “materiale-verso-operatori”; attualmente sono operative due baie in cui operatori dedicati realizzano manualmente operazioni di picking inverso. Ciascuna postazione è dotata di un dispositivo (piattaforme a doppio pantografo e annullatore di peso) che alza/abbassa l'UdC oggetto del prelievo, al fine di migliorare l'ergonomia della postazione di lavoro. E' stata inoltre prevista in fase di sviluppo la possibilità di aggiungere una terza baia di picking, nel caso le condizioni operative future dell'azienda lo richiedano; esiste infine la possibilità di convertire le attuali stazioni manuali in baie completamente automatiche mediante l'aggiunta di un robot di layer picking.

I pallet generati al picking sono automaticamente convogliati verso una stazione dotata di avvolgitrice a braccio rotante ed etichettatura automatica,

per essere successivamente trasferiti all'area di stoccaggio in attesa di essere spediti. L'area spedizioni si compone di 5 baie doppie di attesa/spedizione (il sistema è in grado di gestire fino a 134 pallet/ora in uscita) e 5 ribalte utilizzate per il carico dei mezzi; ogni baia di spedizione è dotata di display per la visualizzazione delle informazioni relative alla spedizione e al carico. La logica adottata prevede che il magazzino alimenti le baie di spedizione in modo continuo, per evitare attese durante la fase di carico degli automezzi; al fine di ottimizzare la gestione delle ribalte, le unità di spedizione vengono portate presso le ribalte solo una volta che il vettore è fisicamente presente.

**Conclusioni.** Si è presentato il caso di un'importante realtà vinicola italiana con sede in Trentino, attiva da oltre 50 anni sul panorama nazionale ed internazionale. L'esigenza di ottimizzare l'utilizzo dei volumi esistenti, la necessità di migliorare la tracciabilità della merce, nonché il bisogno di velocizzare i tempi di processamento delle UdC, hanno portato l'azienda alla realizza-

zione di un nuovo magazzino automatizzato a doppia profondità servito da sei trasloelevatori, collegato con un sistema di movimentazione ad anello con dodici navette sterzanti indipendenti. La principale sfida rilevata durante la progettazione del nuovo impianto è consistita nella necessità di gestire al contempo tipologie di spedizione estremamente diversificate in termini di volumi e dimensioni delle UdC. Fra i principali benefici finora rilevati, l'azienda ha evidenziato un incremento delle produttività, con particolare riferimento alle performance dell'attività di prelievo e di spedizione, un aumento del livello di servizio - a fronte di una riduzione del lead time di consegna ed una maggiore flessibilità nei confronti del cliente - ed un generale miglioramento delle condizioni di lavoro degli operatori, grazie alla riduzione dei rischi legati alla movimentazione dei materiali, a fronte dell'introduzione di logiche di prelievo “goods-to-men”. Infine, la realizzazione del nuovo centro logistico ha permesso di ottimizzare i volumi dedicati allo stoccaggio, liberando al contempo superficie “preziosa” nelle ■

quando  
**l'affidabilità  
è tutto**

**Mitsubishi per  
l'imprenditore che pensa  
anche a domani**

Un carrello elevatore Mitsubishi è una scelta per il futuro. L'affidabilità provabile diventa un supporto vero per la vostra azienda, sia grande che piccola.

Perché poi dietro il carrello Mitsubishi c'è una rete di concessionari esperti e preparati. Inoltre sono supportati dal rivenditore Degrocar, una azienda che nel campo della movimentazione interna ha guadagnato i suoi meriti.

Tutto questo perché hanno un obiettivo in comune: voi! Il nostro Cliente è sempre al centro delle nostre attività. Finanziamento a tasso 0, leasing, noleggio a breve a lungo termine, programmi di manutenzione, l'esclusività della garanzia, ricambi entro 24 ore, carrelli nuovi oppure usati, queste sono solo alcune delle nostre proposte per aiutarvi.

Oggi e domani.



Numero Verde

**800 264 603**

Oppure visita  
**[mitsubishicarrelli.com](http://mitsubishicarrelli.com)**



**DEGROCAR**  
insieme possiamo

**Degrocar S.r.l.** incorporazione Italia

via V.lli Ruffini 10/12 • www.mitsubishicarrelli.it  
www.dvtrucks.it

Qualità | Affidabilità | Value for Money



**MITSUBISHI**  
FORKLIFT TRUCKS

# E' la voce a dirigere i magazzini Number 1

Presentati a Parma i risultati che l'azienda ha ottenuto con la scelta e lo sviluppo del sistema Vocollect, esteso su sei hub.

di **Valeria Penna**

**A** Parma, presso lo stabilimento della Number 1, azienda leader in Italia in primo luogo per la distribuzione nel settore grocery, è stato presentato in un convegno lo sviluppo che negli ultimi anni ha avuto la gestione del magazzino. Gestione che rappresenta, per una tale azienda, un aspetto determinante, da un lato, per abbassare il livello dei costi, e, dall'altro,

per alzare la produttività e, in particolare, limitare al massimo il numero degli errori. Ciò se è vero per qualunque azienda logistica e ancora più vero, se così si può dire, per l'azienda parmense, che distribuisce un totale annuo di 20 milioni di quintali di merci, che articola tali consegne su

sei hub che coprono tutto il territorio nazionale, isole comprese, per un fatturato di 293 milioni di euro. Di fronte a questi numeri, la Number 1 si è posta il problema di ottimizzare in un processo continuo i suoi sistemi gestionali. A livello di magazzino l'ha fatto, iniziando nel 2009, applicando sistemi innovativi, come quello di utilizzare la "voce" per guidare le operazioni nell'intera area. Infatti, il problema si è dimostrato quello di non riuscire più a "migliorare", pur

## La necessità d'innovare i sistemi gestionali dei magazzini



affinando i processi e le attrezzature esistenti. Si è trovata davanti alla necessità di “innovare” l'intero processo. L'ha fatto, appunto, trasformando il magazzino, il centro di distribuzione “voice-enable”, ossia controllato attraverso la voce. Un sistema alternativo non solo a quelli tradizionalmente in uso, quando si gestivano gli ordini attraverso l'applicazione sulle merci di etichette e attraverso tanti fogli di carta, poi con l'entrata sulla scena degli scanner, ma anche a quelli più tecnologicamente avanzati, ma anche estremamente costosi, come l'introduzione di robot o di catene automatizzate. Per applicare la nuova soluzione, la Number 1 ha scelto il sistema Vocollect.

Archivio Vocollect



## La Number 1 ha iniziato due anni fa ad applicare Vocollect

**Cristian Oppici**, IT Senior Manager della Number 1 ha illustrato, nel convegno parmense, le tappe dell'innovazione, a partire appunto dal 2009, introdotta nei siti di Parma e di Caserta, con l'impegno di dieci operatori e con operazioni di prelievo con diverse modalità. I risultati della sperimentazione sono stati

importanti, avendo comportato un aumento della produttività a Parma del 9% e a Caserta dell'11%, contemporaneamente a un calo degli errori, nel primo caso, quello di Parma, di ben il 40% (mentre a Caserta non è stato possibile misurare tale parametro perché la gestione del magazzino ha visto l'introduzione di altri interventi tesi a migliorarne la gestione). Nel 2010, vi è stata la fase di sviluppo del sistema, che ha viste impegnate le società @Logistics Reply (società del >



## IL FUNZIONAMENTO

- ❶ Gli assegnamenti per le operazioni di selezione, riassortimento, messa a dimora, ect sono generati da sistemi dati host quali Wms o Erp e sono trasmessi attraverso una rete wireless ad appliance di elaborazione mobili o dispositivi palmari.
- ❷ Vocollect Voice trasforma l'assegnamento in istruzioni vocali che indirizzano l'operatore al corridoio/sezione e quindi allo slot di prelievo appropriato. L'operatore conferma il luogo di prelievo comunicando al sistema, attraverso auricolare del sistema di riconoscimento vocale, il codice univoco apposto in loco. Tale conferma permette di avere un'estrema accuratezza.
- ❸ Vocollect Voice comunica “Pick 3” o “Conferma quantità prelevata”. Quando l'operatore ha completato l'operazione, risponde “Tre” al sistema per confermare la quantità di merce selezionata e Vocollect provvede a comunicare l'assegnamento successivo. Quale ulteriore misura per accrescere l'accuratezza è possibile verificare anche le ultime tre cifre del codice prodotto oppure altre informazioni quali il peso della merce prelevata.

gruppo Reply che offre una completa gamma di servizi e soluzioni informatiche nel settore della supply chain execution), KFI (che è il total solution provider di Vocollect) e la stessa Vocollect. È stato messo a punto un nuovo “modulo” (chiamato JVoice) che ha permesso l'interfacciamento diretto con i Talkman, quindi con gli operatori. Non è stato più necessario avere un middleware, ossia un “intermediario” tra il WMS, il sistema centrale di gestione del magazzino, che si occupa del controllo, del movimento e dello stoccaggio dei materiali, e i singoli terminali vocali. Ha sottolineato Oppici a questo proposito: “JVoice è responsabile della logica di processo a livello centrale, affidando a Vocollect VoiceClient la gestione dei processi di dialogo attraverso il riconoscimento vocale di più alta qualità”. Dopo questa fase, l'applicazione del sistema nell'ambito di Number 1 è stata allargata: a settembre

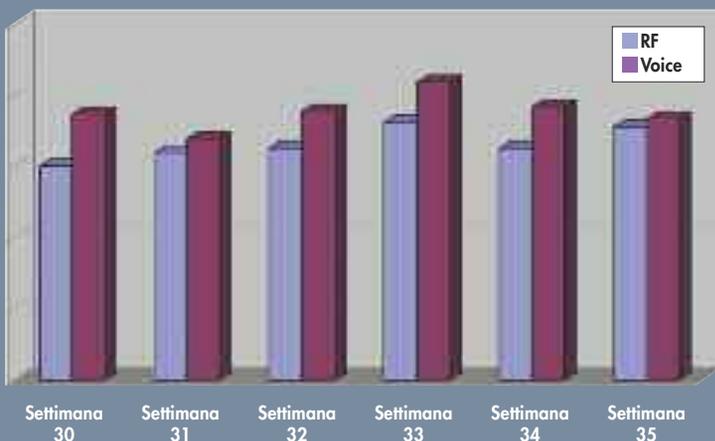


### Messo a punto un nuovo “modulo” che ha reso più diretto il collegamento vocale

scorso, coinvolgeva sei hub sul territorio nazionale, da Milano a Catania e oltre 230 operatori. “Number 1 ha la più grande implementazione del sistema vocale in Europa. Il miglioramento della produttività si è attestato tra il 10 e il 15% per il picking di colli ogni ora, misurata nei diversi tipi di lavorazione a colli sfusi e a strati”, ha affermato Oppici.

**In particolare**, i benefici dell'impiego del riconoscimento vocale nella gestione del magazzino, in confronto al sistema cartaceo, sono elevati, come sottolinea Vocollect, in tutte le fasi: nel ricevimento delle merci, si ha una superiore accuratezza nel processo di convalida delle bolle di consegna (miglioramento del 5-15%); nella messa a dimora e nel ripristino, una riduzione del 90% dei casi di esaurimento delle merci negli slot di prelievo e l'eliminazione dei prelievi all'ultimo minuto per completare ordini incompleti sui pallet; nel prelievo, miglioramento della produttività superiore al 20% e tempi di risposta migliorati per gli ordini; nel carico, miglioramento dell'accuratezza delle operazioni, con il risultato di eliminare quasi totalmente gli errori, come dimenticare un pallet; inventario, miglioramento dell'accuratezza del 60-70%. Vocollect, business unit della Intermec Incorporation, è leader nelle soluzioni voice-centriche per operatori mobili e come sottolinea il presidente Joe Pajer: “ogni giorno consente a oltre 350 mila operatori in più di 60 paesi e in oltre 35 lingue di distribuire prodotti per un valore di più di tre milioni e mezzo di dollari”. ■

## NUMBER 1: PRODUTTIVITÀ A CONFRONTO





## Versatilità e affidabilità in qualunque applicazione.

Carrelli elevatori elettrici, carrelli termici, macchine da magazzino: Cat® Lift Trucks è il meglio della tecnologia per la movimentazione dei materiali.

Una gamma completa in diversi silottamenti per scegliere la configurazione più adatta, secondo i 3 principi che fondano la leggenda Caterpillar: **performance, durata nel tempo e servizio post vendita.** Cat® Lift Trucks è una garanzia per i vostri investimenti. Distribuito tramite **CGM SpA**.

Per trovare il Concessionario più vicino: [www.cgmcarelli.it](http://www.cgmcarelli.it)



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

COMPAGNIA GENERALE MACCHINE SPA  
Zola Predosa, 30 - t. +39 051 756001 - info@cgmcarelli.it



# La liberalizzazione, un concetto astratto?

Il regolamento di accesso alla rete declinato da Rfi danneggia le imprese concorrenti di Trenitalia, che propongono modifiche.

di **Sergio Porta**

**L**a divisione cargo di Trenitalia ha ridotto drasticamente i servizi (vedere i dati, estratti dal Conto Nazionale dei Trasporti a pag. 56 di questo numero della rivista, ndr). La scelta è stata fatta per far quadrare i conti, che è oggi il principio "guida" della strategia Fs. Un principio certamente corretto e condivisibile, ma che sta penalizzando duramente il "sistema merci nazionale" (ammesso che così si possa chiamare). Ciò sta avvenendo nonostante Trenitalia Cargo abbia potuto contare anche quest'anno su uno stanziamento di 128 milioni di euro, in base a un contratto di servizio che avrebbe dovuto garantire il trasporto merci via ferrovia su tutto il territorio nazionale. Una decisione discutibile se si tiene conto che il mercato merci ferroviario è da tempo liberalizzato. Una decisione che evidentemente penalizza i concorrenti di Trenitalia Cargo. Ed è singolare che, rispondendo qualche mese fa a un'interrogazione sull'argomento, il sottosegretario Bartolomeo Giachino abbia sottolineato a proposito dei fondi dati a Trenitalia Cargo che servono "per quei traffici che rientrano nel cosiddetto 'servizio universale' e, per poter essere effettuati, sono sostenuti dallo Stato in una normale dinamica fornitore-cliente; ciò per evitare che il processo di concentrazione nelle aree a domanda attrattiva si traduca in un definitivo impo-

verimento di servizi ferroviari in territori svantaggiati dalle caratteristiche di sbilanciamento e rarefazione della domanda". Ma non è quello che si è esattamente verificato e che continua ad aggravarsi, nonostante gli ingenti fondi dati a Trenitalia Cargo, e solo a Trenitalia Cargo?

## La gestione delle attività commerciali e della rete continuano a essere unite dentro le Fs

verse ragioni. Una di queste è certamente la difficoltà a entrare nel mercato delle imprese private sia per gli ingenti costi di entrata (la ferrovia è una modalità molto complessa) sia per gli "ostacoli" creati da una situazione assai poco in linea con la liberalizzazione: la mancata, reale separazione all'interno del gruppo Fs tra la gestione delle attività commerciali, in primis Trenitalia, viaggiatori e cargo, e quella dell'infrastruttura, affidata a Rfi, società che fa parte del gruppo. Un esempio eclatante di un trattamento "diverso" da parte di Rfi nei confronti di Trenitalia e delle altre imprese si è avuto con la chiusura di tanti scali merci al pubblico, scali che sono stati "trasferiti" a Trenitalia o altre società del gruppo Fs. Altra storia inquietante è

quella del Pir, il "prospetto informativo della rete ferroviaria", ossia il documento fondamentale che ne regola l'accesso. Documento dettato da Rfi. L'aggiornamento di tale documento sarebbe dovuto avvenire a fine dicembre 2010, ma il testo presentato dal gestore dell'infrastruttura era stato duramente criticato dalle imprese concorrenti di Trenitalia. Il ministero dei Trasporti aveva allora deciso una "moratoria" di un anno per riesaminare il problema e trovare una soluzione equilibrata. Ciò nonostante, a marzo 2011, Rfi presentò un altro testo che riproponeva, in sostanza, le stesse regole contestate dalle altre imprese. In quell'occasione le imprese concorrenti dell'ex-monopolista si associarono nel Forum del trasporto ferroviario e, unite, chiesero un intervento del governo per ottenere un riesame del Pir. In breve, le misure maggiormente contestate erano: il raddoppio della garanzia assicurativa, una riduzione dei



tempi per la richiesta di assegnazione delle tracce (che avrebbe danneggiato notevolmente la programmazione di Ntv), oneri enormi causati dall'obbligo per tutte le imprese di tenere ferme locomotive nei più importanti nodi per garantire il rapido sgombero di un loro eventuale treno in avaria. Norma quest'ultima che nessun paese europeo adotta e che, in numeri, sarebbe costato alle imprese private una cifra di circa 300 milioni di euro da investire su locomotori del tutto inutilizzati, ma tenuti fermi in attesa di intervenire in caso di emergenza. Le proteste hanno avuto un effetto, infatti a maggio, l'Ufficio di regolazione dei servizi ferroviari-Ursf, ufficio del ministero dei Trasporti, ha riconosciuto che le norme stabilite da Rfi rappresentano "una notevole barriera all'entrata nel mercato dei servizi ferroviari". L'Ursf ha quindi chiesto che Rfi riscriva il documento tenendo conto delle osservazioni avanzate. Una delle quali dispone che il gestore dell'infrastruttura non può e non deve scaricare la responsabilità delle operazioni di sgombero di un treno in avaria completamente sulle singole imprese alle quali il treno appartiene.

**Il Forum** delle imprese ferroviarie (al quale aderiscono Arenaways, Arriva Db, Ntv, le imprese associate in Assofer e in Fercargo) ha, a fine settembre, presentato una sua proposta di Pir, fondata su tre principi: certezza delle regole, cooperazione tra operatori e gestore della rete, trasparenza nei rapporti. Il primo punto è importante, perché mira a porre termine a continui e repentini cambiamenti delle norme, che vengono imposti senza lasciare il tempo alle imprese di adeguarsi. Nel caso di guasti a locomotive, la proposta del Forum chiede "un sistema unico di soccorso nazionale" al quale tutte le imprese partecipino in rapporto ai loro livelli di produzione. Infine, il terzo principio, quello della "trasparenza", significa che le imprese devono conoscere, con dati dettagliati, il livello di utilizzo delle singole infrastrutture ferroviarie in maniera da poter programmare i "loro servizi sulla base d'informazioni chiare, tempestive e precise". Se questa impostazione fosse accolta, si farebbe un reale passo avanti sulla via della liberalizzazione. ■



# CLASS

*Cooperative Logistica Associate*



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI  
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



**CLASS** Sp.A.

Via Idiomì, 3/24 - 20090 Assago (MI)

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

[www.class-spa.it](http://www.class-spa.it)

Gruppo FBII

# Fotovoltaico da record

L'Interporto di Padova ha realizzato un impianto, da 12,3 milioni di watt, che si estende sui tetti di 18 edifici e di 7 pensiline.

di Federico Paluan

**A**mpia presenza istituzionale e del mondo imprenditoriale alla giornata d'inaugurazione del tetto fotovoltaico dei record, il più grande d'Italia: 12,3 milioni di watt installati sui tetti di 18 edifici e 7 pensiline adibite al parcheggio auto dell'interporto di Padova. Un impianto realizzato dalla Solon spa, azienda italiana del gruppo Solon SE, leader in Italia nella produzione di moduli e sistemi fotovoltaici.

L'impianto produce energia e la immette in rete: la potenza è tale che il tetto dell'interporto di Padova potrà dare energia elettrica a 4.000 famiglie. Grande è la soddisfazione del cliente, Interporto Solare, la società di progetto partecipata pariteticamente da Orizzonte Sgr (Fondo Sistema Infrastrutture) e da Fondaco Sgr (Fondo Ppp Italia), che detengono complessivamente il 90% delle quote, il restante 10% è della Sinloc spa (6%) e della Solon spa (4%). "Inaugurare l'impianto a pieno regime è decisamente un traguardo importante" commenta Giuseppe D'Agostino, presidente di Interporto Solare, "a nome di tutti i soci posso affermare che siamo davvero soddisfatti per l'investimento, 50 milioni di euro, ripagato dalle ottime prestazioni dell'impianto che nei primi mesi ha già prodotto ben più di quanto garantito dalla Solon".

**L'impianto** dell'interporto, composto da moduli interamente prodotti nello stabilimento di Carmignano di Brenta, secondo un'ottica di produzione e di

consumo in loco, rappresenta infatti il miglior futuro possibile del fotovoltaico: non solo per le dimensioni da record, ma soprattutto per la tipologia di realizzazione. "Sfruttare i tetti di edifici e capannoni - spiega

**L'interporto padovano sempre più impegnato per pianificare e sviluppare una logistica sostenibile**

Emiliano Pizzini, amministratore delegato della Solon - significa realizzare impianti a impatto ambientale zero, occupando tra l'altro superfici che altrimenti rimarrebbero inutilizzate. Si tratta di un importante esempio di sviluppo industriale sostenibile e proprio in questa direzione è proiettato il futuro della Solon". "La realizzazione di questo grande impianto fotovoltaico rientra perfettamente nella filosofia che da sempre l'interporto di Padova persegue: mettere a disposizione del tessuto

produttivo, locale e nazionale, infrastrutture per il trasporto e la logistica sostenibili dal punto di vista ambientale", sottolinea Sergio Giordani, presidente dell'interporto, che inoltre aggiunge: "Gli immobili che offriamo aggiungono così alle caratteristiche tecniche d'avanguardia che li contraddistinguono anche la sostenibilità. Assieme al terminal intermodale, che trasferisce i traffici dalla strada alla ferrovia e a Cityporto, il servizio di distribuzione urbana delle merci, rafforzano il nostro impegno per una logistica sostenibile".

**L'ingente** investimento è stato sostenuto dalla Biis, Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo, coadiuvata da Banca Popolare dell'Alto Adige Volksbank, Cassa Centrale Raiffeisen dell'Alto Adige e dalla Banca Popolare di Verona. "La nostra partecipazione alla realizzazione del progetto - spiega Andrea Bressani, responsabile della direzione commerciale Italia della Biis - na-



Archivio Interporto Padova

sce dalla convinzione che si tratti di un'importante infrastruttura situata in una grande area d'interesse per lo sviluppo economico del paese, qual è il nord-est. Il nostro impegno nel settore delle energie rinnovabili, nel quale a oggi abbiamo attivato investimenti pari a oltre due miliardi di euro, scaturisce dall'opportunità di coniugare la tutela dell'ambiente, attraverso la generazione di energia elettrica prodotta e utilizzata sul posto senza emissioni che incrementino l'effetto serra, con la creazione di sbocchi occupazionali che hanno ricadute significative sul territorio".

**"Essere stati scelti** come gli unici fornitori di inverter fotovoltaici per questo impianto record su tetto, è stata un'opportunità strategica per Power-One, ol-

## I NUMERI DELL'IMPIANTO

■ **Potenza di picco:** 12,3W

■ **Tipologia delle sezioni d'impianto:** moduli complanari alle coperture, moduli inclinati su tetto piano, soluzioni con sostituzione delle coperture in fibrocemento amianto, pensiline fotovoltaiche, impianti integrati.

■ **Superficie coperta:** 250.000 metri quadrati realizzati su 18 tetti (11,3MW) e 7 pensiline adibite a parcheggio auto (1MW).

■ **Superficie bonificata da fibrocemento amianto:** 40.000 metri quadrati.

■ **Numero e tipologia di moduli fotovoltaici impiegati:** 49.000 moduli di silicio cristallino Solon Blue (11,2 MW), 7.500 moduli di silicio amorfo Unisolar PVL (1,1 MW).

■ **Numero e tipologia di inverter impiegati:** 49 inverter Power-One PVI central TL.

■ **CO<sup>2</sup> risparmiata:** 8.000 tonnellate annue.

■ **Produzione annua prevista:** 13 milioni di kilowattora prodotti, pari al consumo annuo di 4.000 famiglie.

■ **Investimento:** 50 milioni di euro.

■ **Cliente:** Inteporto Solare S.r.l.

tre che un onore", commenta Giuseppe Ricci, direttore generale e consigliere delegato di Power-One Italy, "Estensione, importanza e localizzazione rendo-

no l'impianto dell'interporto padovano un riferimento esemplare di come sfruttare al meglio l'energia pulita del sole per l'industria e per la società civile". ■

**S.A.F.I.M.**  
LOGISTICS  
GROUP  
**LOGISTICA  
TOTALE**  
...dal 1934

S.A.F.I.M. S.r.l

Via Supeja Gallino 20/28 Fraz. Palmero  
10060 NONE (TO)

Tel. 011 550 7150 r.a. Fax 011 550 7160

www.safim-srl.it

MAGAZZINI  
FRIGORIFERI DA  
+4 A -25°C

LOGISTICA INTEGRATA 'AD  
HOC' CON PIATTAFORME  
LOGISTICHE PER LA GDO

FACCHINAGGIO E  
GESTIONE MAGAZZINI  
E MERCI IN  
OUTSOURCING

LAVORAZIONI  
CONTO TERZI

TRASPORTI

DEPOSITO  
MERCÌ

MAGAZZINO  
DOGANALE 'A'

TRANSIT  
POINT

GESTIONE  
AUTOMATIZZATA  
GIACENZE E  
FLUSSI

TRACCIABILITÀ  
HACCP

# FORUM INTERNAZIONALE 2011 DELLA LOGISTICA E DELL'AUTOTRASPORTO

in collaborazione con

**Business  
International**

media partner

**Euromercati**

09.30 Welcome coffee - Registrazione dei partecipanti

## I Sessione

### STATI GENERALI DELLA LOGISTICA E DELL'AUTOTRASPORTO

09.00 Saluto:  
M. Perini Presidente Fiera Milano SpA  
R. Fornagioni Presidente Regione Lombardia \*

### 09.20 INFRASTRUTTURE, POLITICHE E REGOLE PER LA LOGISTICA: RILANCIARE LA COMPETITIVITÀ DEL PAESE ALLA LUCE DEL LIBRO BIANCO

Incontro:  
A. Tajani Vice Presidente della Commissione  
Europea all'Industria e all'Imprenditoria

### 09.40 PRESENTAZIONE DELLO STUDIO "LOGISTICA PER LO SVILUPPO"

A. Soltani Ordinario di Economia Politica dell'Università  
Cattolica del Sacro Cuore di Milano  
M. Riguzzi Ordinario di Diritto dei Trasporti e della Logistica  
dell'Università di Verona

### 10.10 TAVOLA ROTONDA

A. Allavilla Amministratore Delegato IVECO SpA  
P. Ciucci Amministratore Delegato ANAS \*  
Gino Costa Amministratore Delegato Renault Trucks Italia SpA  
- Presidente Sezione Veicoli Industriali UNRAE  
I. Hodac Segretario Generale ACEA European  
Automobile Manufacturers' Association  
Presidente Confindustria \*  
E. Marcegaglia Chief Country Officer Iveco Italia Holding Srl  
M. Mauri Presidente Assoclogistica  
N. Maruccci Amministratore Delegato FS Ferrovie dello Stato  
M. Moretti Presidente Assosart  
F. Neri Vice Presidente Unicatit e Presidente A.SCAT \*  
E. Polanzano Responsabile Centro Ricerche Unificalo OECD  
e ITF (International Transport Forum)  
S. Perkins Vice Presidente CICA (International Organization of  
Motor Vehicle Manufacturers) - Presidente ANFIA  
E. Rizzoli Presidente UR  
A. Rizzo Vice Presidente Concommercio - Presidente FAI  
P. Ugge Contrasperto

### 12.30 CONCLUSIONI

A. Matteoli Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

## II Sessione

### IL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA E DELL'AUTOTRASPORTO

14.20 Saluto:  
F. Daddi Amministratore Unico TL-TI Expo SpA

### 14.30 LO STATO DI ATTUAZIONE

Incontro:  
B. Giachini Sottosegretario ai Trasporti e Presidente della  
Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica  
Introduzione ai temi dei Workshop Paralleli:  
Prof. R. Giordano Docente Politica ed Economia dei Trasporti e della  
Logistica - Presidente Comitato Scientifico della  
Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica

## III Sessione

### WORKSHOP PARALLELI

- 15.30 **WORKSHOP "A"**  
I PROCESSI LOGISTICI DI FILIERA:  
IL CASO STUDIO LA LOGISTICA SANITÀ-FARMACEUTICA
- 15.30 **WORKSHOP "B"**  
INTERMODALITÀ, CO-MODALITÀ E SISTEMA A RETE
- 15.30 **WORKSHOP "C"**  
SISTEMI INTELLIGENTI E DI TRACCIABILITÀ
- 15.30 **WORKSHOP "D"**  
DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI
- 15.30 **WORKSHOP "E"**  
NON SOLO PRODOTTO. COME I SERVIZI STANNO  
TRASFORMANDO IL MONDO DEL VEICOLO INDUSTRIALE



**4 Novembre 2011**

Fiera Milano - Centro Congressi Stella Polare

*Nato dagli Stati Generali organizzati nel 2009  
e nel 2010, il Forum Internazionale della Logistica  
e dell'Autotrasporto è occasione di approfondimento  
dei temi più attuali e di incontro tra gli operatori,  
la committenza e le Istituzioni.*

*Concretizza e sviluppa un percorso che partirà  
nel novembre 2013 alla manifestazione internazionale  
Transpotec Logitec che, in una veste completamente  
rinnovata, si svolgerà nel quartiere di Verona Fiere.*

# Confitarma: timori per le misure fiscali

“Se applicati all’armamento, i tagli lineari dei regimi fiscali agevolati causerebbero l’abbandono della bandiera italiana da parte delle navi”, ha sostenuto il presidente Paolo d’Amico.

di **Giovanna Visco**

**L**o shipping italiano è stato animato nel mese di ottobre da due appuntamenti importanti. In ordine temporale, la Convention EuroMed dell’armatore italiano Grimaldi Group, numero uno al mondo nel comparto delle navi Ro-Ro e l’Assemblea pubblica annuale della Confederazione Italiana Armatori, Confitarma. Eccone i resoconti.

## From Land to Sea

A questa XV edizione della Convention EuroMed “From Land to Sea”, appuntamento annuale organizzato dalla Grimaldi Group sulla logistica ed il trasporto SSS (Short Sea Shipping), hanno partecipato oltre 300 persone del cluster marittimo nazionale ed internazionale, animando un ampio confronto sugli aspetti economici della sostenibilità ambientale del trasporto marittimo, che richiede “regole oggettive e globali per giocare ad armi pari”, come rimarcato da Emanuele Grimaldi. La questione riguarda anche il controllo degli effetti perversi e delle ricadute negative che provvedimenti animati da buoni intendimenti hanno tuttavia sull’economia reale, come l’emendamento di

revisione Marpol AnnexVI, che riduce lo zolfo nel fuel da 1,5 a 1,0 ed allo 0,1% nelle zone ECA, contrariando persino governi ambientalisti come quelli finlandese e svedese. La stima delle associazioni armatoriali è che la riduzione all’1% dello zolfo nel fuel, a partire dal 2015, costerà all’economia europea circa 10 miliardi di euro l’anno ed un ritorno di circa il 30% del trasporto merci dal mare alla gomma. C’è poi forte incertezza sulle reali capacità produttive delle raffinerie di soddisfare la domanda del nuovo fuel

che si genererà. Ancora secondo Emanuele Grimaldi, paradossalmente, l’abbassamento della soglia di zolfo nel bunker potrà ritardare ciò che invece si sarebbe dovuto varare già da tempo: un provvedimento di incentivazione alla demolizione delle navi vetuste, che, di per sé è una condizione sufficiente a favorire la sostenibilità ambientale in questo lungo periodo di crisi economica. Sulla stessa linea di valutazione anche il commissario europeo Fotis Karamitsos, direttore dell’Agenzia della logistica e del >



*Preoccupazione tra gli armatori per le decisioni Marpol sui carburanti*

trasporto marittimo e terrestre della DG Move. In sostanza, Karamitsos ha criticato seccamente la mancanza, da parte dell'IMO, di analisi d'impatto propedeutiche alle decisioni da emanare, come nel caso dei nuovi limiti di zolfo e delle nuove regole per le acque di zavorra delle navi, inapplicabili per inesistenza di adeguata tecnologia. Complessivamente, lo shipping trasporta il 90% del commercio internazionale dell'Ue ed il 40% di quello interno. Il 25% della flotta mondiale è sotto bandiera dei paesi comunitari, mentre circa il 40% è controllato da compagnie di navigazione europee, con un impatto occupazionale del cluster marittimo sul mercato del lavoro interno di due milioni di persone. La dimensione economica di questo settore ha orientato la politica della commissione verso regole globali che impediscano il protezionismo e la competizione sui costi con l'abbassamento degli standard ambientali e di sicurezza, a favore di mercati aperti, qualità dei servizi e sostenibilità ambientale. Secondo Karamitsos è necessario incrementare il peso della Ue nelle organizzazioni internazionali, sia attraverso i singoli paesi membri che siedono all'interno dell'IMO sia con il dialogo diretto con Usa, Giappone, Cina e più recentemente con Brasile e India. Oggi le compagnie ed i porti europei sono in competizione con quelli di altre aree del mondo e nel Mediterraneo con porti ed operatori non-Ue, quindi la strada è "evitare singole misure territoriali, procedendo su un'unica linea europea e su regole comuni", in una prospettiva, di lungo periodo, di riduzione dell'impatto ambientale, con

servizi efficienti, di alta qualità e competitivi, e di migliore integrazione dello shipping nella catena di trasporto multimodale. Dopo i disastri ambientali Erika e Prestige, l'Ue ha raggiunto la consapevolezza che il trasporto marittimo prospera solo se è sicuro, sviluppando il più avanzato insieme normativo nel mondo per la sicurezza marittima e la prevenzione

### **E' necessario elevare il peso della Ue nelle decisioni che riguardano lo shipping mondiale**

dell'inquinamento. Nei prossimi anni il lavoro della commissione, attraverso l'Agenzia europea della sicurezza marittima Emsa e le amministrazioni nazionali, sarà di assicurare l'applicazione delle norme in tutti gli Stati comunitari. Il punto di vista nordeuropeo di Eddy Bruyninckx, dell'Autorità portuale di Anversa, sulle questioni dibattute, si è soffermato sulla nuova competizione che richiede un nuovo equilibrio tra ambiente e mobilità ed una sostituzione della logica di lobby con quella di mercato. La massa critica dei volumi è necessaria alla realizzazione delle connessioni con l'hin-

terland dei porti, ma anche alla creazione del lavoro sostenibile, che comprende tre elementi: ambiente, lavoro e guadagno.

## **Assemblea Confitarma**

La relazione annuale del presidente Paolo d'Amico si è aperta sotto il cappello dei 110 anni per mare di Confitarma e dai 150 anni dell'Unità di Italia riassunto dall'acronimo UNITA (Uomini, Navi, Innovazione, Tradizione, Addestramento), con il quale gli armatori italiani hanno inteso ricordare i fatti concreti realizzati in questi anni dal settore, sui quali chiedono dai decisori di essere valutati, prima di prendere decisioni distruttive. Infatti, lo spettro dei tagli lineari dei regimi fiscali agevolati ha animato la preoccupazione espressa dal presidente d'Amico: se fossero applicati all'armamento non si tradurrebbero in recupero di risorse, ma in un immediato allontanamento delle navi dalla bandiera nazionale, seguito nel breve periodo dalla delocalizzazione dell'industria armatoriale in altri paesi europei o extraeuropei, con drammatiche conseguenze occupazionali. Architrave dell'armamento privato italiano, il Registro internazionale, dalla sua istituzione nel 1998, con l'abbattimento del costo del



*L'Italia è al primo posto nel mercato crocieristico europeo, anche grazie alla società Costa*

lavoro e con la fiscalità d'impresa, ha consentito alla bandiera italiana di recuperare competitività e di salvaguardare l'occupazione dei marittimi italiani di bordo e di terra, oggi cresciuta a 60 mila unità circa ed a 110 mila di indotto. La flotta mercantile italiana da 8,5 è passata a 18 milioni di tonnellate, con un investimento in nuove navi di oltre 35 miliardi di euro, posizionandosi all'undicesimo posto nella graduatoria mondiale ed al quarto in quella europea, dopo Grecia, Malta e Cipro. Con una ricaduta economica su tutto il complesso di attività di contorno alle navi, essa determina oltre il 2,5% di Pil e quasi mezzo milione di occupati. Inoltre, compare al primo posto nella graduatoria mondiale del comparto delle navi traghetti (1,200 milioni dwt), con quota di distacco assoluto del 13%, ed al primo posto in Europa per il settore crociere, animato da Costa Crociere che ha anche costruito negli ultimi anni dieci meganavi nei cantieri italiani di Fincantieri. Il Registro internazionale e tonnage tax sono strumenti di sviluppo e Confitarma è favorevole al "tagliando al sistema industriale" di Tremonti per la verifica dell'efficacia di



### **Il Registro internazionale è stato l'architrave per la crescita dell'armamento italiano**

quello che è messo in campo per sostenere lo sviluppo, ma è anche pronta a studiare con i decisori possibili rivisitazioni normative di maggiore elasticità operativa che introducono la deregulation del settore, nella cui eventualità, Confitarma sin da ora respinge le responsabilità sulle ripercussioni negative che ne deriverebbero sull'occupazione e sugli investimenti. "La liberalizzazione non è sempre giusta né porta sempre all'abbattimento dei costi", ha rimarcato a margine dell'assemblea il presidente d'Amico.

**Infine**, oltre a richieste di operatività, come dragaggi collegati ad un aggiornamento della legge 84/94, sburocra-tizzazione, Autostrade del Mare, tutela ambientale e sicurezza della navigazione, nel documento politico annuale di Confitarma, che tra l'altro confida di chiudere entro fine anno le trattative per i rinnovi dei contratti di lavoro dei marittimi, d'Amico ha anche denunciato, a seguito dell'allontanamento degli investitori internazionali, la sostanziale assenza del mercato interbancario in dollari e l'innalzamento dei credit spread applicati all'industria italiana. Ciò potrebbe causare l'acquisizione di significative quote di mercato delle banche estere nell'attività di finanziamento allo shipping italiano, che da una ricerca condotta con l'Abi presenta livelli di rischio effettivo pari alla metà degli altri settori industriali. Le commesse di nuove navi non seguono logiche speculative ma industriali, legate a contratti di trasporto già conclusi che difficilmente possono determinare eccesso di stiva. Il mondo armatoriale italiano ha una tradizione conservativa, con un approccio "corporate" piuttosto che "asset based", meno propenso all'utilizzo di nuovi strumenti finanziari, quindi proprio per questo molto affi- ■



# I costi del trasporto non si fanno per legge

I costi minimi di sicurezza, “costruiti” fuori dalle logiche di mercato, aggravano le contraddizioni e i problemi del settore, che deve essere rapidamente ristrutturato e reso più efficiente su nuove basi.

di **Valerio Di Velo**

**M**entre scriviamo è in svolgimento il fermo dell'autotrasporto proclamato da una delle tante sigle che lo rappresentano, Transportounito. Sigla che, non avendo firmato nel giugno 2010 l'accordo in sede di governo, è fuori dall'obbligo di rispettare la “pace sociale”, della durata di due anni, assicurata nell'occasione dalle più importanti rappresentanze del settore. Al di là dell'adesione che questa “proclamazione” possa registrare, il solo fatto che ci sia stata sottolinea la gravità della situazione del trasporto merci su strada. Una gravità non risolta da anni di dibattiti, da una storia che si trascina da anni e che ha visto, in pratica, tanti fallimenti legislativi, come quello della legge 32 del 2005, che doveva segnare una svolta, e quello del decreto legge 286 del novembre 2006. Provvedimenti che aboliscono sia le tariffe obbligatorie, quelle famose “a forcella”, e tutti gli accordi economici di settore che regolavano i rapporti tra committenza e autotrasporto. Si è aggiunta poi la trafila dell'articolo 83-bis sui costi dell'autotrasporto: inizialmente varato dalla legge 133 del 6 agosto 2008, modificato successivamente dalla legge 201 del di-

cembre 2008, dalla legge 9 dell'aprile 2009 e infine dalla legge 217 del 4 agosto 2010. Articolo che, alla fine del suo tormentato iter, ha sancito l'obbligo dei “costi minimi di sicurezza”. Questo è stato, in pratica, il risultato finale del percorso, durato sei mesi, del “tavolo tripartito”, governo, committenza e

**Nel settore  
s'improvvisa,  
senza tentare di  
costruire  
soluzioni credibili  
collegate con il  
mercato**

autotrasporto, conclusosi nel giugno dell'anno scorso, di fatto senza un accordo parimenti “tripartito”. Ciò perché la committenza, in primo luogo la Confindustria, non lo firmò, sottolineando che “si vede costretta ad esprimere un giudizio complessivamente negativo sulla proposta finale (quella firmata dagli autotrasportatori, ndr) avanzata dal ministero dei Trasporti”. Più in particolare la Confindustria sottolineò che, pur condividendo “nella sostanza o in parte alcune norme proposte”, non avrebbe firmato il protocollo ritenendo “gravemente lesive della libertà negoziale delle imprese e della concorrenza le norme riguardanti l'introduzione dei costi minimi, della responsabilità solida di tutta la filiera per il mancato pa-

gamento dell'ultimo subvettore”.

**Della posizione** della Confindustria non si è tenuto conto. Il governo era sostanzialmente più teso a evitare che ci fosse la proclamazione del “fermo” che a risolvere le generali precarietà del settore autotrasporto. L'ha fatto puntando esclusivamente sul fattore “costo”, sul fattore delle “tariffe”, non tenendo conto che queste ultime avevano già fallito, altrimenti non si capisce perché Paolo Uggè, storico rappresentante della categoria, quand'era sottosegretario ai Trasporti le abolì, appunto con la legge 32 del 2005, da lui fortemente voluta. Si è dimostrato, e si continua a dimostrare, che i costi di un servizio, che è fortemente calato nella realtà economica del paese, non possono essere stabiliti per legge, “fabbricati” a tavolino dentro un ministero. Non solo, ma il fatto, come prima accennavamo, di puntare solo sulla “remunerazione” e non su un'effettiva ristrutturazione del settore, che come dice Assologistica “ha bisogno di lavorare trasportando merce e non aria”, ha palesato tutta la sua debolezza. Citando ancora Assologistica, “in sintesi, sembra che a livello istituzionale e delle rappresentanze di categoria centrali spesso non vengano colti o recepiti in modo congruo i segnali che il mercato o il mondo reale

delle imprese trasmettono". Segnali che, ad esempio, potrebbero portare ad accordi di settore, sottoscritti tra committenza e autotrasporto, in primo luogo in alcuni comparti, come quelli della grande distribuzione organizzata, dei container, dell'automotive.

**Un'altra** precarietà del modo di gestire e interpretare tutto ciò che riguarda l'autotrasporto dipende "da determinati organismi", deputati a farlo, ossia la Consulta dell'autotrasporto e della Logistica e l'Osservatorio, che non sono dotati "di un regolamento sia per quanto riguarda il funzionamento sia per quanto riguarda le modalità di assunzione delle decisioni", come sottolinea Assologistica. Questo significa

che s'improvvisa, si orienta il timone secondo le circostanze, senza tentare di costruire soluzioni credibili, allacciate alla realtà del mercato.

**Un'ultima** considerazione, proprio sull'esigenza di costruire un "modello" dell'autotrasporto diverso dall'attuale: entro il 4 dicembre, l'Italia deve recepire la direttiva comunitaria che fa riferimento all'accesso alla professione nel settore. Una direttiva articolata che fissa, però, alcuni "paletti". Dovrebbe essere un'occasione importante proprio per ristrutturare il settore, per capire cosa è "virtuoso" e cosa non lo è nell'attuale configurazione dell'autotrasporto, smettendola di ragionare solamente in chiave di "tariffe", come prima ri-



Archivio Volvo Trucks

cordavamo. Eppure, a questa data del 4 dicembre, mancano 40 giorni e non ci sono molte tracce di dove la politica voglia andare a parare. Sarebbe grave se si perdesse un'ennesima occasione per imboccare la strada giusta. Il fatto che da anni non si riesca nemmeno a cancellare dall'Albo oltre 40 mila aziende che vi sono iscritte senza possedere neppure l'ombra di un mezzo certamente non lascia ben sperare. ■



Il trasporto del futuro?

Il mio  eBid®. Il mio consiglio per risparmiare tempo.



Si risparmi infinite gare d'appalto e impegnative valutazioni. TC eBid®: la piattaforma online per gare d'appalto per trasporti a livello europeo è esemplare in fatto di efficienza: con ciascuna gara d'appalto in TC eBid® Lei raggiunge 30.000 potenziali fornitori di servizi di trasporto. Provi anche Lei la piattaforma e presto potrà dire anche Lei: "Il mio TimoCom. Il mio vantaggio."

Ulteriori informazioni su TC eBid® e su ulteriori prodotti di TimoCom al Numero Verde 006000 8466266 (hotline gratuita da rete fissa).

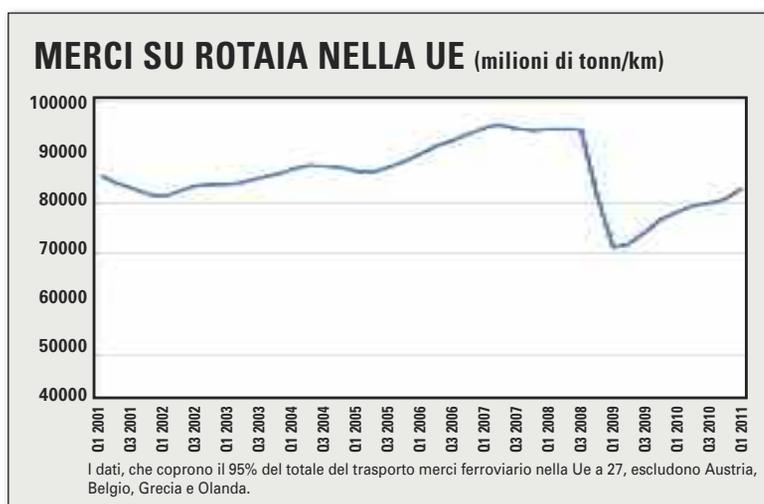
[www.timocom.com](http://www.timocom.com)

# Trasporto merci: una "roba" da strada

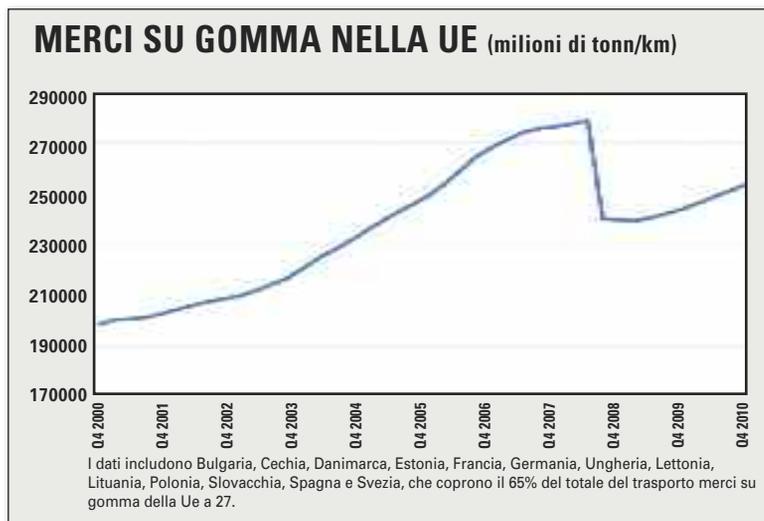
Nel nostro paese, la mobilità dei beni è affidata alla gomma in maniera quasi esclusiva: un limite che sembra insuperabile.

di **Stefano Pioli**

L'autotrasporto pare condannato a essere la modalità che deve movimentare la stragrande maggioranza delle merci nel nostro paese, nonostante non riesca a uscire da un'eterna precarietà. Non si vedono, infatti, soluzioni alternative. Quanto sta avvenendo si colloca in una prospettiva allarmante, come nota l'ultima edizione del Conto nazionale trasporti: "Nel periodo 1990-2009 si è registrato un aumento del volume del traffico sulle autostrade concesse del 58,7% e, in particolare, del 60,3% per i veicoli leggeri e del 53,3% per quelli pesanti. Si nota che l'ordine di grandezza di tali dati risulta macroscopicamente differente da quello relativo all'aumento chilometrico della rete autostradale nazionale che, nello stesso periodo, è stato di poco superiore al 7%". Il risultato è il progressivo aumento della congestione e dell'inquinamento. Scendendo più nel particolare, per quanto riguarda le tonnellate/chilometro transitate sulle autostrade in concessione, il ministero calcola, dando un coefficiente di carico pari a 9 (del tutto teorico, perché mancano approfondimenti e ricerche su tale fondamentale aspetto), che siano state nel 1990 circa 107 mila e, negli anni 2007, 2008 e 2009, rispettivamente 182 mila (picco storico), 178 mila e 164 mila. Precedentemente al 2008 e al 2009, che hanno registrato una flessione dovuta



Fonte: International Transport Forum



ta agli effetti della crisi, sulle autostrade si è sempre registrato un costante aumento del traffico pesante.

**A livello terrestre**, le alternative alla strada, la ferrovia e l'intermodale, due facce della stessa medaglia, han- >

# SERDOCKS

## CONSULENZE

Serdocks fornisce supporto agli operatori logistici per:

- Progettazione di infrastrutture fisiche e informative.
- Studi ed analisi di mercato.
- Attività di vendita, marketing, pubblicità, organizzazione di manifestazioni e convegni.
- Selezione di fornitori e definizione della contrattualistica.
- Approvvigionamento di beni e servizi.
- Gestione e controllo di iniziative di trasformazione aziendale.
- Organizzazione di corsi di formazione.
- Selezione e supporto per accedere ai contributi della formazione.

## SERVIZI

Serdocks eroga servizi alle aziende per:

- Gestione dei sistemi informativi.
- Gestione dei processi non "core" (personale, contabilità)

## COMUNICAZIONE

Serdocks ricopre il ruolo di referente principale per le aziende del settore, nella fornitura esclusiva di dati e di informazioni.

È editore di:

- EUROMERCI rivista di logistica, distribuzione e trasporto.
- Altri periodici e pubblicazioni.

Serdocks vanta referenze con operatori locali, globali e con associazioni di categoria di rilievo nazionale. (Assologistica)

**Serdocks S.r.l.**  
Via Coriola, 19 - 20124 Milano  
Tel. +39 02 66 91 567  
Fax: +39 02 66 71 42 45  
Email: [serdocks@serdocks.it](mailto:serdocks@serdocks.it)



**SERDOCKS** S.R.L.

## I NUMERI DI TRENITALIA CARGO Fonte: Conto Nazionale Trasporti 2011

| Indice                                 | 2001   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tonn. trasportate (mil.)               | 86.479 | 75.288 | 76.998 | 77.387 | 72.174 | 49.511 | 46.535 |
| Tonn/km (mil.)                         | 24.352 | 22.199 | 22.907 | 23.289 | 21.981 | 15.224 | 13.405 |
| Percorrenza media di una tonn.         | 282    | 295    | 298    | 301    | 305    | 307    | -      |
| Ricavi (mil. euro)                     | 731    | 724    | 762    | 761    | 769    | 545    | -      |
| Ricavo medio a tonn/km (cent. di euro) | 3      | 3,3    | 3,3    | 3,3    | 3,5    | 3,6    | -      |

no perso costantemente e, a quanto pare, irrimediabilmente quote di mercato. In primo luogo la ferrovia che, come sottolineano i dati del Conto trasporti, dopo aver trasportato nel 2001 quasi 86,5 milioni di tonnellate è sempre scesa nel tempo per arrivare nel 2009 a trasportarne solo circa 50 milioni. Una debacle. L'amministratore delegato del gruppo Fs, Mauro Moretti, ha, come sappiamo, spiegato tale andamento con la necessità di risanare l'azienda, gravemente penalizzata dal deficit sempre crescente accumulato dal settore cargo. Una ragione, quindi, prettamente "interna" e "aziendale", che però si scontra con le esigenze del paese e con quella, eternamente invocata dalla commissione europea, di fare passi avanti sul riequilibrio modale. Nell'ultimo decennio si sono fissati a livello comunitario anche obiettivi ambiziosi, tutti basati sulle "magiche" virtù della liberalizzazione. Obiettivi falliti in primo luogo in Italia dove manca una politica e, per usare un termine molto abusato, una "strategia" ferroviaria merci. Le Fs, infatti, hanno deciso di risolvere il problema del cargo in maniera molto semplice: tagliando i servizi e abolendo i trasporti a carro singolo. Decisione quest'ultima che ha colpito, proprio nei settori definiti a "vocazione ferroviaria", come il chimico e quello del legno, le aziende medio-piccole che sono state costrette a rivolgersi

nuovamente all'autotrasporto, sempre più protagonista assoluto della mobilità delle merci italiane. Tutto ciò senza che Trenitalia Cargo, oltretutto, abbia aumentato di tanto, ad esempio, la percorrenza media di una tonnellata, passata dai 282 chilometri del 2001 ai 307 del 2009.

### Trenitalia Cargo ha risolto i suoi problemi scegliendo di tagliare o ridimensionare i servizi

rebbero tutti i paesi europei. Questo è vero per l'andamento dei costi, che stanno costringendo a riflessioni

**Moretti**, inoltre, afferma sempre che la situazione di Trenitalia Cargo rispecchia quella che definisce la "crisi" del merci su rotaia della quale soffri-

profonde tutte le imprese del continente, ma non sul versante dei trasporti. Secondo i dati pubblicati dall'Union International des Chemins de fer-Uic nel primo trimestre del 2011, rispetto allo stesso periodo del 2010, mentre le Fs guadagnano il 3% sulle tonnellate trasportate (ma dopo aver perso oltre il 42% in tre anni), molte imprese ferroviarie europee hanno notevolmente migliorato le loro performance. In Europa la ferrovia cresce, in Italia crolla perché, come dicevamo, manca una politica del trasporto merci. Una politica che, ad esempio, ha la Spagna, nonostante la grave crisi che attraversa di certo più preoccupante della nostra, basta pensare alla disoccupazione: nel settembre 2010 ha varato un piano per la ferrovia cargo da 7,5 miliardi di euro. E, da noi, l'autotrasporto resta "solo". ■

## LE PERFORMANCE MERCI DI ALCUNE FERROVIE EUROPEE (primo trimestre del 2011; dati in milioni)

|                        | Tonn. trasp. | Diff. % su 2010 | Tonn/km Diff. % su 2010 |
|------------------------|--------------|-----------------|-------------------------|
| <b>Db-Germania</b>     | 103.544      | 3,5             | 8,9                     |
| <b>Bc-Bielorussia</b>  | 35.920       | 16,4            | 12,6                    |
| <b>Pkp-Polonia</b>     | 33.713       | 22,7            | 22,0                    |
| <b>Cd-Cechia</b>       | 19.781       | 16,1            | 10,5                    |
| <b>Lg-Lituania</b>     | 13.049       | 10,2            | 10,8                    |
| <b>Trenitalia</b>      | 10.984       | 3,0             | - 5,9                   |
| <b>Zssk-Slovacchia</b> | 9.464        | 4,3             | 4,8                     |
| <b>Evr-Estonia</b>     | 8.611        | 14,3            | 8,4                     |
| <b>Vr-Finlandia</b>    | 8.160        | 3,5             | - 0,6                   |
| <b>Renfe-Spagna</b>    | 4.353        | 7,9             | 8,2                     |
| <b>Sz-Slovenia</b>     | 4.202        | 18,9            | 23,3                    |

Fonte: UIC



Ci piace  
che siano altri a  
parlare di noi.



Dopo Germania,  
Benelux,  
Austria  
e Svizzera,



**FIEGE**  
è il partner logistico  
di **DIAGEO**  
anche in Italia.



**DIAGEO**

The worlds leading premium drinks company



**FIEGE**

The World of Logistics

# La sicurezza stradale è un bene per tutti

A Napoli un convegno organizzato dalla Number 1 e dalla polizia stradale: occorre una piena collaborazione tra “utenti” e “controllori”.

di **Massimo Di Bella**

**S**ul fronte dell'autotrasporto c'è anche una buona notizia: gli incidenti che hanno visto coinvolti autocarri pesanti sono in calo, così com'è in flessione, dato più importante, il numero delle vittime conseguente a tali incidenti. Secondo i dati diffusi nei primi giorni di agosto dall'Agenzia della Lombardia orientale per i trasporti e la logistica-Alot, che fa parte del progetto europeo Save Our Lives, con l'obiettivo di promuovere una mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, l'Italia per quanto riguarda l'incidentalità e le tragedie sull'asfalto sta migliorando: dal 2001 a oggi, la mortalità è scesa del 44%, in media con il dato europeo. Il fenomeno italiano si caratterizza in quanto gli incidenti mortali avvengono per la maggior parte dei casi sulle strade urbane ed extraurbane (rispettivamente per il 45 e 47%) e solo per l'8% sulle autostrade. Altra particolarità italiana è la più alta incidentalità europea per quanto riguarda i motocicli: questi mezzi sono coinvolti nel 26,6% degli incidenti. Le regioni più virtuose sono quelle meridionali, dove si registra una percentuale d'incidenti del 3,3% su mille veicoli circolanti, contro la media italiana del 4,5%. Tornando ai

mezzi pesanti, la flessione degli incidenti che li ha visti coinvolti è stata del 7,9% dal 2008 a oggi. Incidenti che hanno procurato meno vittime, infatti è diminuito il numero di morti del 12,7%, così come il numero dei feriti, in calo del 6,7%. I Tir, in particolare, sono coinvolti nel 5,9% degli incidenti complessivi, con il 6% delle vittime e il 3,4% dei feriti rispetto al dato totale. In generale, quindi, come dicevamo, sulle strade le cose in Italia vanno meglio. C'è però un risvolto della medaglia, infatti il numero delle vittime in valore assoluto, al di là delle percentuali di diminuzione, è ancora alto, circa quattromila l'anno, su un totale europeo di 31 mila. La media europea è di 62 vittime su un milione di abitanti, cifra che in Italia sale a 66, mentre scende sotto quota 40 per Paesi Bassi e Gran Bretagna, i paesi che hanno le strade più sicure. Quindi c'è ancora molto da fare, senza mai abbassare la guardia: basta vedere cos'è successo in Francia nei primi mesi di quest'anno (dopo che nel 2010 il numero dei morti da incidenti stradali era sceso del

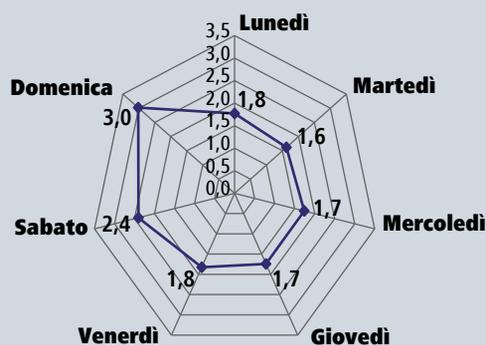
**Sono in calo gli incidenti mortali sulle strade italiane, anche quelli dei mezzi pesanti**

6,5%), quando da gennaio ad aprile vi è stata una forte recrudescenza del fenomeno, con un aumento di vittime del 20% sullo stesso periodo dell'anno precedente.

**Proprio** con questo intento di “non abbassare la guardia” si è svolto a Napoli un convegno organizzato dalla Number 1, grande azienda di logistica del gruppo Barilla, e dalla polizia stradale. Un convegno, perciò, che ha visto fianco a fianco un operatore logistico che muove 2.300 automezzi, che percorrono 250 milioni di chilometri in un anno, che movimentano 2,3 milioni di tonnellate di merci l'anno, che serve diretta-



## INDICE DI MORTALITÀ PER GIORNO DELLA SETTIMANA IN ITALIA (Anno 2009)



mente 18 piattaforme regionali, e le forze dell'ordine che devono sorvegliare quelle stesse strade dove si dipanano i trasporti della Number 1. Dovrebbero essere, quindi,

**E' scadente nel paese la cultura della sicurezza: un problema che deve essere affrontato**

“controparti”. La volontà, lo spirito dell'incontro partenopeo è stato esattamente il contrario: è stata sottolineata l'esigenza che la sicurezza stradale debba divenire sempre più un obiettivo condiviso, che deve vedere chi controlla le strade, ossia la polizia, e gli operatori logistici e gli autotrasportatori collaborare e lavorare fianco a fianco.

Lo hanno detto con chiarezza, e convinzione, sia il consigliere delegato della Number 1 Roberto Prada sia Roberto Sgalla, direttore del servizio Polizia Stradale, e San->

*Moto in corsia d'emergenza: un'abitudine e un pericolo*



# 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](http://www.sebino.eu)

## ITALIA: INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI (Valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali)

|      | Incidenti | Morti | Feriti  | Indice di mortalità | Var. % annua numero morti | Var. % numero morti rispetto al 2001 |
|------|-----------|-------|---------|---------------------|---------------------------|--------------------------------------|
| 2001 | 263.100   | 7.096 | 373.286 | 2,7                 | -                         | -                                    |
| 2002 | 265.402   | 6.980 | 378.492 | 2,6                 | -1,6                      | -1,6                                 |
| 2003 | 252.271   | 6.563 | 356.475 | 2,6                 | -6,0                      | -7,5                                 |
| 2004 | 243.490   | 6.122 | 343.179 | 2,5                 | -6,7                      | -13,7                                |
| 2005 | 240.011   | 5.818 | 334.858 | 2,4                 | -5,0                      | -18,0                                |
| 2006 | 238.124   | 5.669 | 332.955 | 2,4                 | -2,6                      | -20,1                                |
| 2007 | 230.871   | 5.131 | 325.850 | 2,2                 | -9,5                      | -27,7                                |
| 2008 | 218.963   | 4.725 | 310.745 | 2,2                 | -7,9                      | -33,4                                |
| 2009 | 215.405   | 4.237 | 307.258 | 2,0                 | -10,3                     | -40,3                                |

ti Giuffré, direttore centrale della Polizia Stradale. Prada ha ricordato che “la Barilla ha nel suo dna il principio che un’azienda non deve guardare solo al profitto, ma deve lavorare, svolgendo un ruolo attivo, guardando al benessere sociale, alla società civile”. “Per questo motivo - ha aggiunto Prada - nell’ambito dei nostri trasporti noi facciamo formazione continua, svolgiamo una sorveglianza senza soste, certifichiamo il sistema, facciamo circolare informazioni. Abbiamo due costanti obiettivi: avere un autotrasporto sicuro e sempre più ecocompatibile”. Sgalla ha sottolineato che “l’utente della strada, quindi anche l’autotrasportatore, è il primo anello nel cammino verso la sicurezza. Per questo motivo sono essenziali i comportamenti che si tengono una volta che si è imboccata una strada o un’autostrada. Per questo motivo è indispensabile un’alleanza tra utenti e polizia nel rispetto delle regole”. Sulla stessa linea Giuffré: “La Number 1 ha fatto una scelta importante organizzando questo convegno, dimostrando come sia importante anche in questo settore un partenariato tra pubblico e privato per costruire una filosofia comune tesa a migliorare, a rendere sempre più sicura

la mobilità su gomma delle persone e delle merci. Noi siamo impegnati a migliorare le nostre tecnologie, a razionalizzare e ad aumentare il nostro servizio di sorveglianza sulle strade. Ma stiamo anche investendo sulla comunicazione e sulla formazione per elevare la cultura della legalità, del rispetto delle regole. In questo senso è fondamentale una collaborazione tra settore pubblico e settore privato”.

**Lavori** del convegno hanno insistito sulla necessità di far crescere negli utenti della strada e in generale nel paese la “cultura” della sicurezza stradale. Emilio Silenzi, direttore dell’Inail della Campania, ha tradotto questa esigenza con un’immagine: “Bisogna arrivare al punto che i ragazzi che vanno in motorino non pensino di dover mettere il casco in testa,

### Servono iniziative per migliorare i rilevamenti, le informazioni e le statistiche degli incidenti

come fosse un qualcosa in più, ma la testa nel casco, per naturale protezione”. Da questo obiettivo siamo ancora lontani, come dimostra il fatto che in Italia, prima della patente a punti e delle sanzioni previste, pochi

automobilisti si allacciavano le cinture. C’è voluta su questo punto una normativa severa e questo perché manca, appunto, la “cultura della sicurezza”, ha ribadito Silenzi. Per crearla, per “costruirla” bisogna sempre più lavorare sui bambini, sulle generazioni che useranno la strada in futuro. Un lavoro che l’Inail sta facendo in molte regioni d’Italia, in particolare in Liguria e Campania, e spesso con la collaborazione della polizia stradale, come avvenuto, ad esempio, nel Trentino.

**Un’altra esigenza** è stata sottolineata dall’incontro napoletano, anche dalla polizia stradale: migliorare, velocizzare e rendere più accurate le rilevazioni degli incidenti. Serve, in generale, una maggiore e più tempestiva informazione, occorre costruire un sistema di banche dati. A tale proposito, Paolo Fassari, dirigente della sezione Polizia Stradale di Napoli, ha sottolineato che le “statistiche sugli incidenti sono attualmente generiche. Spesso non rilevano le cause dell’incidente e, se è coinvolto un autocarro, non dicono se si tratta di un veicolo che lavora in conto proprio o in conto terzi. Tutto è risolto con la generica dizione di ‘veicolo pesante’. Occorre avere, anche ai fini della prevenzione, dati sicuramente più particolareggiati”.



# NAV APRE OGNI GIORNO LE PORTE AL SUCCESSO DELLA VOSTRA LOGISTICA

Da oltre 45 anni collaboriamo con i più importanti operatori nel mercato della logistica. Il motivo è semplice.

[www.nav-system.it](http://www.nav-system.it)

**Progettiamo e Realizziamo, Celle Frigorifere Industriali, Magazzini Autoportanti e Isolamenti su misura dal DNA tutto italiano per aziende che considerano la *qualità* un elemento irrinunciabile.**

**Lo facciamo ogni giorno *innovando* e creando ambienti sempre più attenti al *risparmio energetico* ma soprattutto *rispettando i vostri tempi* perchè essere puntuali vuol dire essere *il partner ideale per i vostri progetti di logistica.***



**NAV**  
system  
S.p.A.

Via S. Tomaso, 1370 47521 Cesena - FC - ITALY  
Tel +39 0547.350505 - Fax +39 0547 350500  
[info@nav-system.it](mailto:info@nav-system.it)



# LA CHIAVE PER ABBATTERE I COSTI

**SAS**  
System of Active Stability



Calandra di blocco  
del motore



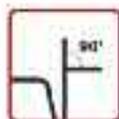
Ritensione della  
velocità in curva



Controllo dell'angolo di sterzo  
in avanti



Controllo della  
velocità di brando  
deggi all'indietro



Controllo di  
auto livellamento  
della forche



Sincronizzazione  
attiva dello sterzo



**I CARRELLI DOTATI DEL SISTEMA SAS NON SOLO TI AIUTANO A MOVIMENTARE DI PIÙ E PIÙ VELOCEMENTE, MA ABBATTONO ANCHE I COSTI RELATIVI ALL'OPERATORE E A DANNEGGIAMENTI CONSEGUENTI A CADUTE DEL CARICO O DANNI AL CARRELLO**

Il sistema SAS è una tecnologia intelligente e unica nei carrelli Toyota. Attraverso 6 funzioni chiave essa consente una movimentazione più produttiva e sicura, un miglior controllo dai montanti ed una sensazione di guida più efficiente ed ergonomica. Tutto ciò contribuisce alla fluidità delle operazioni aumentando il livello di produttività.

Dai un'occhiata più da vicino al Sistema SAS e scopri come può elevare la tua produttività:

→ [sas.toyota-forklifts.it](http://sas.toyota-forklifts.it)

**TOYOTA**  
INDUSTRIAL EQUIPMENT