

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



**Material handling
e attrezzature da magazzino:**

le aziende produttrici puntano, in un mercato difficile, su sviluppo tecnologico, sostenibilità ed efficienza

INFRASTRUTTURE E LOGISTICA VITALI PER IL NORD OVEST DEL PAESE

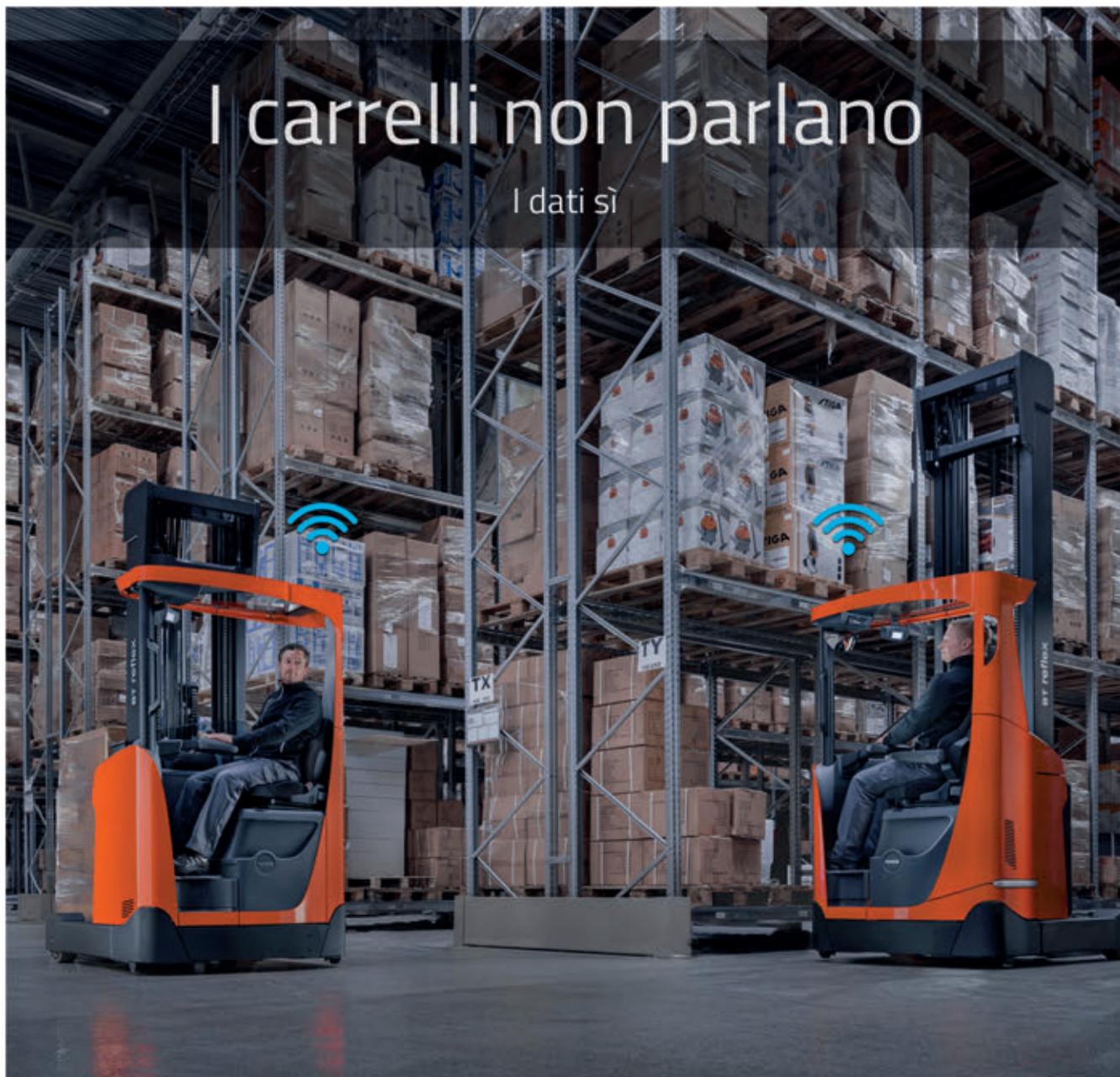
**EDITORIALE
UN INIZIO D'ANNO
CON CATTIVI SEGNALI**

**RISORSE UMANE
EVOLVONO I RUOLI
NELLA LOGISTICA**

**PORTO DI TRIESTE
SEMPRE PIU' TESO
VERSO L'EST EUROPA**

I carrelli non parlano

I dati sì



I carrelli Smart Trucks di Toyota con Telematica Integrata

Toyota ha integrato la Telematica come funzione standard nei propri carrelli elevatori. I dati del carrello sono immediatamente disponibili con il sistema I_Site per una gestione efficiente e per l'analisi.

Grazie a questo sistema innovativo è possibile avere il completo controllo della flotta carrelli e migliorare l'attività in molteplici direzioni. Eliminando gli sprechi potrai rendere più efficienti i flussi operativi, ottimizzando così aree di competenza come produttività e sicurezza.

Per saperne di più sugli Smart Trucks di Toyota visita il nostro sito web: www.toyota-forklifts.it

TOYOTA

MATERIAL HANDLING

UN 2019 CON CATTIVI SEGNALI

L'economia frena, urgente l'apertura dei cantieri

LA CRESCITA DELL'INDUSTRIA ITALIANA SI ERA INTERROTTA GIÀ ALL'INIZIO DEL 2018 E HA CONTINUATO CON DIFFICOLTÀ, SEGNANDO UN MENO 2,3% ALLA FINE DELL'ANNO SUL 2017, ANCHE A CAUSA DEL CROLLO REGISTRATO A DICEMBRE. IL LIVELLO DELL'OCCUPAZIONE, CHE ERA MIGLIORATO NEL PRIMO SEMESTRE DELL'ANNO SCORSO, NEGLI ULTIMI SEI MESI DEL 2018 È PEGGIORATO (CON UNA PERDITA DI 84 MILA UNITÀ). LE PREVISIONI DELL'UFFICIO STUDI DELLA CONFINDUSTRIA PER L'ANNO IN CORSO PARLANO DI CONSUMI IN RALLENTAMENTO (MENTRE CRESCE LA PROPENSIONE AL RISPARMIO DELLE FAMIGLIE PER LE PREOCCUPAZIONI SUL REDDITO FUTURO), DI UN'OCCUPAZIONE FERMA (MA I DATI ISTAT DI FEBBRAIO SONO NEGATIVI RISPETTO A GENNAIO, CON UN TASSO DI DISOCCUPAZIONE CHE SALE AL 10,7%), DI INVESTIMENTI PRIVATI IN STALLO, DOPO LA DECELERAZIONE REGISTRATA NEL SECONDO SEMESTRE DEL 2018, DI UN CREDITO ALLE IMPRESE IN RALLENTAMENTO, DOPO CHE NEL TERZO E NEL QUARTO TRIMESTRE 2018 AVEVA MOSTRATO GIÀ UNA RESTRIZIONE. IL DATO PIÙ NEGATIVO DELLA SITUAZIONE ITALIANA, SECONDO LA CONFINDUSTRIA, È CHE, IN CONFRONTO ALL'EUROPA, NOI MOSTRIAMO UN GAP, DEFINITO "STRUTTURALE", CHE RITORNA AD AMPLIARSI. PER QUANTO CONCERNE GLI INVESTIMENTI PUBBLICI, NEGLI ULTIMI TRE ANNI SONO STATI SEMPRE INFERIORI (PARTICOLARMENTE NEL MEZZOGIORNO) A QUANTO PROGRAMMATO DAL GOVERNO. UN ULTIMO DATO SULLA FINANZA PUBBLICA: NEGLI ULTIMI DIECI ANNI, LA GERMANIA HA BENEFICIATO DI SETTE ANNI NEI QUALI IL DIFFERENZIALE DEL COSTO DEL DEBITO E IL TASSO DI CRESCITA È STATO NEGATIVO, LA SPAGNA DI QUATTRO E LA FRANCIA DI TRE, MENTRE L'ITALIA NEMMENO DI UNO. IN QUESTA SITUAZIONE, SAREBBE IMPORTANTE CHE SI DECIDESSE VELOCEMENTE L'APERTURA DEI CANTIERI, COMPRESI QUELLI DELLA TAV TORINO-LIONE, CHE SONO STATI GIÀ PROGRAMMATI E IN GRAN PARTE FINANZIATI: LO SBLOCCO RAPPRESENTEREBBE UNA BOCCATA D'OSSIGENO E UNA SPINTA FORTE ALL'OCCUPAZIONE. MOLTE INFRASTRUTTURE, NON SOLO DI GRANDI OPERE, MESSE IN CALENDARIO DA ANAS E RFI, POTREBBERO AIUTARE ANCHE LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA, RISOLVENDO "COLLI DI BOTTIGLIA" CHE OSTACOLANO IL FLUSSO DELLE MERCI. UN AIUTO ALLA LOGISTICA CHE SIGNIFICHEREBBE ANCHE UN AIUTO ALL'EXPORT, L'UNICO SETTORE CHE STA COMUNQUE REGGENDO.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Rancati Advertising S.r.l.
tel. +39 02 70300088
e-mail: info@rancatinet.it
Riferimenti: Andrea Rancati e
Claudio Sanfilippo

Punto Risorse Umane

L'ANALISI STAR MATRIX SULL'EVOLUZIONE DEI RUOLI NEL SETTORE LOGISTICO

24

Argomenti

LA RESILIENZA IN AZIENDA

26

Portualità

IL PORTO DI TRIESTE GUARDA SEMPRE PIU' ALL'EUROPA DELL'EST

33

Bartolomeo Giachino

LA LIONE-TORINO E' UTILE ALL'ECONOMIA ITALIANA

36

Primo Piano

INFRASTRUTTURE E LOGISTICA VITALI PER IL NORD OVEST DEL PAESE

38

Primo Piano

IL SUCCESSO DI UN'AZIENDA DIPENDE ANCHE DALLA "CRESCITA" DELLE PERSONE

42

Primo Piano

L'HOME DELIVERY SERVICE: UN ATOUT PER LA LOGISTICA

44

Focus Material Handling e attrezzature da magazzino

TOYOTA INTRODUCE GLI SMART TRUCKS NEL SETTORE DEI CARRELLI ELEVATORI

47

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

STAMPA ESTERA

7

NEWS

8



Una ricerca di Gi Group, in collaborazione con Assologistica, ha messo a punto una mappa sull'evoluzione dei ruoli all'interno delle aziende logistiche. Un'evoluzione trainata dall'innovazione tecnologica per il 53% (l'articolo a pag. 24)

Ricordiamo ai lettori e agli inserzionisti che la nostra rivista, appena stampata, è posta online sul sito euromerci.it. Può essere, sempre online, anche trovata digitando e cliccando su la rivista-Euromerci. Sono archiviati tutti i numeri. Ricordiamo inoltre che la nostra agenzia di pubblicità è la Rancati di Milano, email: info@rancati.it



Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminali portuali, interportuali e aeroportuali

**LA REALE RISPOSTA
A TUTTE LE VOSTRE
ESIGENZE DI LOGISTICA**

T. 02 6691567
www.assologistica.it



**LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA
CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"**
con corsi, seminari, workshop e convegni

T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner



Ultimissime



**Voucher digitalizzazione, via
alle domande dal 30/1/2018**

08/01/2018

Già dal 15 gennaio sarà però possibile accedere alla procedura informatica e compilare la domanda direttamente dal sito del ministero dello Sviluppo

La rivista



AEROME

08/01/18
Nel 2

NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

Meno consumi, più risparmio

A marzo, secondo le stime dell'Istat, è continuato l'indebolimento del clima di fiducia dei consumatori per il quale si prevede una diminuzione da 112,4 a 111,2 punti. Questo ripiegamento dell'indice di fiducia delle famiglie consumatrici riflette il deterioramento di tutte le sue componenti: il clima economico e quello corrente registrano le flessioni più marcate mentre cali più contenuti caratterizzano il clima personale e, soprattutto, quello futuro. Più in dettaglio, il clima economico cala da 126,4, a 123,9, il clima

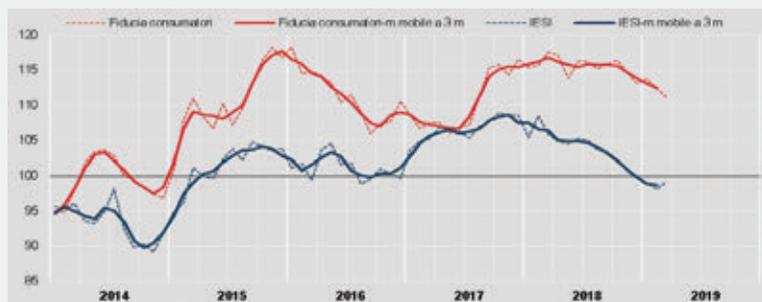


personale passa da 108,2 a 106,8, il clima corrente scende da 109,4 a 107,8 e il clima futuro flette da 116,9 a 115,9. Questo andamento della fiducia ha come prima conseguenza che le famiglie tendono a consumare meno e a incrementare la tendenza al risparmio, date le preoccupazioni per la situazione economica del paese. Quindi, le prospettive di un fattore importante per arrivare a un miglioramento della produzione industriale e dell'economia nazionale, ossia la "domanda interna", non sono posi-

Fiducia dei consumatori e delle imprese

Fonte: ISTAT

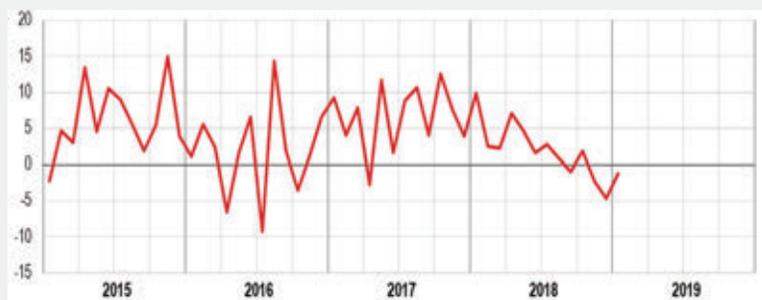
(genn. 2014-mar. 2019, indici mensili e media mobile a tre mesi, base 2010=100)



Ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

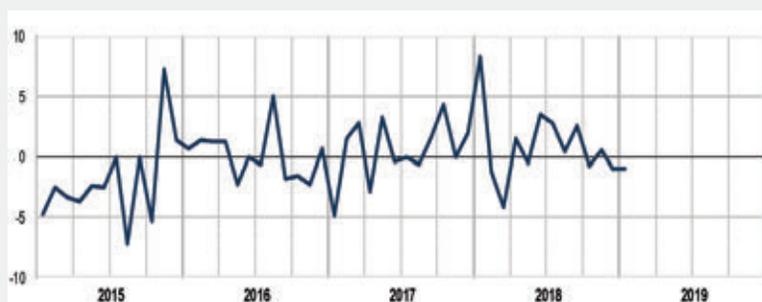
(genn. 2015-genn. 2019, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



Produzione nelle costruzioni

Fonte: ISTAT

(genn. 2015-genn. 2019, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)





SMART, PRATICA ED ECONOMICA. COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

PROGRAMMA CORSI PRIMAVERA-ESTATE 2019

MERCOLEDÌ 3 APRILE

RISCHI DA ASSICURARE NELLE ATTIVITÀ DI LOGISTICA & TRASPORTO: IDEE E SOLUZIONI PER UN PROGRAMMA IDEALE DI COPERTURA

In collaborazione con FEDERCHIMICA SC SVILUPPO CHIMICA

GIOVEDÌ 4 APRILE

TRASPORTI E SPEDIZIONI INTERNAZIONALI, GESTIRLI AL MEGLIO ANCHE CON LE VARIE FORME DI PAGAMENTO

Corso a cura di TACK & TMI

MARTEDÌ 7 MAGGIO

IVA E INTRASTAT: ISTRUZIONI PER L'USO E SUGGERIMENTI PRATICI

Corso a cura di TACK & TMI

GIOVEDÌ 9 MAGGIO

IL TRASPORTO INTER E MULTI-MODALE: ANALISI DEGLI ASPETTI CONTRATTUALI E OPERATIVI

In collaborazione con FEDERCHIMICA SC SVILUPPO CHIMICA

VENERDÌ 10 MAGGIO

(WORKSHOP A PAGAMENTO)

COSTRUISCI IL TUO FUTURO PROFESSIONALE

In collaborazione con MYLIA

GIOVEDÌ 16 MAGGIO

TUTTO EXPORT: CRITICITÀ, OPPORTUNITÀ E CORRETTA GESTIONE INCOTERMS NEGLI SCAMBI INTERNAZIONALI

GIOVEDÌ 23 MAGGIO

PROCEDIMENTI DISCIPLINARI VERSO IL PERSONALE CHE VIENE MENO AGLI OBBLIGHI CONTRATTUALI: ANALISI DEI RISCHI, GIURISPRUDENZA E BUONE PRATICHE PER UNA CORRETTA GESTIONE IN AZIENDA

MERCOLEDÌ 29 MAGGIO

LA RESILIENZA IN AZIENDA, STRATEGIE E SOLUZIONI PER ADATTARSI AL MEGLIO AI CAMBIAMENTI

MARTEDÌ 4 GIUGNO

FINANCE FOR NON FINANCIALS, NOZIONI BASE PER LA FINANZA DI IMPRESA

Corso a cura di TACK & TMI

GIOVEDÌ 6 GIUGNO

REGIMI DOGANALI: IMPORT, EXPORT, LAVORAZIONI E FOCUS DEPOSITI DOGANALI, IVA E FISCALI

In collaborazione con FEDERCHIMICA SC SVILUPPO CHIMICA

MARTEDÌ 11 GIUGNO

REGOLE, DISPOSIZIONI E OBBLIGHI NEL TRASPORTO INTERNAZIONALE E COME AVVALERSI EFFICACEMENTE DEGLI INCOTERMS

In collaborazione con FEDERCHIMICA SC SVILUPPO CHIMICA

MERCOLEDÌ 12 GIUGNO

CONTRATTO DI LOGISTICA E OUTSOURCING LOGISTICO, ASPETTI NORMATIVI E PRATICO-ORGANIZZATIVI

In collaborazione con FEDERCHIMICA SC SVILUPPO CHIMICA e CERTIQUALITY

MERCOLEDÌ 19 GIUGNO

LA GESTIONE DELLA CRISI NEI CONTRATTI DI LOGISTICA E TRASPORTO (CAMBIO FORNITORE, RECESSO, RISOLUZIONE, INADEMPIMENTO, INSOLVENZA, ECC.): CAUTELE OPERATIVE E CONTRATTUALI DA ADOTTARE

GIOVEDÌ 27 GIUGNO

GESTIONE DELLA MOBILITÀ PROFESSIONALE E GEOGRAFICA DEI LAVORATORI:

MUTAMENTO DI MANSIONI, TRASFERIMENTO, TRASFERTA E DISTACCO

MARTEDÌ 9 LUGLIO

POSIZIONAMENTO E FISSAGGIO DEI CARICHI SUI MEZZI: NORME E PROCEDURE DA SEGUIRE

In collaborazione con FEDERCHIMICA SC SVILUPPO CHIMICA e CERTIQUALITY



Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it

www.assologisticaculturaeformazione.com

Tendenze dell'occupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2013-dic. 2018, variazioni in migliaia di unità degli occupati sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



tive, continuando così a lasciare il peso del rilancio industriale in gran parte sull'export. L'Istat, invece, registra, sempre a marzo, una dinamica positiva, dopo mesi di peggioramento, per l'indice composito del clima di fiducia delle imprese, con la crescita di un punto, dovuto principalmente al forte rialzo nel settore delle costruzioni. E' un risultato che arriva facen-

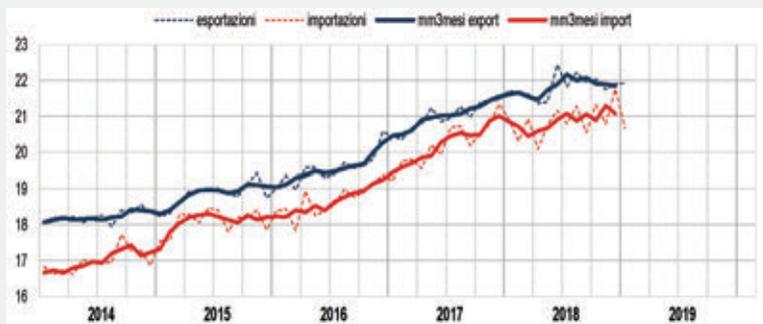


do la media della situazione di diversi settori: la fiducia aumenta nei servizi (l'indice passa da 98,3 a 100,1) e nelle costruzioni (da 135,5 a 140,3), rimane stabile nel commercio al dettaglio (a quota 105,5) mentre diminuisce nella manifattura (da 101,6 a 100,8). In particolare, nella manifattura si rileva un peggioramento, per il terzo mese consecutivo, delle attese sulla produzione, unitamente a una diminuzione del saldo relativo alle scorte di magazzino. Anche i giudizi sul livello degli ordini si deteriorano rispetto a febbraio. Nelle costruzioni, la dinamica assai positiva dell'indice riflette il miglioramento dei giudizi sugli ordini e sulle aspettative dell'occupazione diffuso a tutti i settori analizzati (costruzione di edifici, ingegneria civile, lavori di costruzione specializzati).

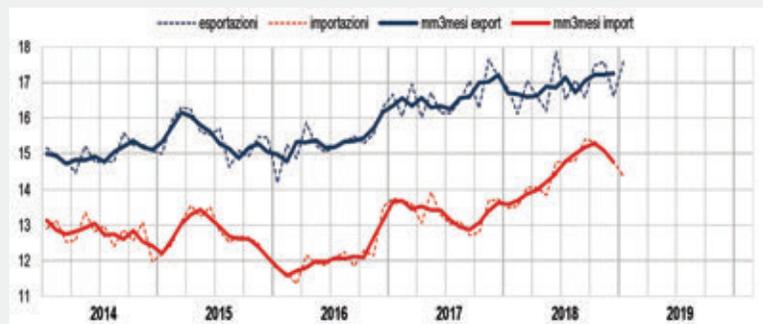
Commercio con l'estero

Fonte: ISTAT

(import-export con area UE, genn. 2014-genn. 2019, dati mensili e medie mobili a tre mesi, in miliardi di euro)



(import-export con area extra UE, genn. 2014- genn. 2019, dati mensili e medie mobili a tre mesi, in miliardi di euro)



Assologistica: nuovi servizi per le imprese

Assologistica ha rafforzato il suo impegno organizzativo per aumentare la gamma di servizi da mettere a disposizione dei propri associati. Ciò anche sulla base delle complessità crescenti che le imprese devono oggi affrontare sotto diversi aspetti, da quello amministrativo a quello normativo e fiscale. Assologistica, quindi, attualmente, attraverso la sua società di servizi Serdocks srl, può contare su un ventaglio di professionisti, di assoluta affidabilità, che grazie alle loro esperienze sono in grado di coprire quasi per intero le necessità di un'impresa che, nell'ambito di uno scenario economico fortemente variabile e incerto, abbia intenzione di acquisire maggiore consapevolezza, sicurezza, efficienza ed efficacia nella gestione. Quando richiesto, tali professionisti sono disponibili a effettuare una prima visita (gratuita) alle imprese per comprenderne le necessità o le criticità. In seguito, modulato sulle esigenze, sarà concordato un listino prezzi di sicuro interesse. In particolare, l'Associazione è ora in grado di offrire servizi innovativi:

- **Servizio di analisi dei bilanci** da un punto di vista fiscale e civilistico, collegato ad una serie di servizi di ottimizzazione aziendale, quali:
 - 1) implementazione di un controllo contabile che permetta di dotare periodicamente gli amministratori di report attendibili in relazione all'andamento dei principali indici economico-finanziari di impresa;
 - 2) sviluppo di un sistema di controllo di gestione e di pianificazione aziendale;
 - 3) analisi e consulenza strategica in merito all'organizzazione aziendale e alla suddivisione del lavoro;
 - 4) controlli di congruità delle procedure messe in atto dall'azienda per rispettare le norme in materia di diritto societario e di diritto fiscale;
 - 5) eventuali sistemazioni contabili, anche in funzione dell'entrata in vigore della nuova legge sulla crisi di impresa.

- **Servizio legale per la gestione della contrattualistica** inerente le commesse in Italia e all'estero; recupero crediti; rapporti con i ministeri e le pubbliche amministrazioni.

- **Servizio di consulenza finanziaria**, per mezzo di professionisti con profonda conoscenza del sistema bancario e finanziario che possono assicurare agli associati un servizio qualificato di assistenza finanziaria. Tale aspetto sta diventando infatti sempre più dirimente in quanto, alla luce delle gravi crisi già manifestatesi, una approfondita conoscenza della struttura dei propri bilanci e una accresciuta capacità di comunicazione in questo ambito può rivelarsi uno strumento strategico e di alto valore aggiunto. E' fruibile pertanto un servizio di direzione finanziaria esternalizzata che è riassumibile nelle seguenti attività:

- 1) analisi finanziaria dei bilanci;
- 2) identificazione delle esigenze finanziarie e forme di copertura;
- 3) predisposizione di bilanci proiettati in base ai piani aziendali;
- 4) comunicazione con le varie istituzioni finanziarie, ivi compresi eventuali investitori;
- 5) identificazione di disagi e loro gestione, processi di consolidamento finanziario;
- 6) collaborazione con i consulenti fiscali per una predisposizione armonica dei bilanci;

Questi servizi avanzati in termini gestionali si affiancano a quelli relativi a paghe e contributi, uniti alla specifica consulenza in ambito del lavoro. Assologistica, infatti, si occupa di risolvere tutto ciò che concerne le tematiche del personale: paghe e contributi, con possibilità di integrare servizi altamente innovativi per la gestione del personale (consolle dell'azienda e del dipendente, rilevazione elettronica delle presenze, timbratura geolocalizzata, gestione e amministrazione del personale, pianificazione turni e ferie, sicurezza, ecc.); budget e costi del personale; statistiche del personale e suddivisioni per centro di costo; assistenza contrattualistica.

Organismo di vigilanza 231 per tre aziende Contship

L'avvocato Sara Armella è stata recentemente nominata presidente dell'organismo di vigilanza 231 di tre società del

gruppo Contship, operatore logistico multinazionale. Le tre società sono: La Spezia container terminal spa, Med center container terminal e Cagliari international container terminal spa. L'organismo di vigilanza, previsto dal decreto 231 del 2001, è l'organo incaricato della vigilanza sul funzionamen-

Sara Armella



to e sull'osservanza del modello di organizzazione e controllo delle società. Si tratta di un organismo indipendente, formato da soggetti di elevato profilo professionale. Sara Armella, avvocato di Cassazione, esperta di fiscalità nazionale e internazionale, lavora con importanti gruppi italiani e multinazionali. Autrice di "Diritto doganale dell'Unione europea" (Egea, 2017), "EU Customs Code" (BUP, 2017) e di oltre cento pubblicazioni scientifiche, è docente accreditato presso Ita-Agenzia per l'Italia e Confindustria. È delegata presso la Commission on Customs and trade facilitation e della Commission on taxation della camera di commercio internazionale di Parigi, ed è tra i fondatori, nonché unico professionista italiano, di Green lane, associazione internazionale di studi professionali indipendenti specializzati in diritto doganale, fiscalità indiretta e commercio internazionale. Armella & Associati è uno studio legale che opera principalmente nel settore del diritto tributario nazionale e internazionale. >

VGP

Avete bisogno di più spazio per la vostra attività?

VGP è lieta di annunciare il suo primo sviluppo immobiliare in Italia.



Il nuovo centro logistico di circa 23.000 m² sorgerà a Calcio (Bergamo) e sarà completato per il Q3 2019. VGP Park Calcio si trova a soli 800 m di distanza dal casello dell'autostrada A35 (BreBeMi), offrirà standard qualitativi elevati, certificazione LEED e spazi flessibili sulla base delle esigenze del cliente, da 5.000 m² fino a circa 23.000 m². L'immobile è adatto ad attività logistiche ed all'industria leggera.

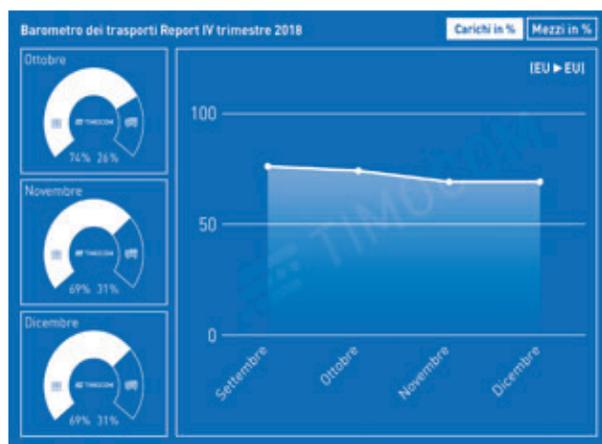
Per maggiori informazioni contattate agostino.emanuele@vgpparks.eu o visitate il nostro sito www.vgpparks.eu/industrial-parks/italy

DISTANZE APPROSSIMATE

Autostrada — 1 km
Trasporto pubblico — 500 m
Centro città — 10 min
Aeroporto — 10 min
Bergamo — 30 km
Brescia — 35 km
Cremona — 50 km
Milano — 50 km

Trasporti in Europa: chiuso il 2018 in bellezza

Nell'ultimo trimestre del 2018, il mercato dell'autotrasporto in Europa ha dimostrato di essere del tutto immune ai conflitti commerciali internazionali e alle previsioni economiche negative. E' quanto emerge dal barometro dei trasporti TimoCom, l'azienda tedesca che gestisce la piattaforma online sulla quale si incontrano la domanda e



l'offerta di trasporto. Con 750 mila offerte internazionali di carichi e mezzi ogni giorno e 127 mila utenti, TimoCom gestisce la più grande borsa di carichi del trasporto merci su strada in Europa. "Come da tradizione, il settore dei trasporti chiude l'anno in bellezza", così il portavoce Gunnar Gburek ha commentato le ultime cifre del barometro. I dati relativi al quarto trimestre del 2018 mettono in luce come la domanda da parte di aziende che hanno presentato le proprie offerte di carichi sul mercato dei trasporti tramite TimoCom fosse di 2/3 superiore all'offerta di spazi di carico liberi. In media, nel periodo compreso tra ottobre e dicembre 2018, il rapporto carichi-mezzi nella borsa di carichi è stato pari a 71:29. Tale risultato testimonia come il rapporto tra una quantità elevata di carichi e una carenza di mezzi di trasporto sul mercato dei trasporti continui a essere sproporzionato. "Anche nel 2019 i prezzi dei trasporti saranno al rialzo, poiché i mezzi di trasporto continueranno a essere una merce rara. Non si intravedono segni di miglioramento. Anzi, la carenza di autisti professionisti in Germania aumenterà, divenendo un vero e proprio freno alla crescita economica", prevede Gburek.

Autotrasporto: Anita critica nei confronti del ministero

"Nonostante gli accordi presi nell'incontro tenutosi a Verona in occasione del Transpotec, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha voluto rimodulare la ripartizione delle risorse per il settore a vantaggio di misure a pioggia, riducendo ulteriormente i fondi destinati agli investimenti. Dopo un primo taglio dei fondi per la formazione e per gli investimenti, il ministero ha scelto di operarne un altro nella stessa direzione a danno del settore, della competitività delle aziende e della crescita economica", ha commentato Thomas Baumgartner, presidente di Anita, sui risultati del tavolo di confronto con le associazioni di categoria. L'Italia ha il parco mezzi più vetusto d'Europa e occorre rinnovarlo sia per migliorare la sicurezza stradale che l'impatto ambientale. Il 19% del parco circolante è ancora di classe Euro3 mentre i veicoli a Gnl più silenziosi e molto più puliti dei veicoli Euro6 rappresentano appena il 2% dell'intero parco. Il trasporto combinato ferrovia/strada, inoltre, non decolla a causa della mancanza di investimenti nel settore. "Occorre dare una sterzata disincentivando l'uso dei veicoli Euro3 oramai vecchi di oltre 13 anni e invece di ridurre i fondi per gli investimenti, è necessario aumentarli. Soltanto



un paese che investe e si rinnova può reggere la competizione a livello internazionale", ha concluso Baumgartner, nell'auspicare che quanto prima venga istituito il fondo di 100 milioni di euro promesso dal viceministro Rixi. ■

2018: un anno record per gli investimenti globali

L'Italia rallenta, ma l'interesse per il suo mercato rimane forte.

L'ultimo report realizzato da Cushman & Wakefield, società leader nei servizi immobiliari a livello globale, sottolinea che, nel 2018, a livello mondiale gli investimenti nel settore hanno registrato un volume record, pari a 1,75 trilioni di dollari, il 4% in più rispetto al 2017. Il rapporto, dal titolo *Global Investment Atlas 2019*, illustra le principali tendenze internazionali del mercato e anticipa i trend per il futuro. Secondo quanto emerge dallo studio, il 2019 sarà un altro anno positivo per gli investimenti immobiliari globali, in linea con il 2018, con gli investitori che valuteranno un'ulteriore diversificazione delle loro strategie (che inizieranno ad adattarsi all'evoluzione della politica monetaria, alle tensioni geopolitiche e ai cambiamenti strutturali) in termini sia geografici sia settoriali, in cerca di nuove opportunità. Inoltre, nell'anno in corso, sarà presente sul mercato un numero maggiore di venditori. I valori sono previsti in lieve aumento come combinazione di rendimenti stabili e di una crescita costante dei canoni per immobili prime e non più come riflesso di una compressione dei rendimenti che ha caratterizzato gli ultimi anni. David Hutchings, responsabile per le strategie di investimento nel team di Capital Markets Emea di Cushman & Wakefield, e autore del report, spiega: "La congiuntura economica globale è più debole di quanto si prevedesse solo qualche mese fa e così anche l'inflazione. Di conseguenza, pur rimanendo il rischio elevato, l'aumento atteso dei tassi di interesse è rimandato nuovamente. Nel 2019, ci aspettiamo ancora una fase positiva del ciclo immobiliare che permetterà agli

investitori di scegliere le opportunità migliori per la loro strategia prima del rallentamento della crescita. Con flussi di cassa stabili e una correlazione alla crescita e all'inflazione, il settore immobiliare continua a essere fortemente attrattivo per gli investitori e la domanda per il 'prodotto giusto' si conferma forte. Più complesso rispetto al passato è definire quale sia tale 'prodotto giusto', alla luce del fatto che le strategie occupazionali più efficaci oggi sono ridefinite dall'eCommerce, da cambiamenti a livello sociale e di business, da un basso livello della crescita e da vincoli di accessibilità economica".

Anche l'Italia continua a beneficiare di questo trend favorevole. Nel 2018 i volumi d'investimento, pari a 8,4 miliardi di euro, hanno segnato una contrazione ma dopo cinque anni di crescita a doppia cifra e rimanendo ampiamente sopra la media degli ultimi dieci anni. Il mercato immobiliare italiano è cresciuto e, nonostante la volatilità, si conferma solido e dinamico. L'incertezza, infatti, è ormai una variabile con cui i player sono abituati a convivere, in Italia come in altri paesi. I fondamentali immobiliari dell'Italia rimangono buoni e ciò guida la forte domanda degli investitori. Milano, che attrae ogni anno mediamente tra i 2 e i 4 miliardi di euro di investimenti, si conferma il mercato più dinamico per tutti i tipi di investitori: istituzionali core, che



Nel mercato immobiliare logistico, in Italia, c'è forte attenzione all'evolversi dell'eCommerce

vogliono proteggere il capitale, opportunistici e value add, che guardano ad asset da riposizionare. Alcuni investitori guardano anche a operazioni di sviluppo. Roma, con quasi 2 miliardi di euro investiti nel 2018, è cresciuta molto, ma gli investitori, nella capitale, tendono a essere più selettivi e attenti.

Carlo Vanini, responsabile del mercato in Italia, aggiunge: "Oggi continuiamo a vedere un gran numero di investitori sul mercato italiano. Infatti, si stanno affiancando a quelli 'storici' nuovi investitori e nuove fonti di capitali - come quelle di alcuni paesi asiatici - che cercano di entrare, spesso scontrandosi con un mercato dove le opportunità sono ancora poche rispetto alla domanda. Cresce la competizione per asset sia core che value add e opportunistici nei settori degli uffici e della logistica mentre il retail è visto in un'ottica di riposizionamento e ripensamento alla luce della forte sfida introdotta dall'eCommerce e dalla crescente sharing economy". ■

Brambles: una delle due aziende più “sostenibili” al mondo

Il riconoscimento alla società, che gestisce i marchi Chep e Ifco nel mondo, è arrivato dalla rivista Usa Barron's Magazine edita da Dow Jones&Company.

Brambles, la società di servizi logistici per la supply chain che opera in oltre 60 paesi principalmente con i marchi Chep e Ifco, è stata nominata seconda azienda più sostenibile del mondo dal Barron's Magazine, preceduta solo



da Accenture, la società di consulenza e servizi professionali con sede a Dublino. Barron's, il settimanale americano pubblicato da Dow Jones & Company, insieme a Calvert Research and Management, ha selezionato le 1.000 principali aziende classificate per valore di mercato e quotate in borsa in 24 mercati (ad esclusione degli Stati Uniti) e le ha sottoposte agli stessi parametri di valutazione applicati per il ranking dell'elenco delle aziende Usa. Brambles è stata premiata da Calvert Research per il suo modello di approvvigionamento sostenibile e per le condizioni di lavoro che la vedono in prima linea nel “condurre sondaggi sulla motivazione dei dipendenti e utilizzare i feedback ricevuti, in forma anonima, per migliorare la propria attività. L'azienda offre inoltre una formazione online e un percorso di coaching individuale per i dipendenti ed è stata la prima azienda a ricavare pallet dal riciclo dei rifiuti”. Juan José Freijo, Global Head of Sustainability di Brambles, ha affermato: “Per noi è motivo di grande orgoglio essere stati premiati come leader di sostenibilità a livello mondiale, a conferma del nostro

costante impegno basato sulla nostra presenza globale e dal nostro modello di economia circolare. Ciò definisce non solo il modo in cui operiamo, ma anche la nostra identità. Sviluppiamo il nostro business impegnandoci a ridurre sensibilmente la produzione di rifiuti e la domanda di risorse naturali lungo l'intera supply chain e questo riconoscimento dimostra che siamo sulla strada giusta verso una logistica sempre più sostenibile”.

Per il quinto anno consecutivo, inoltre, Brambles ha mantenuto la propria posizione di leader nei rating ESG di Morgan Stanley Capital International-Msci. Tale rating prende in considerazione tre elementi della gestione aziendale: ambiente, livello di attenzione sociale, tipo di governance (Enviromant Social Governance-ESG). La ricerca è utilizzata da 46 tra i 50 maggiori Asset Manager e da oltre 1.200 investitori a livello mondiale ed è riconosciuta come “Gold Standard” nella fornitura dei dati. “Brambles continua a essere un'azienda leader del proprio settore per quanto riguarda le prestazio-

ni ESG complessive, dimostrando il suo impegno per la sostenibilità attraverso programmi completi che affrontano tutte le questioni chiave più qualificanti che costituiscono la base per la valutazione del settore,” ha dichiarato Msci nel suo report. Brambles è stata confrontata con altri operatori del settore servizi e forniture commerciali, superando tutte le altre aziende per quanto riguarda i rischi ESG più rilevanti e la capacità di gestirli rispetto ai concorrenti. Nel 2018, il 99,4% del legno utilizzato proveniva da fonti certificate, avvicinando l'azienda all'obiettivo del 100% nel 2020 e consentendone la classificazione tra le prime sei maggiori aziende al mondo nella lotta alla deforestazione nella supply chain da parte dell'organizzazione no profit CDP, con sede nel Regno Unito, il cui obiettivo è lo studio delle implicazioni dei cambiamenti climatici per le maggiori aziende quotate in borsa a livello mondiale. Infine, lo scorso anno, Brambles è stata una delle prime due società più efficienti secondo il Dow Jones Sustainability Index, nella categoria del settore servizi e forniture commerciali. ■

CONVEGNO con il patrocinio di



RISCHI NELLA SUPPLY CHAIN INTERNAZIONALE, PROPOSTE E SOLUZIONI PER GESTIRLI IN MODO OTTIMALE



15 MAGGIO 2019 (ore 9.00 - 13.00)

Circolo Ufficiali della Caserma Santa Barbara
Piazzale Perrucchetti I, Milano

Il tema del Risk Management è al centro dell'incontro che esaminerà le innumerevoli criticità della catena di fornitura internazionale, dalle problematiche contrattuali ai differenti impatti fiscali, dai diversi modelli di distribuzione all'opportunità di disporre di uno stock nei vari Paesi. Analizzate anche le opportunità di effettuare direct shipment o joint venture.

Per informazioni: Segreteria di Assologistica
Tel. 026691567 - email: milano@assologistica.it

EVENTO PUBBLICO CON OBBLIGO TASSATIVO DI REGISTRAZIONE AL SEGUENTE INDIRIZZO:
<http://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-convegni.html>

Il SIL di Barcellona alla ventunesima edizione

Il Salone Internazionale della Logistica, che si svolgerà dal 26 al 28 giugno, già presenta numeri record con una forte partecipazione internazionale e un intenso programma di iniziative teso a creare “rete” tra i partecipanti.

Barcellona, dal 26 al 28 giugno, sarà la “capitale” mondiale del commercio internazionale e della supply chain. Infatti, sarà la sede della ventunesima edizione del Salone Internazionale della Logistica-SIL. Quella

forzata da un International Networking Lunch, al quale parteciperanno società e imprese che potranno contattare, si calcola, oltre 600 manager della logistica provenienti dall'Europa, dal Sud America e dall'area mediter-

lare, mercoledì 26 giugno, il dibattito sarà focalizzato sulla digitalizzazione e sull'integrazione della supply chain, giovedì 27 il tema sarà il trasporto e la sostenibilità, mentre il giorno seguente si discuterà di trasporto e sicurezza.



di quest'anno sarà un'edizione record: il Salone si svilupperà su oltre 22 mila metri quadrati di spazi espositivi, con più di 600 imprese espositrici, e si articolerà attraverso un congresso che prevede sedici sessioni specializzate, nelle quali è prevista la partecipazione di oltre 200 speakers. Inoltre, una delle novità della prossima edizione è il suo forte e rinnovato impegno per creare rapporti tra la domanda e l'offerta di logistica a livello globale. Il SIL 2019 guarderà con grande interesse a tutto ciò che può creare “rete” tra i partecipanti. In questa ottica è prevista l'iniziativa Circle Logistic, che metterà a contatto i principali manager del settore logistico con quelli delle imprese di produzione. Tale iniziativa sarà raf-

forzata da un International Networking Lunch, al quale parteciperanno società e imprese che potranno contattare, si calcola, oltre 600 manager della logistica provenienti dall'Europa, dal Sud America e dall'area mediter-

Gli argomenti centrali del congresso che si terrà nella prossima edizione saranno la digitalizzazione, la sostenibilità e la sicurezza. Il congresso, dal titolo “Supply chain e industria 4.0: la nuova era della digitalizzazione e della sostenibilità”, si dividerà, come accennato, in sedici sessioni alle quali interverranno oltre 200 esperti e manager provenienti da diversi paesi. In partico-

Immagini della scorsa edizione

Sono previsti altri eventi nell'ambito del Salone, come il “eDelivery Barcelona 2019”, giunto alla sua terza edizione. La manifestazione porrà a confronto cinquanta aziende e sessanta speakers internazionali sul tema estremamente attuale delle problematiche e delle possibilità che si aprono nella logistica e nella supply chain, e in particolare nell'ambito del trasporto e delle consegne al cliente finale, dall'applicazione delle tecnologie digitali. Altre manifestazioni sono in programma, tra le quali spicca la quinta edizione del “World Free Zones Congress”. È la prima volta che il congresso delle zone franche del mondo si svolge in Europa. ■

A Londra, meeting dello shipping italiano a corto raggio

L'incontro, promosso anche dalla società intergroup, ha posto al centro del dibattito il ruolo del Mediterraneo nel mercato delle rotte marittime e dei sistemi logistici che ad esse fanno riferimento.

A Londra, presso l'ambasciata d'Italia, si è svolto un incontro del mondo della logistica marittima italiana per parlare del ruolo centrale del Mediterraneo e dell'Italia in particolare per quanto riguarda il mercato dello short shipping. Presenti l'ambasciatore Raffaele Trombetta; il general manager intergroup, Riccardo Sciolti; il general manager del centro studi SRM, Massimo Deandreis; il direttore del Laboratorio della coesione sociale ed economica dell'Università Luiss di Roma, Robert Leonardi (che ha moderato la tavola rotonda); il vice presidente dell'organizzazione dei porti europei, Zeno D'Agostino; il vicepresidente Youngship Italia e Sales Director intergroup, Pietro Di Sarno; il vicepresidente esecutivo Moby, Alessandro Onorato. Durante l'evento, promosso tra gli altri dal fondatore di intergroup, Nicola Di Sarno, si è analizzato il caso del trasporto marittimo a corto raggio, focalizzando l'attenzione sulla nuova centralità del Mediterraneo e del ruolo dell'Italia nell'economia marittima internazionale. Il convegno si è tenuto a un anno di distanza dalla tavola rotonda, organizzata sempre presso l'ambasciata d'Italia a Londra, dedicata ai progetti di sviluppo della rete portuale del Lazio, comprendente i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. L'evento, dopo i saluti e il benvenuto dell'ambasciatore, si è aperto con l'introduzione di Sciolti e con l'intervento di Deandreis. Il direttore del centro SRM ha analizzato tre aspetti cardine circa la situazione attuale dell'economia marittima del Mediterraneo:

la leadership europea nel settore marittimo; la crescita del ruolo della Cina; il rilievo del trasporto marittimo a corto raggio. E' seguita una tavola rotonda che ha trattato i temi dello sviluppo infrastrutturale dei sistemi portuali, delle prospettive di evoluzione del quadro normativo, dei segmenti dello short sea shipping che crescono rispetto a quelli ancora stagnanti o in calo. Si è anche analizzato il successo del porto di Trieste, che - come ha sottolineato D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale - è stato basato proprio sull'integrazione fra short sea shipping, logistica retroportuale e efficienti collegamenti terrestri. Si è discusso infine di come gli altri porti italiani con un ruolo chiave nell'economia marittima nazionale - fra cui Civitavecchia, Napoli, Genova, Gioia Tauro e Bari - possano attuare strategie di sviluppo dello short sea volte ad attrarre investimenti e a incrementare il traffico del mercato marittimo italiano, che deve sempre più qualificarsi come centro strategico e chiave del Mediterraneo.

“Ritengo che l'Italia abbia ulteriori margini di crescita nell'economia marittima e in particolare nello short sea shipping, che rappresenta il 60% del totale via mare nella Unione europea ma supera addirittura il 70% in Italia e in un certo numero di altri paesi europei - ha detto



L'intervento a Londra di Riccardo Sciolti, general manager intergroup

Sciolti - non solo per la posizione geografica favorevole agli scambi con l'estremo oriente (che impatta sui volumi complessivi, sul feederaggio e dell'interesse degli investitori nei confronti dei nostri porti) e con il bacino del Mediterraneo, Medio Oriente e Mar Nero, ma anche per la qualità di molti dei nostri operatori. L'Italia è il terzo paese europeo per volume di short sea shipping e il secondo sia nelle rinfuse liquide sia nei rotabili (dopo il Regno Unito). Lo short sea infra-Mediterraneo muove più di 600 milioni di tonnellate annue. Dal canto nostro, negli ultimi 10 anni come intergroup abbiamo allargato la nostra attività logistica fino a operare in ben sei porti italiani. Nel 2017 siamo sbarcati anche sul mercato britannico, aprendo un ufficio nel centro di Londra dove opera uno staff specificamente focalizzato sulla logistica, sul trading e sulla portualità del Regno Unito dove abbiamo iniziato a movimentare merci su alcuni scali”.

Il Gruppo Basso “sposa” la smart city

In che modo migliorare la logistica urbana?



Economicità e flessibilità sono i paradigmi della nuova logistica: la richiesta è di lotti più piccoli con maggior frequenza e tempi di consegna ridotti. Aziende protese ad allinearsi alle nuove politiche imposte dalla committenza. Affrontare la logistica urbana richiede una comprensione integrata, ovvero coordinata, dei trasporti: la consegna efficiente, tempestiva e accurata è una necessità per i fornitori di servizi logistici per poter sopravvivere in un mondo scandito dalle logiche eCommerce. D'altro canto, si instaura l'obiettivo della città intelligente, la nota Smart City, tesa allo sviluppo urbanistico che preveda l'ottimizzazione delle relazioni tra infrastrutture e capitale umano: nella sfera logistica tradotto in vivibilità e sostenibilità.

Logistica intelligente? Restrizioni d'accesso ai mezzi pesanti, meno congestione e inquinamento. Misure del traffico e gestione delle merci locali attraverso modifiche alla pianificazione del territorio, stabilendo linee guida che prevedano nuove zone di carico e scarico periferiche alla city. Volendo guardare al futuro, appunto in ottica smart, anche Treviso, città nativa del Gruppo Basso, ha sviluppato una riflessione articolata in merito alla propria evoluzione "intelligente". Si è per questo avviato un processo di trasformazione comprensivo di vari progetti, dalla mobility all'economy, alla governance. Treviso fa parte di quelle quattro città d'Italia alle quali l'Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione-Eaci, della commissione europea, ha rilasciato una significativa certificazione: il Quality Management Tool for Urban Energy Efficient Sustainable Transport,

a riprova dell'impegno attivo nel promuovere politiche per la mobilità sostenibile.

Il Gruppo Basso, a coniugazione dell'impegno urbano in atto e alla profonda riorganizzazione del flusso delle merci con la sempre maggiore funzione sussidiaria dei magazzini logistici centrali rispetto ai più quotati magazzini "di prossimità", mette a disposizione il suo know how per incentivare l'installazione di cross docker e punti pick and pay, per soluzioni logistiche snelle e dalla comprovata riduzione della movimentazione dei materiali. Alle porte di Treviso, inserita all'interno del Parco tecnologico San Giorgio, di proprietà di Lefim del Gruppo Basso, è insediata un'area polifunzionale per una copertura complessiva di circa 10.800 mq, ideale per ospitare sedi logistiche. L'intervento è situato lungo la strada statale 348 Feltrina, importante asse di collegamento tra Treviso, Montebelluna e Feltre. Sette sono i chilometri che la separano dalle mura della città e, sempre in ottica di ubicazione strategica, è separata da soli otto chilometri dalla Pedemontana di prossima realizzazione. Come property company d'esperienza, Gruppo Basso Spa dispone di varie aree edificabili distribuite in gran parte del nord e del centro Italia e nello specifico in Veneto, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana che, oltre a risultare strategiche per loro stessa ubicazione sono perfette per accogliere le necessità dei più esigenti operatori della logistica, proponendo sul mercato soluzioni strutturali di certificata affidabilità, in ottica smart. (*Federica Cogo*)

Botte piena e moglie ubriaca

di Franco De Renzo*

Quando criticiamo la conduzione della normale vita familiare, partiamo dal presupposto che si sarebbe potuto operare diversamente. Il che è normale e potrebbe anche essere positivo. In una piccola città sarebbe opportuno che tutti provassero l'ebbrezza di comandare per finalmente comprendere che una cosa è criticare e proporre belle soluzioni e un'altra è applicarle, rendendo felici e soddisfatti (possibilmente quasi tutti) i governati. Si corrono, però, grossi rischi perché norme non sempre in linea con le necessità della gente potrebbero causare notevoli problemi non solo ai contemporanei ma anche, e soprattutto, ai giovani e segnare molto negativamente il loro futuro. È probabile che un gruppo di persone che promettesse di non far pagare le tasse e uno stipendio minimo per tutti potrebbe vincere facilmente le elezioni. In effetti, il pagamento delle imposte corrisponde a minori disponibilità e, quindi, una sottrazione di risorse individuali alla quale già adesso, in molti, si adoperano di non adempiere. Se siamo tutti figli di un lontano progenitore e, quindi, anche tutti parenti, è ancora più corretto che tutti dobbiamo avere le risorse per vivere quotidianamente con minori problemi economici. Sembrano due riflessioni quasi logiche che, invece, non lo sono.

Già nel 18° secolo, Antonio Genovesi (1713-1769), sacerdote napoletano, economista e insegnante, si interrogava sulla ricchezza che è una condizione avvertita in maniera molto differente anche a seconda della cultura e delle proprie disponibilità economiche. La ricchezza normalmente è la condizione che ci fa ritenere felici per i beni di cui possiamo disporre per il nostro vivere quotidiano. Così, ritengo che per l'uomo senza casa, e che vive di espedienti, la ricchezza potrebbe essere rappresentata dall'aver a disposizione il necessario per pranzo e cena. Per un operaio che percepisce uno stipendio di 1.300 euro mensili che devono servire alla moglie e ai loro due figli, la ricchezza potrebbe essere rappresentata da un lascito di 20.000 euro. Magari per pochi altri, abituati a ben altro genere di costi e spese, un'entrata extra di tale entità, potrebbe essere forse gradita, ma non ritenuta influente e rilevante. Anche quando sembra poter dirigere il consenso popolare, è bene che i politici facciano bene i conti perché non sempre le previsioni, i sondaggi, gli esperti, azzeccano il volere del voto. Basta considerare cosa sta succedendo in Gran Bretagna dopo che il premier Cameron ha voluto il referendum sull'Europa (sicuro che tutti avrebbero votato per il "Remain" cioè continuare a farne parte) e cosa sia successo anche qui da noi, quando Renzi ha voluto il referendum sulle modifiche



Il concetto di ricchezza è una "variabile" che dipende spesso dalle condizioni economiche di ciascun individuo

a una parte di norme, da tutti, ritenute superate. Gli italiani sono andati a votare ma non sulle riforme proposte ma contro Renzi. Governare una qualsiasi entità è molto difficile, a partire già da quella più semplice che è la famiglia. È già difficoltoso procurarsi le entrate perché le spese sono quasi inderogabili. Se la gestione non raggiunge almeno il pareggio e, quindi, le spese non devono essere superiori alle entrate e alle disponibilità, non ci può essere un futuro. In ogni entità si dovrebbero spendere soltanto le risorse a disposizione e/o quelle che si incasseranno sicuramente nell'immediato futuro. Se poi si diminuisce la data per andare in pensione, certamente si aumenta il costo sociale ma non è sicuro che tutti i pensionati saranno sostituiti da un eguale numero di nuovi assunti. È bene riflettere, perché tra trent'anni, sarà ancora possibile incassare la pensione, per quelli che ci saranno? La forza di lavoro prevista sarà certamente inferiore a quella dei nostri giorni. Il numero dei pensionati aumenterà sempre più e non solo per l'attesa di vita che si prolunga nel tempo. Considerato che gran parte dei contributi versati servono per pagare le pensioni correnti, quando i lavoratori saranno di meno, come sarà possibile corrispondere normalmente (e in quale misura?) le pensioni? A conferma del detto che non è possibile avere la botte piena e la moglie ubriaca. ■

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

Noli, danni e compensazioni

di **Marco Lenti***

La High Court of Justice inglese si è recentemente pronunciata sull'applicabilità di un tradizionale principio di common law nel settore shipping ad un contratto di spedizione ("freight forwarding"). Secondo questo consolidato principio di diritto, gli interessati al carico, convenuti in giudizio dal vettore per il pagamento del nolo, non possono opporre in compensazione quanto reclamato a titolo di danno patito dal carico. L'interessato al carico è quindi tenuto a pagare il nolo per intero, a prescindere dal fatto che la merce sia andata perduta sia arrivata in ritardo o sia danneggiata (soggiacendo, di fatto, a una implicita clausola "solve et repete").



Il caso in oggetto, *Globalink Transportation v DHL Project - rubricato [2019] EWHC 225 (Comm) -*, trae origine dall'incarico conferito da Dhl a Globalink di organizzare un trasporto marittimo-fluviale di impianti industriali dalla Russia al Kazakistan per conto di un terzo committente. A causa dei ritardi nella consegna relativa ad alcune partite di merce, dovute alle condizioni di navigabilità dei canali e alla loro temporanea chiusura, il trasportatore incaricato Globalink maturava dei costi per il magazzinaggio della merce. A fronte del ritardo, Dhl eseguiva solo un pagamento parziale del corrispettivo concordato. Il vettore decideva, quindi, di tutelare i propri interessi agendo in giudizio dinanzi alla corte inglese per ottenere il proprio compenso. Dhl, a sua volta, avanzava in risposta delle pretese risarcitorie, sostenendo di aver subito danni da ritardo da compensare ai crediti avversari. In risposta al preteso controcredito di Dhl, la ricorrente sosteneva, quindi, che ai propri noli si applicasse il menzionato divieto di compensazione in favore dei crediti del vettore previsto dal common law inglese. La Corte, nell'accogliere la tesi della resistente, ha ritenuto che il divieto di compensazione previsto dalla legge inglese, pur essendo applicabile anche ai trasporti fluvio-marittimi, non potesse trovare applicazione al caso in esame. Secondo la decisione della Corte, il divieto opera solo in favore del nolo del vettore (marittimo e anche terrestre e aereo) ma non anche in caso di compensi per gli spedizionieri, attività che, secondo i giudici, sarebbe stata quella preponderante posta in essere da Globalink.

In Italia l'istituto della compensazione è ammesso e disciplinato dal codice civile. Si ha compensazione quando due parti sono obbligate una verso l'altra per debiti e crediti reciproci, che si estinguono per le quantità corrispondenti. Come previsto dall'art. 1241 e ss., la compensazione può essere di tre tipi: legale, giudiziale o volontaria. Il caso sottoposto all'attenzione della Corte inglese, tuttavia, rientrerebbe in una categoria della compensazione di creazione giurisprudenziale, la cosiddetta "compensazione impropria", che opera "se la reciproca relazione di debito-credito nasce da un unico rapporto, in cui l'accertamento contabile del saldo finale delle contrapposte partite può essere compiuto dal giudice d'ufficio, diversamente da quanto accade nel caso di compensazione cosiddetta propria, che, per operare, postula l'autonomia dei rapporti e l'eccezione di parte" (Cassazione civile, sez. I, 23/03/2017, n. 7474). In un caso di contenzioso dinanzi al tribunale italiano analogo a quello sopra descritto, Dhl avrebbe potuto chiedere il risarcimento per i danni subiti a seguito del ritardo nell'esecuzione del trasporto in via riconvenzionale e la non debenza dei corrispettivi pattuiti, chiedendo, in via subordinata, la compensazione tra il nolo e i danni da ritardo. ■

*** Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

Cina: prospettive e rischi

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

One Belt, One Road: 65 paesi coinvolti, quasi due trilioni di dollari investiti, stime di crescita da capogiro. La “Nuova Via della Seta” è un progetto di integrazione economica, dalla Cina all’Eurasia, finalizzato a riequilibrare lo scompenso patito dalle province più interne (principalmente Tibet e Xinjiang) della Cina a seguito della politica economica targata Xiaoping - verso la fine degli anni ’70 - la quale ha innalzato il paese a centro manifatturiero dell’economia globalizzata, ponendo un enorme fardello economico-produttivo sulle province costiere.

Questo nuovo “soft power” del presidente cinese insiste sullo sviluppo di un sistema integrato transfrontaliero, con infrastrutture innovative e avanzate reti di comunicazione per i commerci con i paesi aderenti. Certo, l’enormità e l’ambizione del progetto lo espongono a molteplici rischi, tuttavia, il progetto di una connessione tra Cina ed Eurasia

ferroviarie (oggi esistono solo limitate linee ferroviarie che uniscono Cina ed Europa), ovvero irrobustire quelle già presenti, potrebbe costituire una valida alternativa, più efficiente ed ecologica, ma non altrettanto economica rispetto al trasporto via aria o via mare. Invero, sembra che questa prospettiva non possa ribaltare i rapporti commerciali pregressi tra Europa ed Asia, se non limitatamente a quelle categorie di merci in cui assume un valore predominante la regola del just in time, ad esempio l’automotive. Problematiche si aprono sul versante portuale. Il porto del Pireo, acquisito dalla Cosco, in crescita apicale, anche grazie al raddoppio del Canale di Suez, è stato oggetto di massicci finanziamenti da parte della Cina, sicché grazie alle migliorie che ne conseguiranno, c’è la possibilità che lo stesso venga messo in rete con l’Ungheria, a mezzo di rete ferroviaria, passando per i Balcani. Se così fosse, potrebbero venire fortemente danneggiati i porti italiani, sicché gli imponenti flussi merceologici via nave potranno scaricare

parte del carico presso il Pireo, per poi proseguire attraverso il Mediterraneo, invece di sostare presso i porti italiani.

Sono evidenti, perciò, i rischi per il continente europeo di perdere terreno, nei confronti della crescente economia asiatica, ormai improntata a scelte di politica economica di stampo “occidentale”. Occorre, senza dubbio, un approccio oculato, di tipo integrato, multidisciplinare, e sistemico. Bisogna guardare verso l’orizzonte con il cannocchiale. A questo proposito è stato recentemente cofinanziato, dal governo italiano e dal Silk Road Fund, un progetto di alleanza tra i “big five” dei porti del nord Adriatico: Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria, Fiume. Questa sorta di consorzio si propone, appunto, di deviare le rotte delle navi

container cinesi che, per il Canale di Suez, raggiungono il Mediterraneo. Sebbene questa scelta, potenzialmente, sarebbe la più redditizia, tra gli operatori di settore vi è più di una preoccupazione, la prima e più seria delle quali è da ravvisarsi nell’estrema frammentarietà della regolamentazione portuale italiana. Occorre, ora più che mai, che la politica si faccia carico della questione, spingendo per concretizzare la riforma della governance portuale. ■



Gli investimenti cinesi sulle reti commerciali non sembrano avere limiti ...

sembra rappresentare una succulenta preda commerciale per il continente europeo. Due sono le tipologie di connessione per sviluppare il flusso merceologico in parola: continentale, che collega Cina ed Europa settentrionale passando per Asia Centrale e Medio Oriente. Marittima, che connette la costa cinese al Mediterraneo, per il tramite dell’Oceano Indiano. Come impatteranno questi investimenti sul nostro continente? Implementare ulteriori reti

La Scuola apre la sede di Carrara

di **Federica Catani***

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Presso la sede di Carrara dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, si è tenuto un incontro stampa per la comunicazione dell'avvenuta apertura, da parte della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica (con sede principale a La Spezia), di una nuova sede presso il porto toscano. Sono intervenuti all'incontro: Pier Gino Scardigli, presidente della Scuola; Francesco Di Sarcina, segretario generale dell'Autorità portuale; Andrea Raggi, assessore allo Sviluppo economico e alla pianificazione dell'economia del mare di Carrara.

La Scuola è stata fondata nel 1991 quando, sull'onda delle grandi modificazioni, dall'intermodalità alla logistica, in atto nella portualità italiana, si richiedeva con urgenza un profondo mutamento professionale negli addetti al lavoro portuale. E' stata fondata per dare una risposta all'innovazione allora avviata nel porto della Spezia, dove si stavano gettando le basi per la creazione di un modello che negli anni Ottanta aveva fatto fare allo scalo un salto di qualità, di quantità e di efficienza tale da renderlo, in quella fase, il primo porto nazionale. La Scuola è stata uno strumento di crescita e di sviluppo dell'economia marittima nel preparare i giovani nelle professionalità in base alle figure richieste per il lavoro nei porti, nel dare sostegno alle imprese nella formazione, diventata continua, del personale dipendente e nell'indirizzare le aziende sull'utilizzo dei fondi destinati alla formazione. E' un modello, quello messo a punto dalla scuola, sempre in evoluzione, tanto che la Scuola è stata chiamata a operare in tutti i porti italiani e ha sviluppato attività anche su porti internazionali. L'apertura di una sede nel porto di Marina di Carrara è una naturale conseguenza della nascita della nuova Autorità di sistema del Mar Ligure orientale che, unitamente al forte impegno delle aziende di settore, impone a tutte le componenti una speciale attenzione allo sviluppo del polo portuale La Spezia-Carrara. Tale polo legato alla direttrice Pontremolese-Brennero e naturalmente proiettato verso le regioni del nord riveste una propria specificità, al centro dei vicini sistemi di Genova e Livorno. La Scuola, che da 30 anni lavora alla qualificazione del personale dei porti, apre una sua sede a Carrara, dunque, per sostenere la qualificazione professionale degli addetti alle attività portuali e logistiche, e,



Gru nel porto di Carrara

conseguentemente, lo sviluppo dei traffici del Mar Tirreno orientale. La collaborazione tra i due porti rappresenta inoltre un momento importante in funzione del naturale processo di integrazione tra territori appartenenti a due regioni diverse, ma oggettivamente omogenei.

Come sottolineato da Pier Gino Scardigli, "la Scuola nei trent'anni seguiti alla sua nascita ha accumulato esperienza, operando in molte parti d'Italia, e confermando a pieno l'importanza della formazione sia nel corroborare il sistema marittimo portuale, immettendo giovani in possesso delle necessarie competenze tecniche, sia nel mantenere alto il livello di competitività delle imprese costantemente aggiornando le loro cognizioni sulle normative di settore, sulla formazione del personale, sui temi della sicurezza, sull'evoluzione dei sistemi informatici, sul controllo di gestione e su molte altre materie ancora. Con la recente istituzione perciò delle Autorità portuali di sistema che ha posto gli scali marittimi di Marina di Carrara e della Spezia sotto la competenza d'una sola Autorità, la Scuola non ha esitato a decidere d'essere presente anche a Carrara nella consapevolezza che il suo porto ben presto farà registrare un significativo aumento di traffici sia merci che crocieristici con conseguente crescita d'occupazione". ■

* catani@scuolatrasporti.com

Sostenibilità e infrastrutture

di **Daniele Testi**

Presidente SOS-Log e presidente commissione Sostenibilità di Assologistica

Invitato di recente da Confindustria a Genova per contribuire a una tavola rotonda sulla sostenibilità nelle infrastrutture di trasporto, ho potuto toccare con mano quanto il dibattito stia diventando una gara al generalismo dove la stessa parola “sostenibilità” viene interpretata in maniera diametralmente opposta in funzione della visione politico economica a cui si vuole dare voce e testimonianza. E’ evidente infatti che le infrastrutture per il trasporto di merci e persone in Italia siano da circa vent’anni oggetto di continue discussioni e molto meno oggetto di linee programmatiche e investimenti di lungo periodo. Manca una visione di sistema, si direbbe, e continuiamo a rammentare una coperta di cui abbiamo dimenticato a cosa sarebbe dovuta servire. Si parla di risparmi di tempo, di buchi nelle montagne e giustamente di impatti ambientali, costi e benefici. Non si parla, o almeno lo si fa troppo raramente, di come vorremmo essere, come paese, nei prossimi vent’anni, di quale ruolo vorremmo giocare nell’economia europea, mediterranea e mondiale. Scelte che richiedono visione. Nel 2005, quando in uno dei primi convegni organizzati da SOS-LOGistica fu invitato il premio nobel per l’economia Amartya Sen, egli si congedò con una battuta che ancora oggi risuona lapidaria: “Non esistono problemi di penuria nel mondo, ma problemi di logistica”. Una affermazione che mette la logistica e i trasporti al centro della visione come leva per cambiare e migliorare il benessere delle persone e la competitività degli operatori economici.



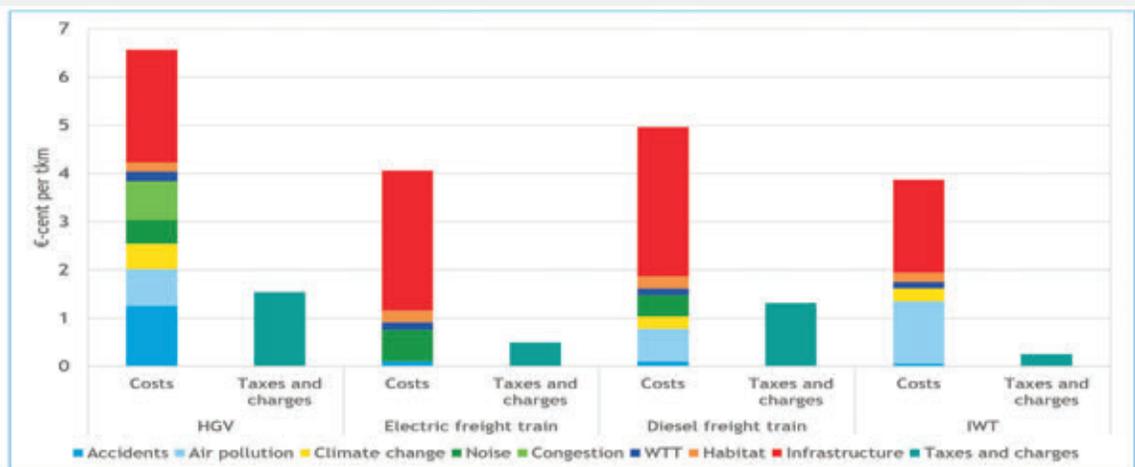
sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org

Tornando al tema del convegno genovese, ho potuto utilizzare nella preparazione della tavola rotonda, due recenti presentazioni fatte da due esimi membri del consiglio scientifico di SOS-LOGistica, accomunati dalla loro “militanza” nelle aule della Bocconi di Milano e che rispondono ai nomi dei professori Lanfranco Senn e Oliviero Baccelli. Il primo, a Torino, in occasione del convegno nazionale dell’associazione, ci aveva spiegato quanto le infrastrutture siano da sempre condizione necessaria ma non sufficiente per lo sviluppo. Ci ha argomentato come le infrastrutture possano essere causa di “non sostenibilità” ovvero quando non sono progettate in modo adeguato generando costi di over-under sizing, generando costi di manutenzione, costi di consumo e uso del suolo, ma non solo, generando anche costi monetari e temporali legati ai ricorsi collegati alle gare. Generano, quindi, costi di non sostenibilità se vengono realizzate in tempi troppo lunghi, o me- >

Costi medi del trasporto merci

Fonte: CE DELFT

(per tonnellata chilometro)



glio non in tempi utili perché ne conseguono costi legati ai ritardi di autorizzativi e di diversione dei traffici. Un altro punto importante sottolineato da Senn evidenziava quanto le infrastrutture possano essere causa di costi di “non-sostenibilità” quando non vengono realizzate in una logica di rete causando costi e inefficienze per i “missing links”, per i colli di bottiglia e per la mancata integrazione modale. Ed è proprio su questo punto di mancata integrazione che Baccelli ha recentemente



In cima al Passo del Sempione, tra Italia e Svizzera

presentato in Assolombarda i risultati di uno studio da cui ho potuto estrarre spunti di grande attualità. La Banca d'Italia ha certificato che l'export italiano, seppur in contrazione, è l'unica componente del Pil che nel 2018 è superiore al 2007 sottolineando quanto sia importante aggiungere valore ai prodotti in export attraverso i servizi di trasporto offerti da imprese nazionali. E' evidente che parlare di competitività dell'export per la manifattura italiana non può prescindere dalla competitività delle infrastrutture di collegamento con i mercati esteri ovvero i porti e i collegamenti con le reti TEN-T sui valichi alpini. Ricollegandomi a quanto prima sottolineato da Senn, i ritardi sul piano della portualità e della logistica in Italia hanno generato costi di non sostenibilità che stanno iniziando a intaccare la capacità delle aziende manifatturiere italiane di competere sui mercati internazionali. La difficoltà risiede nella consapevolezza sulla pluralità dei costi da considerare (problema culturale), nel monitoraggio permanente (modelli di contabilizzazione) e nella necessità per i gestori e gli operatori economici di disporre di dati certi.

Il settore dei trasporti richiede importanti investimenti pubblici per le infrastrutture e genera costi esterni per la collettività. Paragonando i costi esterni generati dalle diverse modalità, un recente studio pubblicato da CE Delft ha dimostrato come, nel settore merci, il trasporto stradale sia quello che evidenzia le maggiori differenze tra costo per la collettività e ricavi derivanti da pedaggi e accise. Sulle direttrici internazionali attraverso le Alpi passano circa 161 milioni di tonnellate all'anno di cui 44 tra Italia e Francia, 39 tra Italia e Svizzera e 77 circa tra Italia e Austria. La strada rappresenta la principale modalità di trasporto utilizzata dagli operatori con quote che vanno dal 30% nei valichi svizzeri al 70% circa nei valichi con l'Austria e a oltre il 92% in quelli con la Francia. Un esempio di mancan-

za di competitività generata dalla mancanza di infrastrutture adeguate che rendano la modalità ferroviaria più competitiva con i relativi benefici sulla collettività per effetto del differenziale più vantaggioso tra costi esterni e ricavi. Ma non solo, per effetto della bassa quota operata sul trasporto stradale da imprese italiane (insieme a Francia inferiore al 12%), sempre la Banca d'Italia evidenzia un deficit di 3,2 miliardi di euro nella bilancia dei pagamenti internazionali nel settore stradale. Lo shift modale permetterebbe dunque un allungamento della catena del valore negli interscambi, ma non solo. Si ridurrebbero anche i fenomeni di dumping sociale a vantaggio dell'occupazione di imprese ferroviarie che con gli operatori privati in Italia stanno sostenendo l'offerta di servizi per il trasporto merci via treno. Settore privato che nel 2018 ha movimentato il 50% circa dei 48 milioni di treni/km totali (Fonte Fercargo).

Dal punto di vista ambientale, ogni spedizione via ferrovia anziché via strada riduce a un decimo le esternalità (0,049 euro per ton/km su strada contro 0,005 su ferrovia). Infine, per quanto riguarda gli effetti economici sul costo del trasporto, lo sviluppo delle infrastrutture transfrontaliere sulla base dello standard europeo di treni lunghi 750 m, sagoma a 4 m e con capacità di carico pari a 2000 tonnellate, porterebbe alla drastica riduzione dei costi di trasporto (meno 27% su una tratta di 900 km circa con un treno da 35 Uti) rispetto al tutto strada (fonte Certet Bocconi 2018 su corridoio Mediterraneo). Le infrastrutture sono quindi l'uovo o la gallina per la sostenibilità dei trasporti? Avvicinandoci alle vacanze pasquali forse la domanda è ancora più pertinente e ognuno avrà sicuramente la propria risposta. Le infrastrutture sono quindi l'uovo o la gallina per la sostenibilità dei trasporti? Avvicinandoci alle vacanze pasquali forse la domanda è ancora più pertinente e ognuno avrà sicuramente la propria risposta. ■

IMMOBILI PER LOGISTICA: MAPPATURA DELL'OFFERTA NAZIONALE E TREND DI MERCATO



Milano, 31 Maggio 2019 (ore 10.00 - 13.00)

Presso sede di Assologistica, via Cornalia 19 - Milano

INTERVENGONO:

EMANUELE CESARI
Logistics Solutions Academy Manager
Toyota Material Handling Italia

PIETRO CHITTOLINI
Real Estate Manager
Number1 Logistics Group

ALESSANDRO FICARAZZO
Energy Product Manager
Certiquality

SANDRO INNOCENTI
SVP, Country Manager Italy
Prologis

FAUSTINO MUSICCO
Head of Logistics Agency
Jones Lang LaSalle

MARCO PANIGHETTI
Technical Director
Synthesis Group

MODERA:
ORNELLA GIOLA - *Giornalista*

EVENTO PUBBLICO CON OBBLIGO DI REGISTRAZIONE AL SEGUENTE INDIRIZZO:
<http://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-seminari.html>

Per informazioni: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione
Tel. 026691567 - Email: culturaformazione@assologistica.it

L'analisi Star Matrix sull'evoluzione

di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Gi Group

innalzamento complessivo del livello tecnologico, modifiche sostanziali nel quadro normativo, trasformazione dell'arena competitiva di riferimento e mutamento negli stili di consumo e nelle aspettative da parte dei clienti, sia B2B che B2C: questi sono i principali fattori che stanno guidando l'evoluzione del settore logistico, richiedendo necessariamente una modifica nel mix di competenze che gli operatori devono avere a disposizione per realizzare la propria "value proposition". La mappatura dell'evoluzione dei ruoli nel settore logistico, realizzata su iniziativa di Gi Group Divisione Logistics attraverso l'analisi Star Matrix di OD&M Consulting e in collaborazione con Assologistica, ci dice come sta evolvendo questo comparto e quali saranno le principali opportunità professionali che potrà offrire nei prossimi anni (il documento completo è disponibile all'indirizzo all'indirizzo <https://www.gigroup.it/aziende/divisioni/logistics/>).

I ruoli in crescita. Il grafico di sintesi che pubblichiamo rappresenta "le aree funzionali" mappate dall'indagine Star Matrix: nella colonna a destra viene indicato il numero di ruoli mappati per ognuna delle aree, mentre gli istogrammi indicano per quanti tra questi ruoli, in termini percentuali, ci sono aspettative di incremento del livello di importanza all'interno delle organizzazioni nei prossimi 3-5 anni. Nella parte alta del grafico si

trovano quindi le aree funzionali per le quali si attende una maggior percentuale di ruoli soggetti a un aumento del livello di importanza per le organizzazioni: troviamo quindi in questo cluster le aree Engineering, Sales e IT, che si prevede avranno un incremento del livello di importanza per oltre il 50% dei ruoli mappati. A seguire troviamo, con il 50% dei ruoli mappati per cui viene prevista una crescita in termini di importanza, le aree Human Resources, Customer Service, Acquisti, Dogana e Gestione Asset. All'estremo opposto, nella parte bassa del grafico, troviamo

tutti i ruoli collegati all'area funzionale dell'Amministrazione di magazzino, che risultano in declino a seguito della dematerializzazione e automatizzazione di molte attività tendenzialmente ripetitive e a basso valore aggiunto. Nei Servizi generali oltre la metà dei ruoli mappati pur preservando importanza risultano in declino perché viene prevista una loro esternalizzazione. Da segnalare inoltre che si prevede che all'interno del magazzino alcuni ruoli o specifiche vengano automatizzate: serviranno di conseguenza un numero inferiore di persone e con competenze mediamente più elevate.

E' interessante rilevare il diverso peso dei quattro driver che stanno determinando l'evoluzione dei ruoli, con un peso significativamente superiore riconosciuto all'evoluzione tecnologica (**53%**), seguito dagli elementi di evoluzione del merca-

Le aree funzionali



to di riferimento (**22%**) con l'entrata in scena di nuovi player, soprattutto collegati all'ambito dell'eCommerce, dagli effetti dell'evoluzione socio-culturale (**16%**) per l'evoluzione degli stili di consumo e delle aspettative di servizio, sia B2B che B2C, e da ultimo dal quadro normativo (**9%**).

Logistic Engineer e Process Engineer saranno i due ruoli più richiesti nei prossimi anni, la cui evoluzione sarà guidata da tutti gli elementi connessi a Industry 4.0 (con una forte spinta all'evoluzione data dell'eCommerce per il primo dei due

dei ruoli nel settore logistico



L'evoluzione dei ruoli nell'organizzazione aziendale è trainata dall'innovazione tecnologica per il 53%

ruoli). Per quanto attiene alle competenze, al Logistic Engineer sarà richiesta una formazione continua in ambito Industry 4.0 e lo sviluppo di competenze comunicative, per interagire al meglio con tutte le funzioni aziendali, mentre il Process Engineer avrà il mandato di analizzare continuamente il processo con la prospettiva di contribuire alla proposta di soluzioni migliorative in ottica di continuous improvement. Da segnalare altri tre ruoli emergenti per i quali è previsto un significativo incremento del livello di importanza: Responsabile dell'Automazione, Ingegnere di Manutenzione e Big Data Analyst. Il ruolo con la maggior crescita attesa in area Sales & Marketing è quello del Key Account Manager, per effetto di un mercato che chiede sempre più competenze legate al Customer Care, al Project Management e alla capacità di coordinamento e gestione dei team interni. Il Solution Designer è il secondo ruolo in termini di importanza, con una capacità di combinare competenze tecniche, di processo e di business, ma anche di Project Management, per poter coinvolgere tutte le funzioni aziendali e disegnare per il committente la soluzione migliore. Da ultimo interessante segnalare come sia atteso l'ingresso in scena del Social Media Manager, data la necessità di interagire con un mercato evoluto ed esigente e di monitorare la brand reputation aziendale sui canali social.

Area IT. In un mercato che sta affrontando una fortissima evoluzione tecnologica non stupisce trovare sul podio delle aree più soggette a trasformazione e innalzamento generalizzato del livello di importanza quella collegata all'IT. Quello che risulta interessante è la quantità di ruoli emersi nell'ambito dell'indagine, forse un indicatore di come non sia ancora

del tutto chiaro come introdurre il fattore tecnologico nei propri processi di servizio, o forse di una ramificazione verso "value proposition" differenziate tra i diversi operatori: i ruoli citati sono Direttore sistemi informativi, Innovation Manager, Informatico dell'automazione, Specialista machine learning, Digital transformation manager, Responsabile customer engagement, Specialista CRM, Disaster recovery manager, Data collecting manager, Data entry. La domanda che è lecito porsi è se tutti questi ruoli troveranno fin da subito uno spazio all'interno delle organizzazioni degli operatori del settore o se invece si cercherà di avere più competenze concentrate in un'unica figura o ancora se, in una configurazione differente, si cercherà di tra-

sferire alcune di queste competenze trasversalmente all'organizzazione, per rispondere alla chiara esigenza di innalzare il livello di competenza tecnologica medio della propria organizzazione.

Area HR. Una menzione speciale tra le aree posizionate ex-aequo al quarto posto, con il 50% dei ruoli mappati previsti come in aumento in termini di importanza, va all'area Human Resources: in un settore tradizionalmente a trazione Operations e Finance l'attenzione riposta su questa area funzionale dice molto di come il settore stia ripensando al mix di competenze necessarie per competere, affiancando a queste due aree core un supporto per la guida dello sviluppo organizzativo. Trovano così sempre più spazio le figure di Responsabile HR (con competenze in ambito Industrial Relations, gestione del ricambio generazionale, attivazione di politiche di Employer Branding), Responsabile pianificazione del personale (per gestire le complessità date dell'eCommerce e adattare l'organizzazione in funzione dei cambi normativi) e Responsabile ricerca e selezione.

In linea generale quello che emerge è come sia in atto un riposizionamento degli attori della filiera logistica e distributiva all'interno del sistema economico e produttivo, con il riconoscimento da parte dei committenti della capacità della filiera di generare reale valore aggiunto a tutto il sistema: gli operatori del comparto si misurano sempre più sul piano della qualità del servizio e dell'articolazione delle soluzioni che sono in grado di mettere a disposizione, e questo promette di offrire sfide professionali stimolanti per chiunque vorrà avvicinarsi a questo settore. ■

La resilienza in azienda

Una struttura “resiliente” è quella in grado di educare i propri membri a prevenire i rischi analizzando anche i possibili incidenti o infortuni.

di **Gianluca Grossi***

L'evoluzione sociale ha portato ad una informazione a “macchia d'olio” in tempi rapidissimi. Nell'ultimo periodo abbiamo iniziato, dapprima blandamente o poi sempre più intensamente, a parlare di “resilienza”, come una moda del momento o una scoperta, una sorta di “cappello” indossabile da tutti e in tutti gli ambiti. Ma cosa intendiamo per “resilienza”, quali sono i campi di applicazione, chi è un soggetto “resiliente”?

Il dizionario Treccani così recita: “Resiliènza: nella tecnologia dei materiali, la resistenza a rottura per sollecitazione dinamica, determinata con apposita prova d'urto, il cui inverso è l'indice di fragilità. Nella tecnologia dei filati e dei tessuti, l'attitudine di questi a riprendere, dopo una deformazione, l'aspetto originale. In psicologia, la capacità di reagire di fronte a traumi, difficoltà, ecc.”. Vediamo dunque che con il termine “resilienza” indichiamo la capacità di un metallo di resistere alle forze che vi vengono applicate, ed è quindi il contrario della fragilità. La psicologia ha mutuato questo termine dandone una connotazione di forza, caparbietà, reazione a situazioni avverse. Un'altra definizione concettuale la troviamo nell'origine del termine: resilienza deriva dal latino “resalio”, iterativo di salio, che significa saltare, rimbalzare, per estensione danzare. Resilienza diventa, quindi, la riorganizzazione del proprio percorso di vita, la possibilità di trasformare un evento doloroso o più semplicemente stressante in un processo di apprendimento. Non si tratta di una resistenza agli urti della vita in maniera

Il modello della Resilience Matrix



FONTE: INAIL, Quaderno n. 17 settembre 2017

passiva e inconscia, ma di una risposta cosciente, una ricostruzione percettiva che si manifesta con potenzialità e prospettive di crescita. “Resiliente” non è colui che ignora o nega le difficoltà, e nemmeno le minimizza. Al contrario, è colui che riesce a persistere nel proseguire obiettivi sfidanti, con una forza rinnovata, con una più approfondita e consapevole conoscenza di sé.

La resilienza, secondo l'approccio Resilience Engineering è la capacità di un'organizzazione di rispondere agli eventi, di monitorare l'andamento, di effettuare analisi di contesto e infine gestire ed elaborare le esperienze passate. Partendo da questi presupposti, un'organizzazione resiliente è una struttura in grado di formare ed educare i propri membri a prevenire i rischi analizzando anche i possibili incidenti o infortuni. La resilienza fonda le sue radici nel libero scambio di informazio-

ne, nella ricerca delle cause sistemiche e non nell'affannosa ricerca di un colpevole, mettendo in atto la “cultura della giustizia”, promotrice di rinforzi sociali positivi forieri di segnalazioni e proposte risolutive, in grado di generare un auto apprendimento all'interno dell'organizzazione stessa. Il modello della Resilience Matrix (RM) sviluppato da Bracco e collaboratori, permette di rappresentare sinteticamente il funzionamento del sistema resiliente e quindi sicuro. Secondo questo modello, il fulcro della sicurezza e produttività di una organizzazione risiede nelle capacità del personale, il quale non dovrà avere solamente competenze tecniche, ma anche competenze di tipo cognitivo e relazionale. L'insieme di queste competenze e capacità, il legame dativo tra le abilità cognitive-relazionali e le capacità tecniche, generano lavoratori resilienti e, quindi, organizzazioni resilienti. La resilienza organizzativa

rischia di essere banalizzata o troppo ristretta se il focus è centrato solamente sul lavoratore. I fattori che concorrono alla gestione organizzativa non possono prescindere da un'analisi di più indicatori, quali, ad esempio, il carico di lavoro, l'ambiente di lavoro, la struttura gerarchica e funzionale, la leadership, l'analisi della complessità della struttura.

Un'attenta analisi della resilienza pone il focus sulla capacità di gestire i segnali deboli, ma ancor più sulla capacità di anticiparli e prevenirli. Come in un "ciclo di Deming", la matrice della resilienza si basa in fasi ben definite: mindfulness (capacità di notare i segnali deboli), sharing (capacità di

comunicare le nuove informazioni), coping (capacità di gestire i segnali deboli, prima che diventino un "collasso del sistema"), implementing (capacità di trasformare le decisioni in azioni, di gestire il cambiamento a tutti i livelli del sistema), anchoring (capacità di adattare e metabolizzare il cambiamento, inserendolo all'interno di pratiche e strutture pre-esistenti a livello di individui, gruppi e organizzazioni). Il ciclo della resilienza necessita di alcune precondizioni legate alla cultura della giustizia e della sicurezza, una serie di elementi alla base di una leadership resiliente e orientante a uno sviluppo organizzativo condiviso e proattivo.

Si è notata negli ultimi anni una variazione prospettica in letteratura, da una

visione ingegneristica (i sistemi resilienti sono quelli in grado di "rimbalzare" alla normalità dopo un evento avverso) a una prospettiva più psicosociale (i sistemi resilienti sono in grado non solo di mantenere la propria attività durante i periodi di crisi, ma anche di cambiare e adattarsi alle nuove situazioni). Questo cambiamento ha portato a considerare la resilienza come un insieme di fattori non più isolati, ma a un insieme di aspetti strategici, caratteristiche e valori condivisi e riconosciuti. In quest'ottica le organizzazioni resilienti non sono solamente sicure, ma anche affidabili e orientate alla qualità. ■

* Amministratore S5 srl

*Ordinato di recente, oggi già
in viaggio sulle strade d'Europa.
DKV lo rende possibile!*

Alessandro T., Responsabile
del parco veicolari

**Richiedilo
adesso!**

**Manteniamo quello che gli altri
promettono! DKV BOX EUROPE.**
dkv-euroservice.com/pedaggio-europa

**WE ARE
EETS**

You drive, we care. **DKV**

Axxès entra nel mercato italiano

Fornitore francese di telepedaggio per automezzi pesanti ha ottenuto la certificazione Aiscat e sta svolgendo test sulle autostrade italiane.

Axxès ha compiuto un altro importante passo avanti nello sviluppo dell'interoperabilità in Europa, convalidando il proprio dossier di certificazione per iniziare a fare test in condizioni reali sulle autostrade italiane. Gli audit del suo sistema interoperabile sono stati condotti dall'Aiscat, che ne ha convalidato la buona conformità. E' giunto il momento di confrontarsi con l'uso quotidiano da parte degli operatori autostradali presenti in Italia. Una volta completato il controllo funzionale entro giugno 2019, Axxès passerà al controllo del servizio regolare. In altre parole, a partire da luglio, la soluzione Axxès sarà testata a grandezza naturale in Italia e la sua offerta sarà disponibile sul mercato italiano attraverso i consorzi autostradali. Frédéric Lepeintre, direttore della strategia commerciale, commenta: "L'inizio delle prove di flusso concretizza il nostro progetto di apertura del servizio in Italia, che i nostri clienti aspettano da tempo. Siamo lieti di presentare un'offerta alternativa per accedere al mercato italiano attraverso la nostra soluzione". Con un tale passo avanti nella conformità della sua soluzione, Axxès si conferma più che mai come uno dei principali attori nel mercato dei sistemi interoperabili di telepedaggio per i vettori merci e passeggeri di peso superiore a 3,5 tonnellate. L'Italia si aggiungerebbe così alla grande rete di paesi già interoperabili con il sistema Axxès: Spagna, Portogallo, Francia, il tunnel del Liefkenshoek e la rete Viapass in Belgio, il tunnel Herrentunnel in Germania e Austria. Allo stesso tempo, Axxès sta certificando le sue scatole in modo che possano essere accettate sulla rete tedesca dall'inizio della seconda metà del 2019.

Axxès, società fondata nel 2005 dopo l'emanazione della direttiva europea che ha istituito il Servizio Europeo di Telepedaggio (SET), è ben presto divenuta uno dei leader del mercato. Grazie alle sue soluzioni innovative e attente alle esigenze degli utenti, sono oggi circa 40 mila i clienti che usano gli oltre 325 mila badge in circolazione. Per la distribuzione dei propri prodotti, Axxès si affida attualmente a circa 50 partner commerciali presenti nei principali paesi europei. E' inoltre certificata come fornitrice del Servizio Europeo di Telepedaggio, cosa che semplifica la procedura di attivazione dell'interoperabilità a livello europeo e allo stesso tempo rappresenta il riconoscimento del know-how, dell'affidabilità delle apparecchiature, della solidità del si-



stema finanziario e dell'organizzazione ottimizzata per la riscossione dei pedaggi. Axxès è proprietaria in esclusiva delle proprie soluzioni e, di conseguenza, della propria piattaforma SET con i suoi sei anni di esperienza. La piattaforma, che permette di aprirsi all'interoperabilità in tutta Europa, è caratterizzata - come sottolinea la società francese - da: "un elevatissimo livello di competenza dei propri team e una perfetta conoscenza del mercato; un'assistenza personalizzata per l'applicazione di appositi protocolli tra toll charger, distributori e Axxès. Conta su partner tecnici rinomati: Bemobile per il suo know-how nel settore delle



Frédéric Lepeintre

mappe e della mobilità eKapsch per la robustezza delle sue OBU. La piattaforma SET è una soluzione chiavi in mano che offre la possibilità agli attori del mercato di fornire il miglior servizio di telepedaggio connesso alla telematica a bordo".

Tutti i servizi e le offerte della società sono consultabili sul sito Internet: www.axxes.eu.

“COSTRUISCI IL TUO FUTURO PROFESSIONALE”

Ruolo professionale e settore della logistica e della supply chain: quale bilancio?

*Organizzato da MYLIA -THE ADECCO GROUP-
In collaborazione con ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE*

Il workshop fornisce ai partecipanti nuove chiavi di lettura per conoscere meglio quali **competenze trasversali** vengono maggiormente richieste dal proprio settore e per acquisire consapevolezza rispetto al **modo in cui si sta agendo il proprio ruolo**. Questa consapevolezza è fondamentale laddove si stia pensando di intraprendere un percorso di sviluppo o di carriera.

Propedeutica alla partecipazione all'intervento sarà la **compilazione di un questionario di auto analisi on line - il Management Practises Board®** - uno strumento che fornisce una rappresentazione visiva dei comportamenti agiti e che facilita il rapido riconoscimento di interventi di sviluppo efficaci.

- Sede: Presso la sede di Milano di Adecco - Via Tolmezzo, 15 building D (metro Udine)
- Costo del workshop:
Per gli iscritti ad Assologistica e Assologistica Cultura e Formazione: 300 euro + Iva
Per i non iscritti Assologistica e Assologistica Cultura e Formazione: 400 euro + Iva
- Iscrizione obbligatoria a questo indirizzo:
<http://culturaeformazione.assologistica.it/costruisci-il-tuo-futuro-professionale.html>
- Informazioni: Segreteria Assologistica Cultura e Formazione, tel. 02 66 91567

mylia_



Charge4Europe: il progetto di eMobility sempre più concreto

DKV Euro Service e l'azienda tedesca innogy stanno portando avanti la loro joint venture tesa a sviluppare in Europa la mobilità elettrica.

La giornata del 15 marzo passerà alla storia per la lotta a tutela dell'ambiente, grazie a Greta Thunberg che a soli 16 anni è riuscita a smuovere l'opinione pubblica mondiale, organizzando la manifestazione "Fridays For Future" in duemila città in tutto il mondo, inclusa l'Italia. Nel



Christopher Schäckermann

lo stesso giorno, DKV Euro Service ha fatto un ulteriore passo nella promozione dell'impiego di energie alternative. Infatti, è stata rafforzata Charge4Europe, la partnership paritetica con innogy (che ha ottenuto il via libera dalle autorità antitrust tedesche, austriache e polacche) tesa a creare una rete paneuropea di punti di ricarica pubblici per le auto elettriche, favorendone così lo sviluppo, e a offrire questo servizio ai clienti B2B come servizio di tecnologia "white label". Il 15 marzo sono stati nominati membri del consiglio di amministrazione di Charge4Europe Christopher Schäckermann e Diego Ramirez-

Gölz. Il primo, trentaseienne, laureato in gestione aziendale, ha lavorato negli ultimi otto anni in varie posizioni all'interno del DKV Product Management, e attualmente è responsabile della gestione dei prodotti, funzione che continuerà a mantenere. Diego Ramirez-Gölz, anche lui laureato in gestione aziendale, trentunenne, unirà il ruolo di Managing Director della nuova joint venture con la posizione di Technology Automation Lead per innogy Customer Experience Factory. Negli ultimi cinque anni, Ramirez-Gölz ha lavorato per innogy alla digitalizzazione e automazione all'interno dell'area Customer Service.

Da più di 80 anni DKV Euro Service è uno dei principali fornitori di servizi nel settore della logistica e dei trasporti. Dall'approvvigionamento in viaggio senza contanti in più di 80 mila punti di accettazione multimarca al conteggio del pedaggio fino al rimborso Iva, DKV offre svariate prestazioni utili per ottimizzare e controllare i parchi veicolari in tutta Europa. Attualmente conta circa 200 mila clienti con oltre 3,7 milioni di DKV Card e On Board Unit in uso. Nel 2019, DKV Euro Service celebra 40 anni di presenza in Italia.

innogy SE è una delle principali aziende tedesche per l'energia, con un fatturato di circa 43 miliardi di euro (2017), oltre 42 mila dipendenti e attività in 15 paesi in tutta Europa. Con i suoi tre segmenti di business Grid & Infrastructure, Retail e Renewables,



Diego Ramirez-Gölz

innogy risponde alle esigenze energetiche di un mondo moderno, decarbonizzato, decentralizzato e digitale. Le attività si concentrano sui 22 milioni di clienti e sull'offerta di prodotti e servizi innovativi e sostenibili che consentono di utilizzare l'energia in modo più efficiente e di migliorare la qualità della vita. I mercati chiave sono Germania, Regno Unito, Paesi Bassi e Belgio, oltre a diversi paesi dell'Europa centrale e sudorientale, in particolare Repubblica Ceca, Ungheria e Polonia. Nella produzione di energia rinnovabile la società è attiva anche in altre regioni, ad esempio Spagna, Italia e Usa, con una capacità totale di 3,9 gigawatt. Come leader dell'innovazione in settori orientati al futuro come la eMobility, l'azienda è rappresentata negli hot spot internazionali dell'industria tecnologica quali la Silicon Valley, Tel Aviv, Londra e Berlino: unisce la vasta esperienza dei propri tecnici e ingegneri dell'energia con i partner della tecnologia digitale, dalle start-up alle grandi aziende. ■

Columbus Logistics in continua crescita

L'azienda di Cormano ha aperto il suo nono magazzino a Broni, Pavia. A Dubai è impegnata in una joint venture per la gestione di Tripharma Logistics, specializzata nella logistica del settore farmaceutico.

Columbus Logistics ha iniziato questo 2019 all'insegna della crescita. L'operatore logistico, che ha il suo headquarter a Cormano in provincia di Milano, ha aperto il suo nono deposito a Broni, in provincia di Pavia. Il nuovo magazzino sorge all'interno di un imponente parco logistico a ridosso della A21 e offre un importante vantaggio competitivo ai clienti del 3PL. Stiamo parlando di una posizione baricentrica per servire Liguria, Piemonte e Lombardia e strategica per la distribuzione verso il nord ed il centro Italia. Inoltre, Columbus Logistics accorcia le distanze rispetto al porto di Genova, preparandosi ad accogliere il flusso della merce proveniente via mare.

Il deposito vanta una struttura di classe A e una superficie di 40 mila metri quadrati. Il sito garantisce un'alta specializzazione nella gestione logistica di diverse categorie merceologiche, che spaziano dal settore eCommerce al mercato luxury fashion, dalla cancelleria all'horeca. Nonostante si tratti di un sito polivalente in termini di tipologia di prodotti gestiti, vi è una forte prevalenza di prodotti dei settori di riscaldamento e condizionamento. All'interno del deposito vengono infatti gestite le due aziende leader del settore, che coprono circa il 70 % del fabbisogno nel mercato domestico. Un ruolo centrale spetta inoltre all'innovazione, che ha sempre accompagnato l'azienda nella sua crescita. A breve, infatti, all'interno del magazzi-

Il magazzino Tripharma Logistics a Dubai



L'AZIENDA

Con più di 30 anni di esperienza nella logistica strategica, Columbus Logistics è leader in Italia nella bespoke logistics e nell'outsourcing logistico in-house. L'azienda è cresciuta mettendo al centro l'innovazione: è tra le precorritrici nell'utilizzo dei più avanzati strumenti di BI ed è impegnata nella diffusione di cultura logistica. Dispone di un'officina farmaceutica e fa parte di una joint venture con sede a Dubai, specializzata nella Pharma Logistics.

no verrà realizzato un progetto che prevede l'impiego di tecnologia Rfid per la movimentazione dei prodotti.

Tripharma Logistics. Ma l'espansione per Columbus Logistics è andata ben oltre i confini nazionali. Nel corso del 2018 l'azienda ha siglato un importante accordo di joint venture con MWM, azienda leader italiana nei servizi doganali, e RHS Logistics, una delle più importanti realtà logistiche di Dubai. Questa nuova realtà, dal nome Tripharma Logistics, ha sede a Dubai DWC ed è specializzata in soluzioni logistiche per le aziende impegnate nel settore farmaceutico e sanitario. Una partnership di elite che unisce l'esperienza pluriennale delle tre aziende, che condividono la specializzazione nell'offrire soluzioni su misura, mettendo al centro le esigenze del cliente. Il magazzino dispone di 5 mila metri quadrati e di 7 mila posti pallet. L'obiettivo è quello di far diventare Tripharma Logistics l'eccellenza per lo stoccaggio e la distribuzione del farmaco da Dubai verso la regione Mena. Attraverso Tripharma, Columbus Logistics vuole offrire un'importante opportunità a tutte le aziende impegnate nella produzione del farmaco e non solo, che vogliono espandere la loro attività in questa regione. ■

Una nuova azienda opera in Italia

VGP, una delle principali società di investimento a livello europeo, dove agisce in dodici nazioni, ha deciso di puntare sul nostro paese.

VGP è una delle principali società di investimenti immobiliari paneuropea. Fondata a Praga nel 1998, VGP ha oggi uno staff di circa 180 dipendenti, possiede e gestisce 51 business park in 12 paesi europei sia direttamente che attraverso VGP European Logistics, una joint venture con Allianz Real Estate. Abbiamo rivolto all'azienda alcune domande.

Come mai VGP ha scelto di entrare nel mercato italiano?

■ L'obiettivo del gruppo è quello di offrire i propri servizi ai vari clienti seguendoli nei loro investimenti in tutta l'Europa continentale. Lo scorso anno abbiamo trasformato VGP in una vera e propria piattaforma paneuropea, espandendoci in diversi nuovi mercati per noi fondamentali, tra cui l'Italia. Il nostro focus sono le maggiori aree produttive del paese dove la catena di approvvigionamento e creazione del valore è fortemente integrata con quella dell'Europa centrale e dove è stato riscontrato un aumento della domanda dovuto alla crescita dell'eCommerce.

È possibile definire un profilo dei vostri clienti che vogliono investire in Italia?

■ I nostri clienti sono oltre 200 e includono operatori logistici - come Rhenus, DSV, DB Schenker e DHL -, operatori dell'eCommerce - come Amazon, 4PX e Zalando - e aziende industriali. Quest'ultimo gruppo rappresenta la metà del nostro portafoglio e comprende fornitori e produttori del settore automobilistico - tra cui Audi, Volkswagen e Bmw - e un'ampia gamma di aziende di produzione industriale leggera. Abbiamo già ricevuto



diverse richieste di interesse per i nostri primi sviluppi da parte di potenziali clienti nei settori dell'eCommerce, della logistica e dell'industria leggera.

Qual è il primo sviluppo di VGP in Italia?

■ In Italia il nostro interesse ricade sulle grandi aree metropolitane del nord, zone in cui la richiesta di edifici logistici è più alta. Il primo sviluppo di VGP è a Calcio, Bergamo, al centro di un'area densamente popolata, dinamica, con un fitto tessuto industriale a soli 50 chilometri da Milano. Attualmente in quest'area ci sono poche strutture industriali e VGP costruirà un fabbricato in grado di ospitare attività logistiche e industriali, offrendo soluzioni su misura che vanno dai 5 mila ai 23 mila mq di superficie affittabile, proponendo una distribuzione degli uffici flessibile. Oltre a Calcio siamo in fase avanzata per l'acquisto di alcuni altri terreni sempre nel nord del paese.

Come può essere descritta la soluzione "Built-to-suit" di VGP e cosa offre?

■ Significa che costruiamo secondo le esigenze dei nostri clienti ma rimanendo proprietari del bene, che viene dato in locazione. Vogliamo anche che gli edifici siano costruiti in modo tale da potersi adattare a un uso polivalente in futuro. Consentiamo dunque ai clienti

di apportare modifiche secondo le loro esigenze alla luce dei parametri standard qualitativi del gruppo volti a garantire l'alta qualità degli edifici negli anni.

Seguire il processo di sviluppo "dall'inizio alla fine", è una delle caratteristiche che contraddistingue il gruppo VGP?

■ Si inizia con l'individuazione di terreni situati in aree strategiche, ossia aree nelle vicinanze di città con almeno 100 mila abitanti, ben collegate alla rete infrastrutturale. Si tratta di località tipicamente molto ricercate e questo fa del nostro portfolio terreni - che attualmente ammonta a oltre 445 ettari in tutta Europa - uno dei nostri asset più significativi. Proponiamo ai clienti business park in locazione situati in queste aree strategiche che rimangono di nostra proprietà e li gestiamo nel lungo periodo.

Come raggiungete l'obiettivo di creare un potenziale rapporto di locazione a lungo termine?

■ Lavoriamo a stretto contatto con i nostri clienti con un costante aggiornamento tecnico e tecnologico assecondando sempre le loro richieste e recependo le mutevoli condizioni del mercato. La permanenza nel nostro portafoglio esistente è in media di 7/8 anni con un tasso di occupazione del 99,3%. ■

Il porto di Trieste guarda sempre più all'Europa

Firmati due memorandum con le ferrovie austriache e con Rfi con l'obiettivo di sviluppare i traffici merci su ferro verso i paesi del centro est europeo. Già oggi con Budapest viaggiano 20 coppie di treni settimanali.

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico orientale, ha firmato, presso la sala rossa della Torre del Lloyd a Trieste, due memorandum of understanding per sviluppare le relazioni ferroviarie tra il porto di Trieste e l'hinterland di riferimento nel centro-est Europa: il primo con le società ferroviarie Öbb-Infra e Rete ferroviaria italiana-Rfi e il secondo con Rail Cargo Austria-Rca. Obiettivo dei memorandum è rafforzare i collegamenti tra il nodo logistico del porto di Trieste, strategico per il Friuli Venezia Giulia e l'intero nord est del paese, e la rete ferroviaria europea, promuovendo lo sviluppo dei servizi intermodali in particolare tra lo scalo giuliano e i terminal marittimi e terrestri del continente centro-orientale.

“La firma di questi due memorandum è importantissima - ha sottolineato D'Agostino - perché è stato proprio lo sviluppo delle attività intermodali e ferroviarie, in particolare della ferrovia austriaca, a determinare il risveglio del nostro porto in questi ultimi anni. Come in un ritorno al passato, le logiche che sottostavano allo sviluppo portuale secoli fa sono le stesse che oggi si riconfigurano e che fanno del porto di Trieste oggetto di attenzioni a livello globale. Credo sia uno dei pochissimi casi, se non l'unico, in cui l'ente gestore di un'infrastruttura



Nella foto, da sinistra Andreas Matthä, Ceo di Öbb, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale, e Christian Colaneri, direttore commerciale di Rfi

logistica portuale non transfrontaliera raggiunge un accordo con i grandi gestori di reti e servizi ferroviari di due paesi, Italia e Austria, per andare a delineare le ipotesi future di analisi e di investimento. Gli accordi definiti sono molto concreti e permetteranno di pianificare al meglio lo sviluppo futuro del porto di Trieste, offrendo garanzie sia a chi già vi opera sia ai potenziali futuri investitori”. L'accordo siglato a Trieste impegna le parti a condividere una comune strategia di sviluppo finalizzato all'ottimizzazione dei processi logistici, attraverso il potenziamento della rete e il conseguente incremento di capacità dei

terminal di destinazione. Concretamente i memorandum condurranno i firmatari a valutare possibili ammodernamenti, nuove opere e la rimozione di eventuali colli di bottiglia, al fine di agevolare l'attività dei vettori ferroviari.

“Trieste è un modello da seguire per quanto riguarda l'efficienza dell'interconnessione di diverse modalità di trasporto. Qui navi e ferrovia sono collegate e formano una catena logistica ottimale. Siamo molto orgogliosi che Rail Cargo Austria sia un partner logistico importante per il porto franco di Trieste - ha dichiarato Andreas >

Matthä Ceo di Öbb - Come partner integrato, dotato di una forte rete ferroviaria, vogliamo dare un ulteriore impulso al trasporto merci via treno, così da garantire una tipologia di trasporto economica e rispettosa dell'ambiente. Siamo certi che insieme ai nostri partner italiani continueremo su questa strada anche in futuro". "L'accordo - ha sottolineato Christian Colaneri, direttore commerciale di Rete ferroviaria italiana - rappresenta un ulteriore passo verso un modello di integrazione che ha come obiettivo lo sviluppo del trasporto merci su rotaia e l'intermodalità. La collaborazione con il porto di Trieste e con Öbb Infrastruktur rientra proprio in questa strategia, che Rfi sta portando avanti su tutto il territorio nazionale e che punta a migliorare sempre più la connettività fra i porti e la rete ferroviaria, con l'obiettivo finale di agevolare lo shift modale, con benefici per il sistema logistico nazionale, per l'economia, per l'ambiente".

Gli accordi sono stati siglati proprio nel giorno in cui ricorrevano i 300 anni dell'istituzione da parte dell'imperatore Carlo VI del porto franco di Trieste. Un evento quello della firma, come accennava D'Agostino, che richiama quindi il passato, ma che riveste una particolare valenza sia dal punto di vista operativo sia in ottica strategica. Sotto il profilo operativo, infatti, il traffico ferroviario destinato ai mercati austriaci, ungheresi, cechi e slovacchi negli ultimi anni si è intensificato notevolmente, come testimoniano i dati relativi al servizio su Budapest. Nato nel 2015 con una coppia di treni a settimana in transito dallo scalo giuliano alla capitale ungherese, nel 2019 il servizio ha raggiunto una programmazione di 20 coppie di treni settimanali. La necessità di sempre maggiori e più efficienti



Particolare del porto di Trieste. "L'aumento dei traffici nello scalo è stato determinato dall'incremento delle attività ferroviarie e dell'intermodalità, in particolare in collaborazione con le ferrovie austriache", ha sottolineato Zeno D'Agostino

collegamenti intermodali sui mercati di riferimento del centro-est Europa ha inoltre portato a una intensificazione delle attività con Rail Cargo Austria, il più importante operatore ferroviario del porto, che ha movimentato nel 2018 quasi 3.000 treni da e per varie destinazioni. A ciò si aggiungono l'evoluzione degli scenari geopolitici, l'attuazione del piano regolatore del porto e la crescita della domanda di mercato: ingredienti che giustificano la volontà del porto di Trieste da un lato e delle società ferroviarie dall'altro di sviluppare i servizi già esistenti e di ipotizzare per il futuro la creazione di nuove connessioni, data l'ampia capacità ferroviaria, il revamping della stazione di Campo Marzio e la prossima riapertura di Aquilinia. Inoltre, la firma dei due memorandum contribuirà ad accrescere le attività e il ruolo operativo di Adriafer, società controllata dall'Autorità di sistema che svolge servizio di manovra ferroviaria all'interno dell'ambito portuale.

Sotto il profilo strategico i memorandum favoriranno nuove azioni a supporto dell'attività marittima nei vari inland terminal di riferimento - come il Trieste Ferneti, l'interporto di Cervignano del Friuli, quello austriaco di Fűrnitz e quelli ungheresi di Budapest, Mahart e Bilk, consentendo l'ingresso nelle compagini azionarie delle rispettive realtà e così favorendo investimenti nelle attività di interesse. È già stato avviato, inoltre, lo studio di soluzioni di corridoio doganale, anche ferroviario, che permetteranno di abbattere notevolmente il tempo di attesa della merce all'interno delle aree portuali. A conclusione della firma dei memorandum, per celebrare il trecentesimo anniversario dell'istituzione del porto franco di Trieste, Zeno D'Agostino e il presidente dell'Associazione Italia-Austria FVG Aldo Scagnol, hanno apposto nell'ingresso storico della Torre Lloyd una targa commemorativa, donata dall'Associazione Italia-Austria. ■

Nell'era della globalizzazione e della trasformazione digitale, la funzione di Supply Chain Management richiede professionisti preparati anche nelle attività di competenza più specialistica propria delle funzioni collegate

Con la **CERTIFICAZIONE INTERNAZIONALE SCPPro™** i professionisti comunicano la loro competenza verticale e la capacità di dominare tutte le dimensioni del Supply Chain Management con uno standard di valore internazionale e riconosciuto legalmente in USA



Italy Roundtable

CSCMP - COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS
e **ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE**

propongono



PERCORSO (LEVEL ONE) DI FORMAZIONE E PREPARAZIONE PER LA CERTIFICAZIONE INTERNAZIONALE SCPRO™

**5 GIORNATE DI CORSO PREPARATORIE AL SUPERAMENTO DELL'ESAME
PER OTTENERE LA CERTIFICAZIONE INTERNAZIONALE SCPRO™:**

7 MAGGIO e 21 MAGGIO, 18 GIUGNO, 2 LUGLIO e 10 SETTEMBRE

Dalle ore 9,30 alle ore 17,30

SEDE DEL CORSO DI PREPARAZIONE
Presso Assologica, via Cornalia 19, Milano

L'ESAME AVVIENE VIA WEB REMOTE:

160 domande in 4 ore di tempo; 102 (minimo) risposte esatte per conseguire la Certificazione; se necessarie, 3 possibili ripetizioni dell'esame entro l'anno

Per informazioni, iscrizioni e quotazioni: www.assologicaculturaeformazione.com
oppure contattare la Segreteria di Assologica Cultura e Formazione
tel. 026691567 - email: culturaformazione@assologica.it

La Lione-Torino è utile all'economia italiana

“La nuova linea serve alla nostra industria e alla nostra logistica anche nell’ottica di recuperare il gap che stiamo scavando con gli altri paesi europei in termini sia infrastrutturali sia economici”, sottolinea l’ex sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, promotore della petizione online “SiTav”.

di **Paolo Giordano**



BARTOLOMEO GIACHINO

Di Bartolomeo Giachino, nato a Canale, in provincia di Cuneo, ma che ha maturato le proprie esperienze politiche e lavorative a Torino, con certezza si può dire una cosa: è un “innamorato” della logistica. Molta parte della sua vita lavorativa ha anche ruotato intorno a questo settore, da manager della Tnt a consigliere di amministrazione della società per il traforo del Monte Bianco. In termini politici, di estrazione democristiana, entrato in Forza Italia, ha ricoperto, nel terzo governo di Silvio Berlusconi, il ruolo di sottosegretario ai Trasporti da maggio 2008 a novembre 2011. In quel periodo, con l’impegno di rilanciare il settore logistico, ha lavorato intensamente alla redazione del Piano nazionale della logistica 2011-2021,

portato a compimento nell’agosto del 2012, quando lo consegnò all’allora ministro Passera. “I trasporti e la logistica sono la terza filiera produttiva del nostro paese, valgono oltre il 10% del Pil italiano e occupano quasi un milione di persone. A causa della carenza di infrastrutture e a causa di un’organizzazione da riformare oggi la logistica italiana è meno competitiva di quella olandese o tedesca e incide del 20% in più sui costi del nostro sistema produttivo. Rilanciare la logistica e i trasporti come fattore di competitività e crescita deve essere uno dei primi impegni di un governo. Ciò oggi non sta accadendo, anzi accade di peggio”, ci dice in apertura della nostra intervista.

UNA PRIMA DOMANDA. COME VEDE LA SITUAZIONE ECONOMICA DEL PAESE?

Il sistema paese è in forte difficoltà perché paga il fatto che, negli ultimi dieci anni, non sono stati fatti quegli investimenti che invece erano indispensabili. Il risultato è ciò che vediamo oggi, con una bassa crescita che sta gravemente penalizzando vaste aree del paese e le ultime generazioni. Stiamo assistendo a un impoverimento del lavoro, con molti, specialmente i giovani, che sono costretti ad accettare il tempo parziale con una decurtazione dello stipendio, con la chiusura crescente di piccole e medie imprese, con un calo dei consumi. Chi ha governato ha capito poco di quanto stava accadendo, anche a livello internazionale, ed è re-

stato fermo, ha perso tempo, senza investire. Altra cosa che non è stata capita è che gli investimenti devono seguire priorità: non sono tutti uguali ...

A TALE PROPOSITO, PARLIAMO DI INFRASTRUTTURE. LEI È STATO IL PROMOTORE DELLA PETIZIONE ONLINE “SiTAV” CHE HA AVUTO E STA AVENDO UN LARGO CONSENSO ...

Certamente. Un consenso che continua a crescere, come dimostrano anche i sondaggi: oggi, i favorevoli alla realizzazione sono vicini al 70%, mentre quando ho lanciato il “SiTav” erano sotto il 50%. Questo è avvenuto proprio perché la Tav Lione-Torino è un’infrastruttura utile al paese in termini commerciali e produttivi in quanto “sposterà” sempre più traffici merci, creando nuove connessioni. Torno al concetto di prima, quando ho sottolineato che le infrastrutture non sono tutte uguali. Prendiamo la linea ferroviaria Napoli-Bari, rappresenta certamente un’esigenza sociale e un miglioramento della mobilità passeggeri del Mezzogiorno, ma da un punto di vista strettamente economico incide poco, a differenza della Lione-Torino.

ENTRIAMO NEL MERITO DI QUESTI VANTAGGI.

Il paese, e chi lo governa, si è dimenticato che negli anni ‘50, gli anni del boom economico, sono stati anche quelli che hanno visto la realizzazione dei trafori del Gran San Bernardo e del Monte



“Un riequilibrio delle modalità del trasporto merci permetterebbe più efficienza, più sostenibilità e vantaggi allo stesso autotrasporto”, dice Giachino

Bianco e subito dopo il varo dell'Autostrada del Sole.

Infrastrutture che sono state fondamentali per la crescita economica, per l'export in Europa di prodotti come le auto, gli elettrodomestici, il tessile. In questa chiave va declinata la Tav Lione-Torino, che avrà in futuro sempre maggiore importanza.

SCENDENDO PIÙ IN PARTICOLARE?

Occorre tener conto di due aspetti di grande rilevanza: il primo, come ho ricordato in precedenza, che la logistica, insieme alla mobilità delle merci, deve essere considerata come un settore trainante dell'economia nazionale; il secondo, che l'Unione europea ha posto obiettivi ambiziosi per lo sviluppo del trasporto merci su ferrovia e della multimodalità. In Europa, le merci, in futuro, andranno sempre più sulla ferrovia. Due aspetti che ci fanno capire l'importanza della Lione-Torino. Una linea che incrocerà, provenendo dalla Francia, dall'ovest dell'Europa, terminal come Torino Orbassano, Novara, Busto Arsizio, Milano Smistamento, Verona Quadrante Europa, Padova, lungo un asse che tocca i punti nevralgici della nostra produzione industriale e

manifatturiera. Da questi punti le merci potranno dirigersi, su ferrovia, verso l'Europa centrale e dell'est. L'obiettivo da perseguire è quello di creare un sistema a rete in termini sia infrastrutturali sia organizzativi che permetta alle merci di viaggiare in treno sulle lunghe distanze e con l'autotrasporto per le tratte di collegamento tra i terminal e i clienti finali, su distanze fino ai 100/150 chilometri. La Tav entra a pieno titolo come un tassello fondamentale per raggiungere questo obiettivo.

IN QUESTA OTTICA, L'AUTOTRASPORTO SARÀ PENALIZZATO?

Al contrario, il mondo dell'autotrasporto italiano ne sarà il maggiore beneficiario. Non ci dimentichiamo che nell'ultimo decennio il trasporto delle merci è cresciuto più del Pil nazionale. In Italia, paese nel quale le merci viaggiano in grande maggioranza su strada, l'autotrasporto nazionale non ha tratto alcun vantaggio da tale aumento dell'entità dei trasporti, che è stato appannaggio, sia sulle tratte domestiche sia, ancor più, su quelle internazionali di autotrasportatori esteri e in primo luogo di quelli dell'est Europa. Con lo shift modale noi indeboliremo l'auto-

trasporto dell'est, che sulle lunghe distanze, appunto, verrà sostituito dalla ferrovia e in Italia, nel traffico interno, limitando il cabotaggio illegale, i nostri camion lavoreranno molto di più sulle corte distanze.

LEI, QUANDO VARÒ IL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA, AVEVA TENUTO IN PRIMO PIANO L'IMPORTANZA GEOGRAFICA DEL NOSTRO PAESE, AL CENTRO DEL MEDITERRANEO, VICINO AL CANALE DI SUEZ. UNA POSIZIONE CHE POTEVA CANDIDARCI COME PRIMA PIATTAFORMA LOGISTICA D'INGRESSO DELLE MERCI PROVENIENTI DAL FAR EAST E DIRETTE VERSO I PORTI DEL NORTHERN RANGE. UN OBIETTIVO DI CUI SI È SEMPRE PARLATO E CHE NON È STATO MAI RAGGIUNTO ...

Direi di più: abbiamo peggiorato le nostre performance d'intercettazione dei flussi marittimi provenienti dalla Cina e dell'estremo oriente. Il raddoppio del canale di Suez ha incrementato i traffici marittimi nel Mediterraneo, ma i nostri porti, se parliamo di container, sono cresciuti molto poco. Questo perché sono porti che non hanno collegamenti efficienti con i gli inland terminal e, se si esclude Trieste, con le reti europee Ten-T. Senza contare le problematiche inerenti le manovre ferroviarie e altre legate a fattori organizzativi e amministrativi. Tutto ciò crea la situazione che una nave pur passando davanti ai nostri porti scelga di sbarcare la merce nel nord Europa anche se poi deve rispedirla verso sud. Questo avviene perché a quella nave conviene in termini di costi fare più giorni di navigazione che sbarcare le merci in Italia. Questa situazione paradossale può essere risolta solo ponendo gli investimenti infrastrutturali, e prioritariamente quelli di Rete ferroviaria italiana dedicati al superamento dei colli di bottiglia, in primo piano. ■

Infrastrutture e logistica vitali per il nord ovest del paese

Le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte hanno rafforzato le intese, nel terzo appuntamento degli Stati generali della logistica, per il miglioramento del sistema logistico e infrastrutturale del loro territorio.

Lombardia, Liguria e Piemonte, le tre Regioni del nord ovest che trainano l'economia del paese, nel terzo appuntamento degli Stati generali della logistica del nord ovest, tenutosi a Milano, hanno rafforzato la collaborazione nel settore per rendere più coerente un sistema che non può essere ristretto nell'ambito dei confini amministrativi. L'importanza di tale iniziativa è dimostrata da pochi numeri che vale la pena sottolineare per comprendere quanto sia vitale per il paese una maggiore efficienza del sistema logistico e di trasporto nel territorio che comprende le tre regioni. Il comparto vale circa 10 miliardi di euro (pari al 25/30% del fatturato della logistica italiana) e genera il 30% del traffico nazionale, in gran parte verso destinazioni internazionali; sono attive 18 mila imprese, che danno lavoro direttamente o indirettamente a circa 90 mila addetti: corrieri, spedizionieri, operatori logistici dotati di magazzino, imprese di trasporto combinato che gestiscono una quindicina di terminali intermodali; 400 milioni di tonnellate di merci sono trasportate annualmente, pari al 27% di quelle na-

UNA DICHIARAZIONE CONGIUNTA

Le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte, in considerazione del fatto che l'area nord ovest rappresenta sia la maggior concentrazione di produzione industriale del paese sia la più significativa dotazione infrastrutturale a livello italiano, che va anche oltre ai confini amministrativi regionali, hanno deciso, sin dal 2015, quando fu firmato il primo protocollo d'intesa, "di lavorare congiuntamente alla definizione di una strategia sovraregionale relativa al sistema della logistica, dell'intermodalità e del trasporto merci". Questa "intesa" è stata riconfermata con una dichiarazione congiunta delle tre Regioni che ha preso l'impegno di coinvolgere il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella "cabina di regia" istituita tra le tre Regioni, al fine di dare maggior forza all'iniziativa nell'ambito delle strategie nazionali, e di attivare tavoli di confronto con gli stakeholder. In particolare, sono stati identificati gli argomenti per tre di questi tavoli: "Intermodalità e trasporto merci", su temi relativi all'integrazione fra i vari modi di trasporto, con riferimento sia alle reti infrastrutturali sia alle regole che ne governano il traffico; "Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica", su temi relativi all'occupazione nei settori della logistica e dell'autotrasporto, alla formazione professionale, alla qualità del lavoro, alla legalità, all'ambiente, alla sicurezza, con riferimento sia alle infrastrutture sia alle regole sia all'interportualità/retroportualità piemontese e lombarda; "Portualità marittima, connessioni ai porti e ottimizzazione dell'operatività e dei controlli", su temi relativi all'infrastrutturazione dei porti liguri e alle sfide poste dalle opportunità di allargamento del mercato di riferimento dei porti, dalle possibilità di ottimizzare l'operatività negli scali e dall'esigenza di migliorare le connessioni con i retroporti e dall'eventuale istituzione di specifici corridoi doganali o ZLS.

Le merci, oggi, viaggiano in treno nel nord ovest solo per poco più del 5%



zionali, di cui solo 24 milioni su ferro, ossia poco più del 5%; sono 60 i veicoli per il trasporto merci per chilometro di rete stradale; sono quasi 23 mila le tonnellate di merci per chilometro di rete stradale, pari al triplo della media italiana.

Durante questo intenso momento di lavoro sono stati anche sottoscritti due protocolli: uno fra le tre Regioni, che in-

staura "tavoli" permanenti per intervenire sulle necessità del comparto logistico (le normative, le dogane, gli interventi sugli aeroporti) e un secondo che, oltre a Lombardia, Piemonte e Liguria, hanno sottoscritto il ministero dei Trasporti, Rfi e Ferroviennord, per rendere il sistema ferroviario sempre più percorribile dalle merci, senza che si creino conflitti con il trasporto dei pendolari. "Sono due testi >



Siamo pronti per il futuro!

STILL

NOW THE FUTURE: STILL.

Qualità, innovazione, tecnologia ed eccellenza.

Dal 1° gennaio 2019 OM Carrelli Elevatori S.p.A. è diventata STILL S.p.A.

Il futuro. Ora!



first in intralogistics

STILL

- ha sottolineato Claudia Maria Terzi, assessore alle Infrastrutture della Lombardia - di fondamentale importanza, perché

sintetizzano le istanze di un settore particolarmente importante per i nostri territori. Penso in particolare all'intermodalità,

cioè ai nodi di interscambio fra ferro e gomma. In Lombardia, tra gli interventi previsti dal protocollo, ci sono quelli relati-

PERCHÉ SÌ ALLA TAV

di Eugenio Muzio*

La Tav Lione-Torino è palestra di divergenza a livello governativo fra la compagine della Lega molto favorevole e quella del Movimento 5 Stelle da sempre contraria per motivi principalmente ideologici. Allora è necessario capire bene gli obiettivi del progetto. A livello europeo vi è una forte spinta per convertire, ove possibile, il traffico merci fra Stati dal tuttostrada all'intermodale che per l'Italia, nell'interscambio con gli altri paesi europei, vuol dire combinato strada-rotaia attraverso le Alpi il cui transito rappresenta il 70 % circa del nostro export. L'Unione europea per perseguire questi obiettivi ha definito 9 corridoi Ten-T di cui ben quattro interessano l'Italia. In particolare il corridoio Mediterraneo che parte dal Portogallo attraversa Spagna, Francia, Italia (la pianura padana), Slovenia per arrivare in Ungheria. E' evidente che il progetto Frejus è parte integrante di questa iniziativa e l'eventuale blocco della realizzazione della parte di competenza italiana pregiudicherebbe tutto il corridoio con ovvie negative ripercussioni. Inoltre, sempre l'Unione ha indicato che al 2030 il 30 % del traffico merci oltre i 300 km deve essere convertito in intermodale, ampliando poi il traguardo al 50% entro il 2050. L'Italia già oggi è nei parametri per i traffici via la Svizzera (ferroviario oltre il 70 %) e via l'Austria (ferroviario 30%). Siamo invece mostruosamente fuori standard per i traffici da e per la Francia. Innanzitutto è da sottolineare che la Francia rappresenta per il nostro paese il secondo mercato di interscambio dopo la Germania (con, nel 2017, 44,1 milioni di ton a cui bisogna aggiungere 8 milioni di ton con Spagna e Portogallo transitanti per la Francia). Questa enorme quantità è stata movimentata per il 92,3% via strada e solo per il 6,7% via ferrovia. Questo perché il collegamento oggi esistente fra Torino e Lione è dato dalla linea storica costruita da Cavour oltre 150 anni fa e quindi terribilmente obsoleto e con caratteristiche che pongono la ferrovia fuori mercato. Ad esempio, da Bussoleno a Bardonecchia la pendenza è la più elevata d'Europa del 30 per mille che obbliga a utilizzare ben tre locomotive per trainare solo 1.150 ton. Stante questa situazione, se non adeguatamente modificata tramite le nuove infrastrutture, la conversione modale per i traffici con la Francia resterà un'utopia con possibili forti ripercussioni nei rapporti commerciali fra i due paesi. Per inciso, attualmente il bilancio dare/avere vede un risultato positivo per l'Italia di ben 10 miliardi di euro. L'analisi costi/benefici elaborata dal ministero indica fra gli elementi negativi la riduzione per lo Stato italiano degli introiti legati alle accise a causa della riduzione della vendita del gasolio. In proposito, gli estensori ignorano che l'80% del traffico stradale da e per l'Italia è eseguito da vettori stranieri con serbatoi da mille litri e oltre che non fanno alcun rifornimento in Italia: dove sono le accise? E' da augurarsi che il problema trovi razionale soluzione con l'ammodernamento delle linee Torino-Bussoleno e Saint Martin La Porte-Lione e con la realizzazione del nuovo tunnel. Sarà infatti possibile realizzare treni da 2.000 ton trainati da una sola locomotiva, di lunghezza 750 m e idonei al trasporto di semirimorchi di 4 m. Inoltre, il potenziale della nuova configurazione sarà di 250 treni al giorno nei due sensi. Tutto questo consentirà una riduzione tariffaria di circa il 30 %.

**Presidente della commissione Intermodalità di Assologistica.*

IL PROTOCOLLO DI INTESA

Le tre Regioni, insieme a Rfi, Ferrovienord e il ministero dei Trasporti hanno firmato un protocollo di intesa con l'obiettivo di migliorare le infrastrutture ferroviarie e l'organizzazione dei traffici su ferro in maniera da rendere più efficiente quello delle merci. In particolare, tutti i firmatari si sono impegnati a istituire una "segreteria tecnica" che dovrà "condurre congiuntamente le attività in supporto all'attuazione degli interventi funzionali allo sviluppo del trasporto merci ferroviario. Inoltre, tali interventi dovranno essere aggiornati sulla base delle esigenze commerciali e di sviluppo attuali e future". E' previsto anche un monitoraggio con periodicità semestrale dello stato di avanzamento dei progetti e delle realizzazioni. Il coordinamento della segreteria sarà assunto, a turno, con rotazione annuale, da una delle Regioni firmatarie del protocollo.



Il crollo del ponte Morandi a Genova

vi a Milano-Segrate e a Sacconago, Busto Arsizio, nei pressi di Malpensa, per agevolare gli scambi con i cargo. Sulla rete lombarda ci saranno migliorie di tipo tecnologico così che potranno circolare treni più lunghi, fino a 750 metri di quelli attualmente in servizio, in maniera più sicura e più veloce. Questo renderà il sistema ferroviario più appetibile anche per quanto riguarda il trasporto delle merci che diventano quindi più competitive anche sui mercati internazionali". "Questa iniziativa - ha aggiunto Francesco Balocco, assessore alle Infrastrutture del Piemonte - suggella un cammino iniziato nel 2015 e che oggi diventa un sistema strutturato. Ritengo estremamente importante che tre Regioni amministrare da giunte di diverso colore politico condividano non solo un metodo, ma anche comuni obiettivi di programmazione guardando a una crescita globale del paese". A queste parole ha fatto eco Andrea Benveduti, assessore allo Sviluppo economico della Liguria: "La logistica è un settore di fondamentale rilevanza e quindi è ancora più importante un momento di confronto come quello di oggi con tutti gli attori in campo. La Liguria, in particolare, come ha dimostrato la tragedia del ponte Morandi, è un territorio 'fragile'. Le opere pianificate devono quindi essere portate a termine velocemente per non interrompere quei canali che ci permettono di essere presenti a livello europeo". Presente anche il governo, con il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, che ha sottolineato alcuni obiettivi da raggiungere: rendere più efficienti le catene logistiche per accrescere la competitività delle imprese; diventare gateway di riferimento per servire mercati esteri, come la Svizzera e la Germania; accrescere la connettività tra centri urbani per migliorare la mobilità delle persone e delle merci; migliorare e potenziare i servizi di controllo sulle merci nei porti e negli aeroporti; incrementare i sistemi di digitalizzazione nel settore logistico; accrescere la resilienza delle infrastrutture a livello di sistema, anche con la individuazione di percorsi alternativi. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



Via Idiomi, 3/24 - 20090 Assago (MI)

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Il successo di un'azienda dipende anche dalla "crescita" delle persone

Anna Bonomini ed Elena Pellerito, di Anima Talent Development, spiegano come per le imprese sia importante poter contare su collaboratori motivati, coscienti delle proprie capacità e in grado di gestire le emozioni.

di **Ornella Giola**

“Ognuno di noi ha abilità che rappresentano tratti distintivi e caratteristiche che lo contraddistinguono. Essere consapevoli di queste caratteristiche mette la persona nelle condizioni di guidare il più possibile il proprio percorso professionale: crescere, fare carriera o anche semplicemente au-

do soddisfazione, motivazione”. Con queste parole Elena Pellerito e Anna Bonomini ci parlano di Anima Talent Development, società da loro fondata nel 2010 e la cui vision e mission è di sostenere l'azienda e le persone che ne fanno parte nel definire il loro migliore sviluppo insieme, in modo allineato e reciprocamente vantaggioso.



ANNA BONOMINI

coerente con la nostra idea di sviluppo e perciò focalizzata sulla consapevolezza di sé come primo passo per gestire meglio anche le relazioni all'interno del contesto lavorativo.

LA VOSTRA ORGANIZZAZIONE PARLA DI PERSONA, DI TALENTO, DI AZIENDA COME SPAZIO DI CRESCITA, DI BENESSERE ORGANIZZATIVO ... OTTIMI PUNTI DI PARTENZA, MA QUALE FEEDBACK RICEVETE DAL MERCATO AL RIGUARDO? VI È SENSIBILITÀ VERSO QUESTI VALORI, VERSO QUESTI TEMI?

■ Pellerito: Anima nasce dalla nostra precedente esperienza aziendale, mia e di Anna, dal nostro vissuto concreto. In azienda ognuno è impegnato nel portare a termine il proprio lavoro, che nella quotidianità finisce per identificarsi con le attività da svolgere, quelle



ELENA PELLERITO

mentare il proprio livello di soddisfazione. Lavorare sul 'talento' significa per noi aiutare le persone a far emergere le proprie abilità, 'ciò che riesce loro meglio' e che sono in concreto acceleratori di comportamenti efficaci. Più questi comportamenti sono allineati anche ai bisogni aziendali, più lo sviluppo della persona porta risultati, per sé e per il contesto, crean-

COME SI DECLINA IN CONCRETO QUESTA MISSION?

■ Pellerito: Ci facciamo guidare dal bisogno dell'azienda: non abbiamo soluzioni standard. La nostra è una struttura snella, che può offrire percorsi e soluzioni personalizzate.

QUALI SONO LE VOSTRE AREE DI INTERVENTO IN AMBITO AZIENDALE?

■ Pellerito: La nostra proposta è incentrata su due ambiti: da una parte la consulenza rivolta all'imprenditore e a chi gestisce le risorse umane, per definire o migliorare i processi, la struttura organizzativa, individuare e valutare le competenze di successo per la specifica realtà aziendale; dall'altra, la consulenza rivolta alla persona, per supportarla nella crescita, nella formazione, con un taglio





che vengono richieste. Questo purtroppo fa perdere di vista il vantaggio di essere parte di un unico sistema, che è appunto l'azienda. Diventa perciò necessario "rimettere insieme" ciò che nelle organizzazioni viene diviso inevitabilmente con la specializzazione e i ruoli. Per far questo è fondamentale che le persone ripartano da sé, si conoscano, facciano il punto sui propri obiettivi, desideri, aspettative, sulle proprie competenze e modalità operative. Le aziende con cui lavoriamo e che hanno intrapreso questo tipo di percorsi sperimentano un nuovo modo di lavorare, più responsabilizzante verso le persone, il che si traduce in migliori risultati economici.

NEL VOSTRO TEAM AZIENDALE VEDO SOPRATTUTTO MANAGER DONNE: QUESTO PERCHÉ I "VALORI DELLA PERSONA" SONO UN TEMA, DICIAMO, DAI CONNOTATI PIÙ "FEMMINILI"?

■ **Bonomini:** Abbiamo avuto e continuiamo ad avere anche grandi maestri uomini... e molti sono i consulenti uomini che lavorano con noi... per fortuna! Diciamo che l'elemento comune fra di noi è stato il desiderio di ripensare il nostro percorso e riscoprire anche nostre peculiarità e talenti: la ricerca del nuovo, il cambiamento, l'autonomia.

DAL VOSTRO SPECIALE PUNTO DI OSSERVAZIONE COME GIUDICATE L'ATTUALE SITUAZIONE DEL MONDO DEL LAVORO?

■ **Bonomini:** Le aziende potrebbero affrontare meglio le sfide di mercato se innalzassero il livello delle competenze: sono ancora molte le realtà che considerano importanti solo le competenze tecni-

che, che sono basilari, certo, ma da sole non bastano per creare il vantaggio competitivo di un'azienda rispetto alla concorrenza. Pensiamo a un bar: saper fare il caffè è la condizione di base per tenere aperta quella attività commerciale. Ma cosa determina il successo di quell'attività? Altro: il come quel commerciante caratterizza il contesto, come sa attrarre e fidelizzare i clienti. E queste sono le competenze trasversali. Un'altra area di miglioramento è quella della retention delle nuove risorse professionali, dei giovani. Sono lo specchio dell'evoluzione del mondo del lavoro e a loro interessa poco il posto "fisso". Sono gli asset intangibili che li guidano nella scelta di un posto di lavoro: le possibilità di apprendere e crescere continuamente, il benessere, lo stare bene anche in termini di stimoli e clima; il rispetto e il mantenimento delle promesse da parte dell'azienda sono aspetti fondamentali per decidere di fermarsi e portare contributo alla crescita dell'organizzazione.

IN COLLABORAZIONE CON ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE STATE PER ORGANIZZARE UN SEMINARIO SUL PENSIERO CIRCOLARE E SUL RUOLO DELLE EMOZIONI, ANCHE IN AMBITO LAVORATIVO: CI POTETE DARE QUALCHE ANTICIPAZIONE?

■ **Pellerito:** E' un tema in cui crediamo molto e che è molto coerente con quello che ci siamo dette, anche rispetto al mondo del lavoro. Imparare a riconoscere e utilizzare le emozioni, proprie

e altrui, ci rende molto più efficaci, sicuri nell'affrontare le situazioni, gli imprevisti, più aperti alle relazioni, rispetto a quando utilizziamo solo la ragione. E' un tema che per le persone rappresenta spesso una "riscoperta" più che una scoperta: fin da bambini conosciamo attraverso le emozioni, non avendo ancora la padronanza del linguaggio. Le emozioni sono una preziosa fonte di informazioni su di noi e l'ambiente che ci circonda, le persone. Crescendo, la cultura occidentale ci insegna ad attribuire importanza quasi esclusivamente alla ragione, al pensiero, come strumento di conoscenza. Affrontare un problema con un cliente per esempio richiedere competenze di analisi e comprensione dei fatti, ma anche capacità di gestire lo stress, l'imprevisto e la relazione con l'altro, che sono aspetti che chiamano in causa le emozioni. E' un tema che in azienda sta diventando sempre più rilevante.

PERCHÉ UN OPERATORE DEL MONDO DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DOVREBBE AFFIDARSI ALLA VOSTRA CONSULENZA?

■ **Pellerito:** Quello della logistica è un mondo caratterizzato da velocità di risposta, cambiamenti repentini del mercato, alti livelli di pressione e di stress. Io arrivo dal mondo dei trasporti e Anna da quello produttivo, entrambi molto concreti e operativi. Per cui sappiamo come il "fare" sia un elemento predominante di questi contesti. Competenze come la flessibilità, la creatività, la fiducia in sé e negli altri, apparentemente così distanti, sono invece dei potenti alleati del "fare", perché allenano la capacità di gestire i cambiamenti, imparare dagli errori, portare il miglioramento continuo. Insomma, danno una nuova veste al "fare". ■

L'home delivery service: un atout per la logistica

Il mercato sta registrando una crescente richiesta, da parte di privati, di consegne a domicilio ad alto valore aggiunto.

di **Paolo Sartor**

Le home delivery solutions rappresentano per gli operatori logistici più strutturati e organizzati una straordinaria arma di differenziazione e fidelizzazione della clientela, ma anche un'opportunità per catturare nuovi segmenti di business. Oltre consegne di prodotti tecnici organizzati dai classici "technical courier" che prevedono la disponibilità di personale dotato di alte professionalità e competenze per effettuare la consegna e l'installazione di apparecchiature molto delicate e costose per conto di banche (bancomat) e ospedali (macchine per Tac e rianimazione), il mercato registra una richiesta sempre più crescente di consegne a privati ad alto valore aggiunto con i servizi di home delivery. In sintonia con lo sviluppo registrato dall'eCommerce e con le esigenze logistiche che ne derivano, nel corso degli ultimi anni i servizi di home

delivery vengono considerati dalle aziende come un vero e proprio cavallo di battaglia per lo sviluppo delle vendite del futuro. Tra le tendenze emergenti nelle vendite dell'eCommerce si evidenzia - così come in altri canali distributivi - l'imporsi di un "super-consumatore" interessato a governare l'intero processo logistico di acquisto in un mercato dove la competizione si fa sempre più globale.

Non si tratta di organizzare una semplice spedizione, ma dell'affidamento a operatori logistici specializzati per la consegna su appuntamento, al piano, con disimballo e po-

Un operatore Fercam mentre monta un mobile a casa del cliente dopo averlo consegnato



Aumenteranno le richieste di avere non solo consegne a domicilio, ma anche da parte dell'azienda che fa il trasporto di garantire professionalità nel montare prodotti quali, ad esempio, elettrodomestici, attrezzature sportive, cucine (nella foto) e articoli per l'arredamento

sizionamento dei prodotti e, quando richiesto, ad esempio, l'installazione di elettrodomestici, prodotti dell'arredamento e attrezzature per lo sport. Normalmente le consegne prevedono sempre anche il ritiro degli imballi e la pulizia del locale e, non meno importante, l'eventuale ritiro di apparecchi elettrici o elettronici in conformità alla direttiva Raee e il conseguente smaltimento a norma di legge con evidenti benefici per il cliente.

Il servizio logistico si rivolge a privati, enti e aziende che cercano un servizio completo e professionale, in risposta alle loro esigenze e comodità. Il servizio, in collaborazione con i



IL PUNTO DI VISTA DI UN ESPERTO



MARCO GENTILE

Per conoscere quale sviluppo futuro e che importanza avranno i servizi home delivery abbiamo raccolto il parere di Marco Gentile, responsabile business unit Home Delivery di Fercam.

Quale ruolo rivestono gli operatori home delivery nella fornitura di servizi logistici a elevato valore aggiunto?

Questi servizi avranno un ruolo sempre più importante nel prossimo futuro. Le consegne ad alto valore aggiunto, in gergo VAS (Value Added Services) stanno diventando il nuovo punto di arrivo nel business ormai in crescita sempre più esponenziale dell'eCommerce. Non basta più consegnare a domicilio di una azienda, di uno studio o di un privato al piano o su appuntamento. La competizione sempre più sfrenata tra le aziende porta a offrire al cliente finale un pacchetto di servizi aggiuntivi quali il disimballo, il posizionamento nel locale indicato dal cliente e soprattutto il montaggio.

In futuro che ruolo giocheranno i servizi logistici post vendita?

Per le motivazioni sopra indicate, la competitività delle aziende e la necessità del cliente finale, una volta acquistato il suo prodotto online, di avere il minor disagio e perdita di tempo possibile, farà aumentare sempre più le richieste di servizi logistici a valore aggiunto come le home delivery solutions. Nei prossimi anni, ad esempio, cresceranno in maniera importante le richieste di consegna e installazione di articoli per l'arredamento che rappresentano uno dei settori più interessanti e con più alta crescita nelle vendite online.

Ci può fare un esempio di un settore nel quale fornite questi servizi?

Il nostro servizio si è specializzato molto negli ultimi anni nel settore della consegna e montaggio di articoli home fitness quali cyclette, tapis roulant, ellittiche acquisendo alcuni tra i marchi più prestigiosi e importanti del settore.

Quali sono i servizi offerti e quali vengono più apprezzati dalla clientela?

Offriamo servizi di consegna al piano sempre su appuntamento, disimballo dei prodotti, posizionamento nei locali scelti dal cliente finale e dell'eventuale montaggio. Inoltre, offriamo un altro servizio molto apprezzato dai clienti che è il ritiro e smaltimento degli imballi che sono sempre fonte di seccatura da parte del cliente finale. Siamo in grado di offrire il servizio in tutto il territorio nazionale attraverso la nostra rete capillare di filiali. I settori merceologici più importanti sono: arredamento, fitness, elettrodomestici e montaggio di espositori per punti vendita.

grandi megastore e catene della grande distribuzione organizzata, è in grado di gestire anche tutte le consegne di ordini effettuati dai clienti direttamente presso i punti vendita ma per le quali è stato richiesto anche un servizio di consegna e montaggio professionale. Gli operatori logistici gestiscono queste consegne attraverso l'impiego di almeno due operatori specializzati, automezzi con dotazioni tecniche spe-

cifiche, quali: sponde idrauliche, sistemi multipli di ancoraggio e in caso di necessità anche la dotazione di piattaforme aeree.

In conclusione le home delivery solutions offrono importanti opportunità di crescita per gli operatori logistici che hanno investito o intenderanno farlo nei prossimi anni in questo settore di nicchia che garantisce un elevato valo-

re aggiunto e un arma di forte differenziazione e fidelizzazione della clientela. Lo specifico comparto vede oggi solo la presenza di alcuni operatori logistici più strutturati e richiederà in futuro una maggiore ingegnerizzazione dei processi e dell'interazione con il cliente, con l'implementazione di nuove tecnologie finalizzate a migliorare la produttività dei servizi e la gestione del flusso informativo. ■

PERCORSO AEO

(OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO)
PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI

MAGGIO-LUGLIO 2019 - ROMA

in collaborazione con



DESCRIZIONE

Il corso ha una durata complessiva di 80 ore, per 10 giornate d'aula e mezza giornata di esame scritto e orale. Dal punto di vista didattico, il percorso si articola in 10 moduli.

Nel corso delle dieci giornate di lezione si affronteranno i contenuti stabiliti dalla determinazione emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 25 Ottobre 2018.

DESTINATARI

Le aziende già certificate AEO o che intendano chiedere l'autorizzazione che - per essere in linea con i nuovi requisiti - devono individuare al loro interno uno o più referenti incaricati di interfacciarsi con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

I profili aziendali interessati sono amministratori, responsabili della logistica, responsabili delle spedizioni, responsabili amministrativi, responsabili fiscali, responsabili qualità, responsabili o addetti alla supply chain, ogni altra figura alla quale l'azienda vuole conferire le competenze da responsabile di questioni doganali.

PROGRAMMA

Per visionare il programma completo: www.assologicaculturaeformazione.com

SEDE

Assologica presso Confetra, via Panama 62, 00198 ROMA



SMART, PRATICA ED ECONOMICA COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

Assologica Cultura e Formazione

DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"
CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano

Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologica.it

www.assologicaculturaeformazione.com

Toyota introduce gli Smart Trucks nel settore dei carrelli elevatori

I carrelli non possono parlare, i dati sì: con Toyota I_Site è possibile avere il controllo della flotta e migliorare la produttività.

Era stato annunciato in occasione del CeMAT di Hannover lo scorso aprile, ora è diventato realtà. Toyota Material Handling Europe ha integrato la telematica nella propria gamma di carrelli da magazzino come funzione standard. “Il nostro impegno nei confronti dei clienti è di fornire tecnologie in grado di supportarli nella gestione ottimale delle loro operazioni consentendo l’eliminazione degli sprechi. Siamo oggi in grado di adempiere appieno alla parola data”, afferma Matthias Fischer, presidente e Ceo. Questa decisione comporta che tutti i carrelli prodotti nello stabilimento Toyota in Mjölby (Svezia) saranno “Smart Trucks”, ovvero dotati della tecnologia necessaria per trasmettere dati tecnici e informazioni relative alle attività da essi svolte, che verranno automaticamente raccolti in un database centralizzato, consentendo a Toyota e ai propri clienti di lavorare con quelle informazioni. “I nostri clienti potranno monitorare con precisione il lavoro svolto dai loro carrelli, nonché gestire il livello di efficienza in tematiche chiave come ad esempio il livello di carica delle batterie. Nelle quotidiane o-

perazioni di movimentazione delle merci, dove vengono impiegati i carrelli elevatori, l’obiettivo è quello di massimizzare la produttività ed eliminare gli sprechi, ridurre gli incidenti e i relativi danni”, spiega Davide

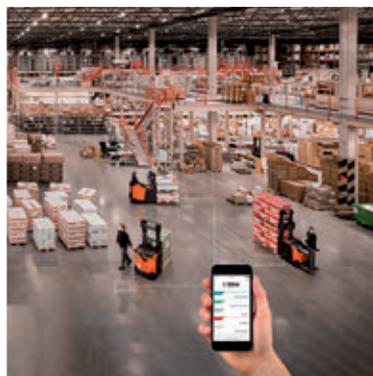


Santi, After Sales Director di Toyota Material Handling Italia.

Per attivare questo sistema i clienti dovranno semplicemente riconoscere uno start-up fee e un contenuto abbonamento mensile per accedere a report strutturati, reperibili tramite il portale di Toyota I_Site e la mobile App associata. Anche per quei clienti che non vogliono abbonarsi, sarà possibile accedere ad alcuni dati, come la lista della flotta mezzi e le ore di lavoro

TOYOTA

MATERIAL HANDLING



ro effettuate, senza alcun costo. Inoltre, Toyota assieme ai propri clienti potrà utilizzare i dati raccolti per sviluppare ulteriormente l’attività di Service, come la manutenzione

preventiva, basata sulle reali ore di lavoro effettuate e strutturare servizi in base all’effettivo utilizzo dei carrelli. “Siamo consapevoli del fatto che ci stiamo muovendo verso un’era digitale, negli ultimi anni in Italia è aumentata la consapevolezza di quanto la gestione dei dati possa incidere drasticamente sui risultati economici. In Toyota abbiamo sempre applicato il concetto di lean thinking nelle nostre operazioni e questo significa puntare a zero sprechi. Il nostro impegno nella produzione di Smart Trucks aiuterà i nostri clienti a raggiungere questo risultato”, continua Davide Santi.

Toyota Material Handling Europe (TMHE) è la sede europea di Toyota Material Handling Group, che è parte di Toyota Industries Corporation (TICO) - leader mondiale nel settore delle attrezzature per la movimentazione delle merci. Presente in oltre 30 paesi europei, in Italia, Toyota Material Handling impiega circa 300 dipendenti diretti e sviluppa la propria attività attraverso una solida rete di organizzazioni di vendita e assistenza, tra cui 4 sedi dirette (Bologna, Milano Brianza, Torino e Roma) e oltre 100 concessionari e più di 1000 tecnici, assicurando così una copertura territoriale senza eguali nel settore. www.toyota-forklifts.it

CLS: soluzioni tecnologiche per aumentare la produttività

“Il mercato dei carrelli, se l'economia non migliora, resterà al massimo statico. In questa situazione bisogna offrire ai clienti prodotti avanzati che migliorino l'efficienza dei processi produttivi e permettano un contenimento dei costi”, dice il direttore commerciale Michele Calabrese.

di **Valerio di Velo**

CLS, con sede a Carugate, a diciassette chilometri da Milano, è una società che ha più di sessant'anni di esperienza nel campo della movimentazione dei materiali e nel settore logistico. È presente sull'intero territorio nazionale, attraverso 11 filiali, 6 centri operativi, 4 centri logistici, 180 officine mobili. La società è dealer esclusivo in Italia della gamma dei carrelli Hyster, delle presse da imballaggio HSM, impresa leader sul mercato per la tecnologia ambientale con prodotti per comprimere rifiuti e materiali riciclabili, dei trattori industriali MAFI, particolarmente adatti per trasporti nelle aree portuali e interportuali. Sull'attività dell'azienda abbiamo intervistato il direttore commerciale Michele Calabrese.

INIZIAMO CON UNA DOMANDA SULL'ATTUALE MOMENTO DEL MERCATO, PRINCIPALMENTE A RIGUARDO DEI CARRELLI ELEVATORI. QUALI SONO LE TENDENZE?

Il mercato dei carrelli è particolarmente correlato all'andamento dell'industria, quindi ne segue l'andamento. I dati sulla situazione economica non solo italiana, ma anche globale, in questo momento, come sappiamo, non sono positivi e non lasciano presagire “salti in avanti”. Se le cose non peggiorano, il mercato al massimo resterà statico, con la conseguenza che fletterà la domanda di mezzi nuovi, mentre per l'usato ci sarà qualche vantaggio.

COME FRONTEGGIATE QUESTE PROSPETTIVE NON PARTICOLARMENTE FAVOREVOLI?

Partendo dalla considerazione che proseguirà, a tutti i livelli, la tendenza verso il miglioramento tecnologico e verso l'automazione, l'imperativo per tutte le imprese, anche quelle logistiche, è la necessità di aumentare la produttività. Un obiettivo che non è stato raggiunto, ad esempio, comprimendo, anche con fenomeni di dumping salariale, il costo della manodopera. La produttività non è cresciuta, quindi occorre migliorare i processi aziendali attraverso nuovi percorsi tecnologici e introducendo in azienda sempre più l'automazione. La nostra azienda sta offrendo ai clienti soluzioni che vanno in questa direzione.

CIÒ COMPORTA INTRODURRE NOVITÀ NELLA VOSTRA ORGANIZZAZIONE?

Assolutamente no. CLS è sempre stata un'azienda all'avanguardia, fin dalla nascita. È sempre stata attenta ai fenomeni emergenti, ai mutamenti e ha sempre elaborato e trovato risposte adeguate ai tempi. Ad esempio, nel 2014, nell'ottica di essere preparati per la crescita di interesse sulla sostenibilità ambientale e sulle problematiche del



riciclo dei rifiuti, abbiamo acquisito la Ormic, azienda milanese di carrelli elevatori e presse per il compattamento di imballaggi multimateriale, della quale eravamo distributori, compreso il suo intero parco macchine. Contestualmente, abbiamo siglato un accordo di distribuzione con HSM, costruttore tedesco di presse per imballaggio. Quindi, abbiamo messo in campo soluzioni in grado di soddisfare ogni esigenza per la raccolta differenziata, dalle piccole e medie imprese fino ai grandi centri. Infatti, abbiamo posto sul mercato presse

Michele Calabrese nello stand CLS allestito per la recente Fiera A&T Automation&Testing svoltasi a Torino



AGILOX



AGILOX, ossia la simbiosi tra un software sofisticato e una robotica mobile che rappresenta la nuova generazione di veicoli a guida automatica, IGV-Intelligent Guided Vehicles. Il team di esperti della società AGILOX Service, dopo molti anni di esperienza, ha collegato tutti gli strumenti dell'attuale gestione della supply chain con le più potenti possibilità in materia di automazione e di tecnologia dell'informazione e nel 2017 ha sviluppato un IGV rivoluzionario che fornisce vantaggi logistici ed economici. Il sistema non necessita di ulteriori infrastrutture e funziona 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, aumentando in questo modo la produttività degli impianti, dalle grandi aziende a quelle medio-piccole. Ha come caratteristiche tempi di messa in esercizio molto ridotti e un'integrazione semplice

con l'automazione aziendale e i sistemi informatici. E' "intelligente", avendo un sistema di controllo integrato nel veicolo ed essendo in grado di essere autonomo nelle decisioni (con la definizione automatica del percorso migliore). E' molto sicuro, potendo contare, tra l'altro, su un rilevamento di ostacoli a 360°.

verticali, orizzontali automatiche e semiautomatiche, fino a impianti di grandi dimensioni chiavi in mano, che ottimizzano la gestione dei rifiuti in termini di costi, tempo ed efficienza. Dopodiché, abbiamo organizzato in casa un ottimo servizio vendita e assistenza. Come vede abbiamo costruito nel tempo un'"arma" efficiente per rispondere in maniera vincente alla crescita delle necessità in tema di sostenibilità ambientale. Necessità che avevamo intuito.

TORNIAMO A QUANTO OGGI PROPONETE AL MERCATO ...

Partiamo dal sistema Integrazione Digitale Avanzata CLS-IDAC. E' un sistema innovativo, che abbiamo realizzato in collaborazione con Ubiquicom, che permette ai macchinari di inviare e ricevere dati e istruzioni operative gestibili in tempo reale attraverso portale e interfacce web. Quindi, permette una reale integrazione nei processi logistici o produttivi, ottimizzandoli e aumentando l'efficienza, in particolare in campi quali la sicurezza, la manutenzione, la localizzazione. Infatti, un portale web, come dicevo, consente di visualizzare con facilità reportistiche, ricevere in tempo reale allarmi e leggere pannelli

AGV MOUSE E TRACTOR



Kivnon, azienda spagnola, ricerca, progetta, sviluppa e produce veicoli a guida automatica-AGV e sistemi per migliorare la produttività della logistica interna. Con oltre un decennio di esperienza nella produzione di tali mezzi, l'azienda iberica si è impegnata per raggiungere l'eccellenza con una gamma completa

di AGV destinata ad aiutare i clienti nella trasformazione industriale, avviandoli verso l'industria 4.0. In particolare, la serie AGV Mouse è rappresentata da veicoli dalle piccole dimensioni (nella foto) capaci di muoversi sotto carrelli e scaffali su ruote e trainarli automaticamente. La capacità di traino raggiunge le tre tonnellate. Tali veicoli sono monodirezionali e multidirezionali. AGV Tractor è invece un veicolo automatico di maggiori dimensioni, capace di trainare un carrello o un treno di carrelli fino a un peso di sei tonnellate. E' integrato con impianti e macchinari, pulsantiere e interfacce, semafori e sistemi di monitoraggio.

di controllo per ottenere dati e inviare istruzioni utili alla razionalizzazione dei processi. Ai clienti stiamo proponendo anche, per quanto riguarda veicoli au-

tomatici, mezzi come AGV Mouse, AGV Tractor e Agilox, tutto elettrico, che rappresentano la nuova generazione dei carrelli a guida automatica. ■

Still dà la scossa al mercato con il carrello RX 20

Il campione di vendite, con 80 mila esemplari prodotti, è stato completamente rinnovato ed è stato giudicato "Best truck of the year" agli Ifoy Award 2018.

Still, azienda leader nella produzione di carrelli elevatori, sistemi e soluzioni per l'intralogistica, rinnova completamente l'RX 20, uno dei carrelli più apprezzati con oltre 80 mila esemplari prodotti nel tempo. Ancor più agile e compatto rispetto al suo predecessore, il nuovo RX 20 è la macchina perfetta per le operazioni di movimentazione all'interno dei magazzini. La nuova gamma di

carrelli elettrici è composta da 13 nuovi modelli - sette dei quali a 3 ruote e sei a 4 ruote - con portate comprese tra 1,4 e 2 tonnellate. Grazie alla sua versatilità, l'RX 20 è la scelta ideale per utilizzi intensivi e impegnativi su due o tre turni, come nella logistica, nell'industria meccanica, automobilistica, chimica, della gomma e delle materie plastiche, nonché nel commercio dei prodotti alimentari. Ancor più compatto rispetto al modello precedente, il nuovo RX 20 è studiato per muoversi facilmente anche nei corridoi più stretti ad altezze di passaggio minime. È quindi perfetto per operare in qualsiasi situazione, dai piazzali dei punti vendita di bevande e materiali edili alle zone antistanti il magazzino durante le operazioni di carico e scarico di camion, dai container alle scaffalature drive-in, fino a più angusti magazzini a catasta. Nell'ottica di garantire la massima manovrabilità anche negli spazi più stretti, i modelli a 4 ruote sono dotati sul posteriore di uno speciale assale combinato che consente alle ruote di sterzare indipendentemente e al carrello di avere un raggio di curvatura simile a quello dei modelli a 3 ruote.

Alimentati da potenti motori trifase incapsulati esenti da manutenzione, i nuovi RX 20 offrono le stesse performance di un carrello termico: sono in grado di percorrere lunghe distanze a una velocità di marcia fino a 20 km/h, transitando agevolmente anche a pieno carico su rampe con pendenza fino al 20%. Grazie allo speciale vano batteria duale, unico sul mercato, i carrelli sono in grado di supportare un range estremamente ampio di batterie,

STILL

assicurando una versatilità impareggiabile. Se equipaggiati con batteria agli ioni di litio, i nuovi RX 20 offrono la migliore autonomia della loro classe, possono infatti operare 24 ore su 24 con una breve ricarica intermedia.

Importante sottolineare come il progetto di rinnovamento dell'RX 20 abbia posto al centro l'operatore. Sono stati innanzitutto eliminati o ridotti sensibilmente tutti gli ostacoli e le barriere alla vista, in questo modo si è ottenuta la massima visibilità a 360°, fornendo all'operatore le condizioni ideali per poter eseguire con precisione e in piena sicurezza le operazioni di stoccaggio e di prelievo. Più ampia e silenziosa rispetto al passato, anche la cabina di guida è stata totalmente rinnovata e dotata di molte migliorie, tra cui l'eliminazione del gradino e l'abbassamento dello chassis per facilitare la salita. Non dimentichiamo, poi, l'innovativo sistema Still Easy Control, una vera e propria centrale di comando di nuova concezione che permette all'operatore di essere sempre informato su tutti i parametri del veicolo e scegliere i programmi di guida e le funzioni di assistenza più idonee all'utilizzo, garantendo in ogni momento elevate performance di movimentazione e massima tutela del guidatore. Il grande lavoro svolto per migliorare un prodotto già campione di vendite testimonia la volontà di Still di voler puntare costantemente sull'innovazione, con l'obiettivo di sviluppare soluzioni sempre un passo avanti rispetto al mercato. Un impegno premiato dai clienti e riconosciuto dagli addetti

Nelle foto, immagini del carrello Still RX 20



ai lavori, non a caso il nuovo RX 20 è stato giudicato "Best truck of the year" agli Ifoy

Award 2018, premio assegnato dopo sei mesi di confronti e approfonditi test da una

giuria composta da 26 giornalisti specializzati provenienti da 18 diversi paesi.

I carrelli Baoli alla conquista dei magazzini

Presente in Italia dal 2016, il brand del gruppo Kion sta crescendo rapidamente e punta con sempre maggior convinzione a entrare nei magazzini grazie all'ottimo rapporto qualità prezzo delle sue soluzioni.

Baoli ha appena archiviato un altro anno di importante crescita nel nostro paese, registrando nel 2018 il record di ordini e il grande sviluppo dell'organizzazione di vendita e assistenza, che ora conta 70 dealer. Acquisito dal Gruppo Kion nel 2009, il marchio Baoli è stato lanciato in Italia a metà del 2016 con l'obiettivo di catturare l'ampia fascia di mercato composta da clienti che cercano qualità e affidabilità, ma non hanno la necessità di carrelli particolarmente complessi e costosi. Se inizialmente Baoli aveva puntato molto sui carrelli termici, da qualche tempo a questa parte sta crescendo anche nella logistica di magazzino, grazie a un'offerta ampia e adatta a rispondere a qualsiasi esigenza dei clienti.

Per le operazioni di stoccaggio si può fare affidamento sui transpallet serie EP, disponibili in cinque versioni, con portata da 1200 a 2500 kg. I transpallet uomo a terra EP16-N01, EP20-N04 e EP25-N02 sono i mezzi ideali per il carico e scarico degli automezzi e per ogni tipo di movimentazione di media intensità. In particolare, il modello EP16-N01, grazie al telaio molto compatto, è il carrello ideale negli ambienti più ristretti. Punti di forza che accomunano tutte le versioni sono l'affidabilità dell'elettronica e la fluidità e sicurezza di manovra con una mano anche negli spazi più stretti garantite dal comodo pulsante



di marcia lenta posto sul timone di guida. Per lo stoccaggio delle merci in magazzino, Baoli propone invece i carrelli serie ES. Versatili e agili, i sollevatori Baoli si prestano a molteplici utilizzi, dal carico/scarico di automezzi fino allo stoccaggio su scaffalature alte, e sono accomunati da colonne di sollevamento che garantiscono la massima visibilità e un'elevata affidabilità nel tempo. Per il resto, Baoli ha cercato di soddisfare molteplici esigenze sviluppando diversi modelli, con portata da 1.000 a 1.600 kg. Per le situazioni di lavoro non intensivo l'ES 10-N01 rappresenta la scelta ideale: compatto e funzionale, in grado di movimentare fino a 1.000 kg, dispone di un comodo layout a 4 punti di appoggio e timone laterale per una stabilità e guidabilità ottimale. Gli utilizzi mediamente gravosi sono invece affidati agli stoccatori ES 12-N03 e ES 16-N02. Infine, i carrelli



La forza. Del pensiero.

ES 15-N02 dotati di piattaforma operatore ammortizzata e ripiegabile e sponde laterali, disponibili in opzione, che rappresentano il massimo delle performance erogate dagli stoccatori Baoli, grazie all'affidabile e potente elettronica AC che consente una portata di 1.500 kg e un sollevamento sino a sei metri.

Per gli utilizzi misti interno-esterno, la soluzione migliore sono invece i controbilanciati elettrici KBE, disponibili sia nella versione KBET a tre ruote, con portata da 15, 18 e 20 quintali, che nella versione KBE a quattro ruote, con portate da 15 a 35 quintali. I modelli a tre ruote KBET uniscono produttività, performance ed economicità di utilizzo. L'assale anteriore bimotores e la trasmissione di alta qualità offrono un comportamento di guida ideale, garantendo così angoli di sterzo ridotti e un basso consumo delle gomme anteriori. Per quanto riguarda i modelli a 4 ruote, i KBE sono in grado di soddisfare sia gli operatori che cercano un prodotto affidabile e robusto per impegni meno gravosi sia chi ha bisogno di elevate performance e produttività, essendo disponibili con portata fino a 35 quintali. ■

Hyster presenta nuove soluzioni all'insegna del risparmio energetico

I nuovi carrelli sfruttano la tecnologia agli ioni di litio e delle celle a combustibile, per garantire elevate prestazioni a zero emissioni.

Hyster, leader mondiale nella produzione di macchine per la movimentazione dei materiali, distribuite in Italia da CLS, ha presentato nuovi modelli che sfruttano le potenzialità della tecnologia agli ioni di litio e delle celle a combustibile, per garantire elevate prestazioni costanti nel tempo, a zero emissioni e a massima durata. In particolare, i carrelli controbilanciati elettrici J1.6XNT con batterie agli ioni di litio a 48 volt e i nuovi Big Truck elettrici dotati di celle a combustibile, capaci di offrire la massima efficienza su turni di lavoro multipli e preservare l'ambiente.



I nuovi Big Truck elettrici dotati di celle a combustibile offrono massima efficienza operativa e rispetto dell'ambiente

Uno dei maggiori benefici delle batterie agli ioni di litio è il fatto di poter essere ricaricate anche solo parzialmente durante pause programmate, ad esempio durante la pausa pranzo, senza ripercussioni sulla loro capacità. La possibilità di una ricarica intermedia e in tempi molto più brevi aumenta considerevolmente i tempi di servizio e di



disponibilità del carrello, anche su più turni, ed elimina la necessità di avere una seconda batteria di ricambio. Timo Antony, Area Business Director Central Europe di Hyster, ha spiegato: "Nel tempo i carrelli con batterie agli ioni di litio possono risultare di gran lunga più economici, se utilizzati correttamente e consentono di ridurre complessivamente i costi di manutenzione e di esercizio". Diversamente dalle batterie piombo-acido non richiedono infatti processi di equalizzazione, pulizia e controlli del livello dell'acido e consentono di ridurre i costi per l'energia grazie all'efficienza sensibilmente maggiore nelle fasi di carica e scarica. Altrettanto importante è poi la garanzia di sicurezza che sono in grado di offrire. Gli ioni di litio, infatti, non presentano componenti acidi che potrebbero fuoriuscire né tanto meno sprigionano fumi, contrariamente all'idrogeno e ad altri gas. Ciò rende questi carrelli particolarmente adatti a essere utilizzati nell'industria alimentare, dove le operazioni si svolgono prevalentemente in ambienti chiusi e dove la priorità è scongiurare il rischio di eventuali contaminazioni.

In alcuni contesti di applicazione le celle a combustibile possono essere la migliore soluzione di alimentazione, offrendo massima potenza ed energia



pulita. Attualmente, Hyster, nel porto di Los Angeles, sta sviluppando per un proprio cliente Big Truck per la movimentazione dei container a emissioni zero. Questi mezzi saranno alimentati da una cella a combustibile Nuvera in sinergia con una batteria agli ioni di litio e saranno dotati di una ricarica rapida wireless completamente integrata. "Nei casi in cui il fabbisogno energetico necessario per alimentare una flotta di Big Truck elettrici superi le effettive capacità della rete, l'idrogeno è in grado di fornire ai porti un'energia prontamente disponibile senza avere la necessità di un'infrastruttura di ricarica elettrica di portata elevata", ha sottolineato Antony. Il cuore del sistema è costituito dalle celle combustibili, all'interno delle quali l'idrogeno reagisce con l'ossigeno dell'aria generando energia elettrica che viene poi immagazzinata e può essere utilizzata dai sistemi di azionamento. L'idrogeno necessario per la reazione è immagazzinato ad alta pressione all'interno di serbatoi di gas, mentre l'ossigeno viene semplicemente prelevato dall'aria. L'unica "emissione" di questo processo è acqua pura, nessuna CO2 inquinante per l'atmosfera. ■

Yale ha presentato il nuovo sollevatore della serie MSX

La soluzione ideale per applicazioni nei settori alimentare, automobilistico, della logistica e della vendita al dettaglio.

Yale Europe Materials Handling ha presentato alla recente fiera internazionale di Stoccarda, LogiMAT, il suo sollevatore con piattaforma di nuova generazione della serie MSX, che offre una più ampia gamma di portate e un'altezza di sollevamento fino a sei metri. Monica Radavelli, Warehouse Product Manager di Yale, ha dichiarato: "Siamo entusiasti di aver presentato questo nuovo mezzo alla fiera di Stoccarda. Abbiamo sfruttato la nostra conoscenza delle problematiche specifiche di questo settore per mettere a punto una soluzione che può aggiungere valore a un'ampia gamma di applicazioni. Rappresenta, infatti, la soluzione ideale per applicazioni nei settori alimentare, automobilistico, della logistica e della vendita al dettaglio".

Il sollevatore della serie MSX, dotato di pedana richiudibile, combina la manovrabilità di uno stoccatore con operatore a terra con la velocità di spostamento di un carrello con operatore a bordo. Disponibile con opzione sollevamento delle zanche (IL) o razze allargate (SL), il sollevatore è ideale per l'immagazzinaggio e il prelievo di merce palettizzata, il riassortimento del magazzino, il trasferimento interno di carichi e l'integrazione nelle operazioni di alimentazione di linee di produzione. Oltre che avere velocità di sollevamento e abbassamento competitive, offre una capacità di carico fino a 2.000 kg e un'altezza di sollevamento massima di sei metri. "E' progettato per es-



sere flessibile e produttivo. L'opzione di sollevamento zanche permette un uso agevole anche su pavimenti non uniformi, rampe o soglie di porte. In alternativa, il sollevatore può essere configurato con zanche allargate e forche FEM per applicazioni in cui si devono movimentare con precisione e affidabilità pallet chiusi e aperti", ha spiegato la Radavelli. Può anche essere configurato per applicazioni in celle frigo, permettendone l'uso a temperature fino a meno 30 °C. E per operazioni in spazi ristretti, come nel settore della vendita al dettaglio, il comando di marcia lenta permette l'uso delle funzioni del sollevatore senza dovere sbloccare il timone dalla posizione verticale. "Un funzionamento efficiente e affidabile - ha aggiunto Monica - è la filosofia chiave alla base della progettazione del nuovo sollevatore, che può essere impiegato in cicli di lavoro estesi e su più turni, e il nuovo design del telaio è caratterizzato da una base e un coperchio della batteria robusti, oltre che di connettori sigillati per ridurre i tempi di fermo-macchina".

L'ergonomia del sollevatore è studiata per massimizzare il comfort e la protezione dell'operatore. Il montante panoramico dotato di protezione durevole in Lexan ottimizza la visibilità e consente di movimentare i carichi in condizioni di sicurezza. La posizione di sterzo del timone riduce al minimo la sollecitazione



Nelle foto, immagini del sollevatore della serie MSX Yale

ne sui polsi, pollici e dita dell'operatore e c'è sempre l'opzione di un timone regolabile in altezza, mentre il cruscotto è posizionato davanti all'operatore che può così leggerlo e raggiungerlo comodamente. I braccioli laterali nella cabina si aprono e chiudono velocemente, e si possono ruotare verso l'alto per una maggiore comodità. La piattaforma è ampia e profonda per un maggior comfort e un tappetino in gomma sul pianale assicura un'ottima aderenza. Il mezzo è anche dotato di ruote stabilizzatrici su quattro punti che ne aumentano la stabilità, soprattutto in curva. ■

Cassioli: sistemi di movimentazione e automazione industriale

L'azienda offre differenti soluzioni, anche progettate sulle esigenze del cliente, per la gestione del magazzino e dell'intralogistica.

Cassioli è un'azienda italiana attiva dal 1943, negli ultimi 40 anni si è specializzata nella progettazione e nella realizzazione di soluzioni specifiche di movimentazione e automazione industriale. Cassioli è oggi una delle imprese leader a livello mondiale in questo settore e si contraddistingue per la possibilità di fornire soluzioni progettate sulle specifiche esigenze del cliente. Con il passare del tempo l'azienda è cresciuta notevolmente, allargandosi anche al di là dei confini nazionali, con nuove sedi produttive e partner diffusi in tutto il mondo. Cassioli si articola attualmente

Per quello che riguarda lo storage, Cassioli offre differenti tipologie di sistemi automatici per la gestione del magazzino e dell'intralogistica, riuscendo a velocizzare i processi, garantire l'accuratezza dell'ordine, la disponibilità, la velocità e la precisione di consegna. Qualunque sia la merce da movimentare, dalle materie prime ai semilavorati, fino al prodotto finito, sono numerosi i sistemi di immagazzinamento che Cassioli mette a disposizione del cliente. L'azienda toscana fornisce soluzioni personalizzate, in base a merce da movimentare, dimensioni, prestazioni e modalità di immagazzinamento, prelievo e condizioni di esercizio. I magazzini automatici permettono miglior livello di esercizio, accuratezza nella gestione dei prodotti e minor rischio di danneggiamento fisico della merce.

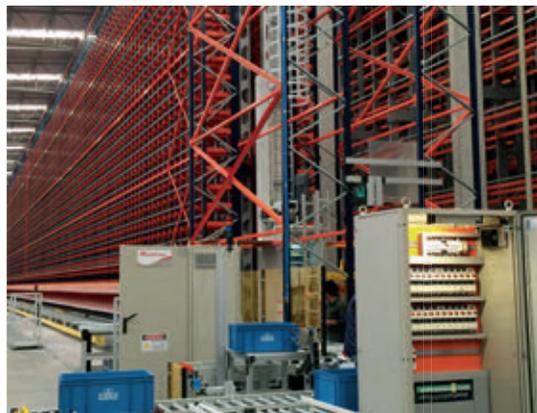
Tra i vari sistemi sviluppati da Cassioli, troviamo ad esempio i magazzini automatici a doppia profondità o con sistemi a satellite, i magazzini con sistema

Cartesio, i magazzini One to Many e i magazzini FAST.

I magazzini con sistema a satellite sono magazzini automatici a canali, serviti da satelliti mobili (iSat) che consentono di raggiungere un'elevata densità di stoccaggio della merce. La scaffalatura è composta da più canali, all'interno dei



quali i pallet sono movimentati con l'ausilio di satelliti che possono operare in differenti logiche di stoccaggio e configurazioni di utilizzo. Il sistema Cartesio offre un'elevata densità di stoccaggio, a fronte di una contenuta occupazione superficiale. Se la necessità del cliente è di immagazzinare oggetti di piccole dimensioni sottoposti a una considerevole attività di prelievo o di inserimento, Cartesio è la soluzione ideale. Un'altra soluzione offerta è il magazzino One to Many, ideale quando si rende necessaria un'elevata capacità di stoccaggio, a fronte di una movimentazione relativamente bassa. Il sistema è costituito da un numero limitato di trasloelevatori, ciascuno dei quali opera in più di un corridoio. I trasloelevatori possono spostarsi facilmente da un corridoio all'altro, sia che siano autosterzanti sia che vengano movimentati da un carro di trasbordo. Cassioli dispone inoltre del magazzino FAST, Furniture Automatic Storage, che riceve i colli da differenti aree produttive, compone l'ordine cliente direttamente sullo scaffale, preleva l'intero quantitativo di merce assegnato a un cliente e lo invia nel momento opportuno a una determinata baia di carico automezzi. Tutto automaticamente. Ne derivano una maggiore accuratezza degli ordini clienti e un minor danneggiamento della merce per l'assenza di movimentazioni condotte dagli operatori. ■



in quattro divisioni commerciali: Intralogistics Division; Manufacturing Division; Airport Division; Tire Division. La vera forza di Cassioli, oltre all'innovazione e alla continua ricerca di soluzioni tecnologicamente avanzate per l'industria odierna, è la grande attenzione al cliente, sia prima che durante la fornitura, fino ad arrivare all'assistenza post vendita.

UN ESEMPIO DI MADE IN ITALY



Kopron, realtà produttiva leader della logistica industriale

L'azienda si distingue per soluzioni e prodotti all'avanguardia nella tecnologia e nel design. La fornitura di portoni nell'avveniristico progetto Sirius in Brasile.

Kopron, azienda gestita da oltre 35 anni dai primi fondatori, la famiglia Vergani, con il quartier generale a Gorgonzola, a una ventina di



Vista dall'alto della grande struttura Sirius, Stato di San Paolo, Brasile

chilometri da Milano, e con un polo produttivo, orientato alla produzione delle chiusure industriali e portoni, a Molfetta, Bari, e con una presenza internazionale in Francia, Brasile e Cina, da sempre investe in ricerca e sviluppo e nella creazione di brevetti esclusivi secondo un forte orientamento al mercato. Ad esempio, è, fra l'altro, specializzata nella realizzazione di capannoni sia fissi sia retrattili che possono coprire e scoprire tutte le aree a disposizione: aree di stoccaggio, aree produttive, aree di magazzino. Kopron rappresenta oggi una realtà internazionale che conserva ancora quelle caratteristiche tipiche delle aziende italiane, familiarmente attente al cliente e spinte al miglioramento del prodotto e alla diversificazione delle soluzioni.

A livello internazionale, Kopron do Bra-

sil ha appena portato a termine un'altra collaborazione di successo, fornendo 10 serrande avvolgibili, modello Fast Wall, per il nuovo Progetto Sirius a Campinas, un comune nello Stato di San Paolo. Si tratta della più grande e complessa infrastruttura scientifica mai costruita in Brasile, con circa 68 mila metri quadrati. All'interno di una struttura imponente e contemporanea, non poteva mancare un prodotto di qualità e funzionalità. Accompagnare la modernizzazione del progetto, questo l'obiettivo di Kopron, che, grazie al design che li contraddistingue, ha abbinato perfettamente i suoi portoni industriali alla sontuosità della struttura. I portoni a scorrimento rapido Kopron sono appositamente progettati per adattarsi a qualsiasi contesto. L'isolamento termico e acustico hanno fatto la differenza al momento della scelta delle Fast Wall Kopron. In tal modo, viene garantita una coibentazione ottimale sia all'interno che all'esterno e una protezione totale dei locali dell'edificio. La serranda avvolgibile Fast Wall è realizzata in lamiera di acciaio zincato con imbottitura in poliuretano espanso esente da CFC, con uno spessore di 15 mm dall'anta della porta. Sebbene forniti in grigio standard, i portoni possono essere verniciati in differenti colorazioni secondo l'esigenza del cliente, garantendo una maggiore personalizzazione con l'identità aziendale. Per uso interno ed esterno, il portone a scorrimento garantisce sei cicli di apertura l'ora, con una velocità di lavoro di 0,12 m/s e una temperatura di funzionamento che va da 5 gradi centigradi fino a 60. Per

l'avveniristico progetto Sirius sono stati installati dieci portoni Fast Wall con una resistenza al vento di oltre 100 km/h, con coibentazione termica e isolamento acustico e sonoro. In caso di mancata corrente elettrica, inoltre, le serrande avvolgibili consentono all'operatore di attivare una



Immagini del portone Kopron a scorrimento rapido



procedura manuale di emergenza eseguita da catene ed equipaggiata da sistema UPS. Kopron do Brasil offre, inoltre, un servizio di manutenzione preventiva che mantiene in perfetto stato di funzionamento le chiusure industriali installate e in conformità con tutte le norme di sicurezza. ■

IN DIFESA DELL'AMBIENTE

Ifco assegna ai clienti il certificato di sostenibilità

L'azienda, che produce imballaggi in plastica riutilizzabili, premia in Europa e in Nord America con una certificazione i distributori e i produttori di ortofrutta più impegnati sulle problematiche ambientali.

Ifco, leader mondiale nella fornitura di soluzioni di imballaggi in plastica riutilizzabili per alimenti freschi, ha premiato con la propria certificazione di sostenibilità i distributori e i produttori di ortofrutta in Europa e Nord America. Ifco è tra le società di logistica più sostenibili a livello mondiale e traina il settore verso una sempre maggiore responsabilità sociale. Per questo, i retailer e i produttori che hanno ricevuto il certificato di sostenibilità dall'azienda beneficeranno di prove tangibili e credibili del loro impegno per la protezione dell'ambiente e per la sostenibilità. Infatti, oggi i clienti apprezzano sempre più prodotti e pratiche commerciali sostenibili. I rivenditori e i produttori premiati con il certificato Ifco possono dimostrare il loro impegno ambientale e quindi possono beneficiare di una maggiore fedeltà dei clienti. Inoltre, gli obiettivi di sostenibilità aziendale sono sempre più al centro dell'attenzione degli azionisti delle società.

Da Ifco ogni partner ha ricevuto un certificato che evidenzia il risparmio relativo ai consumi di anidride carbonica, acqua, energia, rifiuti solidi e rifiuti alimentari grazie all'utilizzo degli imballaggi Ifco nella catena di approvvigionamento. Questi calcoli si basano sulla stima della maggiore efficienza energetica e delle risorse messa a punto dalla stessa Ifco. "La nostra cer-



tificazione dimostra che i nostri clienti affrontano le sfide ambientali in modo tangibile e misurabile: aspetto sempre più fondamentale per la fedeltà dei clienti e l'interesse degli azionisti", afferma Wolfgang Orgeldinger, Ceo di Ifco System. "Anche in Italia sono state consegnate le certificazioni ai principa-



li distributori e produttori ortofrutticoli con cui collaboriamo e questa nuova pratica è stata accolta con grande entusiasmo. E' stato proprio apprezzato il fatto che l'impegno verso l'ambiente venga valorizzato attraverso quello che è un business quotidiano, studiato proprio per essere il più possibile sostenibile", dichiara Eleonora Gemini, direttore generale di Ifco in Italia. "Siamo soddisfatti che i nostri partner siano orgogliosi di collaborare con noi anche per tutelare l'ambiente".

Tutti gli imballaggi (RPC) in plastica Ifco vengono riutilizzati più di 50 volte durante la loro vita e a ogni ciclo vengono sottoposti a un rigoroso processo di pulizia e ispezione prima di essere consegnati per il ciclo successivo. Gli RPC danneggiati che non possono essere riparati sono riciclati al 100% e utilizzati per la produzione di nuovi RPC. Diversi studi hanno dimostrato che l'uso di tali imballaggi porta a risparmi in termini di CO2 (fino al 60%), energia (64%), acqua (80%), rifiuti solidi (fino all'86%) e danni ai prodotti alimentari (fino al 96%), se confrontato con il packaging monouso. Ifco monitora costantemente i benefici ambientali ottenuti con il proprio SmartCycle. In Europa e in Nord America, le attività dell'azienda hanno consentito i seguenti risparmi nel 2018:

590.155 tonnellate di CO2, l'equivalente di 320.471 auto in meno sulla strada in un anno; 10,6 milioni di metri cubi d'acqua, equivalenti a più di 240 milioni di docce di cinque minuti; 37.840 terajoule di elettricità, sufficienti ad alimentare più di 19,9 milioni di lampadine l'anno; 303.980 tonnellate di rifiuti solidi, l'equivalente della spazzatura prodotta da 223 milioni di persone ogni giorno; 54.075 tonnellate di rifiuti alimentari, equivalenti a 90 milioni di pasti medi nel mondo. ■

WHAT'S NEXT INDUSTRIAL & LOGISTICS

Il team Industrial & Logistics di Cushman & Wakefield è operativo su tutto il territorio nazionale ed è in grado di offrire competenze specifiche in tutte le aree del mercato.



CUSAGO, MILANO

Nuovo sviluppo logistico
"Last Mile", grado A,
fino a 12.000 mq in locazione



LACCHIARELLA, MILANO

Immobilie logistico,
grado A, 10.000 mq
in locazione



GREGGIO, VERCELLI

Nuovo sviluppo logistico
53.000 mq
in vendita/locazione



PIEVE EMANUELE, MILANO

Immobilie logistico
23.600 mq
in locazione



PIACENZA

Nuovo sviluppo logistico
fino a 144.000 mq
in locazione



BUGUGGIATE, VARESE

Magazzino logistico
8.000 mq
in locazione/vendita



BRESSANA BOTTARONE, PAVIA

Nuovo sviluppo logistico
fino a 118.000 mq
in vendita/locazione



BASTIDA PANCARANA, PAVIA

Immobilie logistico
12.000 mq
in locazione/vendita

Per tutte le altre disponibilità:
scarica l'App CWhere
oppure al sito
<https://immobili.cushmanwakefield.it>

Per informazioni:



Tel. +39 02 637991
industrial.italy@cushwake.com
cushmanwakefield.it

All'Altezza delle vostre Aspettative



Certificazione
BREEAM



12 m di
Altezza Libera



Prime
Logistic Park



Posizione
Strategica

Prologis Park Piacenza, la vostra Soluzione BTS!

12 m di altezza libera, capacità di estensione: una soluzione ideale per la vostra crescita.