

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



PAOLA FLORIS
COUNTRY GENERAL MANAGER
CHEP ITALIA:

"I NOSTRI DISPLAY
SONO UNA SOLUZIONE
EFFICIENTE E SOSTENIBILE
PER AUMENTARE LE VENDITE"



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

EDITORIALE

Logistica "spezzatino"?
No, grazie. E' un piatto
da servire intero ...

GREEN LOG

In Abruzzo, un polo
logistico del freddo
che "sposa" l'ambiente

SPECIALE INTERPORTI
Intermodalità:
adesso o mai più



La nuova gamma BT Staxio Serie P

La nuova gamma di elevatori elettrici a timone con pedana operatore di Toyota Material Handling offre una altezza di sollevamento eccezionale, la più alta nella sua categoria, una velocità di trazione e capacità residue che la rendono adatta a qualsiasi applicazione. Che abbiate bisogno di raggiungere 6 metri di altezza, percorrere lunghe distanze, muovervi in spazi ristretti o su superfici irregolari, la nuova gamma BT Staxio Serie P offre carrelli che superano ogni aspettativa consentendo l'accesso a qualsiasi area di lavoro.

La nuova gamma BT Staxio Serie P è dotata di una tecnologia avanzata che garantisce la massima produttività. Maggior sicurezza grazie all'eccellente visibilità a 360°, controllo della velocità in curva ed una vasta scelta di protezioni per l'operatore. Inoltre, questi carrelli sono disponibili anche nella versione con batterie al Litio per ottimizzare maggiormente il consumo energetico, e con il sistema Toyota I_Site per una efficiente gestione del carrello e delle flotte.

LOGISTICA “SPEZZATINO”? NO, GRAZIE **E’ un “piatto” da servire tutto intero ...**

SPESSO SU EUROMERCI IRONIZZIAMO SULL’USO DI TANTE PAROLE IMPIEGATE INSTANTANEAMENTE NEL “LINGUAGGIO LOGISTICO”. TANTO USATE DA PERDERE IL LORO SIGNIFICATO ORIGINALE PER DIVENIRE SLOGAN. AD ESEMPIO, “VANTAGGIO COMPETITIVO”, NON C’È PIÙ NULLA CHE NON RAPPRESENTI UN “VANTAGGIO” NON SI SA IN QUALE COMPETIZIONE. NON PARLIAMO POI DI “PIANO”, DI “STRATEGICO”, OPPURE DI “PRIORITARIO”. TUTTO È STRATEGICO E NULLA POI LO È NELLA REALTÀ. DA QUESTA ORGIA DI TERMINI, PROVIAMO A SALVARNE UNO: “SISTEMA”. PROVIAMO A FARLO PERCHÉ CONSIDERIAMO UNA NOTEVOLE NOVITÀ, COME SOTTOLINEIAMO NELLO “SPECIALE INTERPORTI”, SIA DI METODO SIA DI CONTENUTI SIA DI LINGUAGGIO, IL DOCUMENTO ELABORATO DAL MINISTERO DEI TRASPORTI SULLO SVILUPPO DELL’INTERMODALITÀ. UN DOCUMENTO CHE RAPPRESENTA UNA SERIA BASE DI DISCUSSIONE VERSO UN OBIETTIVO TANTO TRASCURATO IN PASSATO QUANTO IMPORTANTE. UN OBIETTIVO, PERÒ, CHE PUÒ ESSERE RAGGIUNTO SOLTANTO SE LA LOGISTICA NAZIONALE VIENE AFFRONTATA NELLA SUA GLOBALITÀ. IN ALTRE PAROLE, LO SVILUPPO DELL’INTERMODALITÀ SI PUÒ RAGGIUNGERE SE SI PARLA CONTEMPORANEAMENTE DI PORTI, INTERPORTI, AEROPORTI, AUTOTRASPORTO, FERROVIA, INFRASTRUTTURE, INDUSTRIA. SE SI CONTINUANO A FARE, COME SEMPRE È STATO FATTO, A PROPOSITO DI QUANTO DETTO ALL’INIZIO, “PIANI” SEPARATI PER CIASCUN TEMA (COME AD ESEMPIO QUELLO RECENTE DEGLI AEROPORTI) L’OBIETTIVO DIVENTA UN MIRAGGIO. UN’ALTRA ESIGENZA È CHE IL PAESE DEVE ESSERE VISTO NELLA SUA GLOBALITÀ TERRITORIALE, NON “A PEZZI”, O MEGLIO “A REGIONI”, DA NORD AL MEZZOGIORNO. TUTTO CIÒ È COMPLICATO SPECIALMENTE SE SI CONSIDERA L’ABITUDINE CHE TANTI HANNO A DIFENDERE I PROPRI ORTICELLI. QUESTA OPERAZIONE LA SINTETIZZIAMO CON IL TERMINE “SISTEMA”. UN SOSTANTIVO CHE DALLA SUA DERIVAZIONE GRECA SIGNIFICA “PORRE INSIEME” E CHE NEL LINGUAGGIO SCIENTIFICO INDICA “UN TUTTO, COMPOSTO DA ELEMENTI RECIPROCAMENTE INTERCONNESSI E INTERAGENTI TRA LORO O CON L’AMBIENTE ESTERNO CON PROPRIE LEGGI GENERALI” (TRECCANI). SE SI RIUSCISSE A PORRE LA LOGISTICA NAZIONALE, E LE SUE COMPONENTI, FINALMENTE IN QUESTA OTTICA, AVREMMO FATTO UN GRANDE PASSO AVANTI. UNA BELLA SFIDA E UN BELLO “STRAPPO” CON IL PASSATO.

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
Marianosa Mazzoleni
cell.335.532.7936
mazzolenimarianosa@gmail.com

Cover

**CHEP OFFRE UNA SOLUZIONE
EFFICIENTE E SOSTENIBILE**

8

Speciale interporti

**INTERMODALITA':
ADESSO O MAI PIU'**

Matteo Gasparato

**UN CAMBIO DI PASSO
È NECESSARIO**

II

Giancarlo Laguzzi

**UN METODO
DEL TUTTO NUOVO**

IV

Umberto Ruggerone

**SERVONO
FATTI CONCRETI**

VI

Uno sguardo sugli interporti

**LE POLITICHE, LE STRATEGIE
E I "NUMERI"**

X

Ambiente

**LOGISTICA SOSTENIBILE
E LE ESIGENZE DI MERCATO**

30

Ambiente

**GREEN LOG: UN CASO DI LOGISTICA
ENERGETICAMENTE SOSTENIBILE**

32

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

17



Nello "Speciale Interporti", con interviste ad alcuni protagonisti del sistema intermodale italiano, Euromerci affronta il tema del nuovo documento presentato dal ministero dei Trasporti sullo sviluppo del trasporto cargo su ferrovia (lo "Speciale" a pag. 19)



In un convegno, organizzato a Milano da Assologistica Cultura e Formazione e da SOS Logistica, presentate da diverse aziende tante "ricette" per migliorare e rendere più sostenibili i processi logistici anche con un ritorno economico (il servizio a pag. 32)

Q^dP
qualità delle performance

E^dP
efficienza delle prestazioni

O^dS
ottimizzazione degli spazi

C^dP
certificazioni dei processi

Da 40 anni in corsa

Pensiero logistico. Anima intermodale

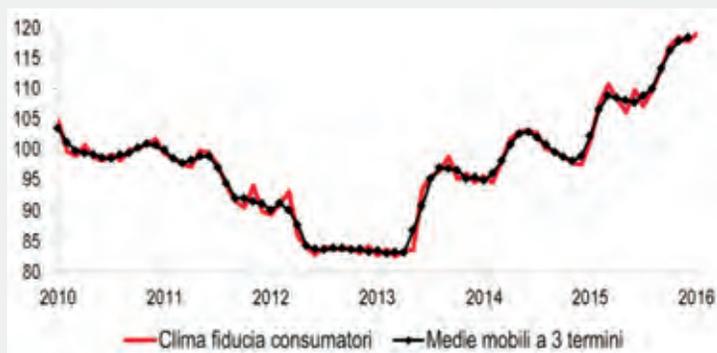
www.cepimspa.it

Tante crisi, tutte in una

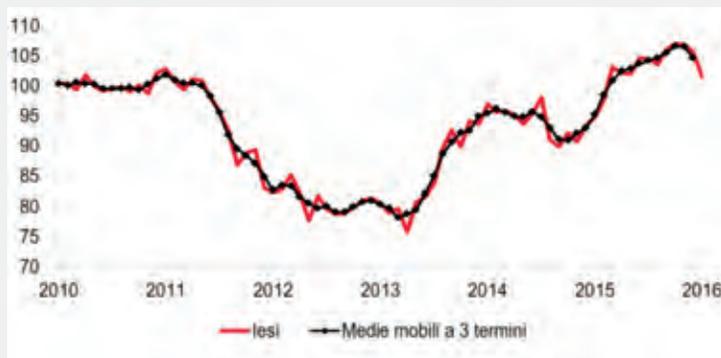
Fiducia di consumatori e imprese

Fonte: ISTAT

(consumatori, genn. 2010-genn. 2016, indici base 2010=100)



(imprese, genn.2010-genn. 2016, indici* base 2010=100)

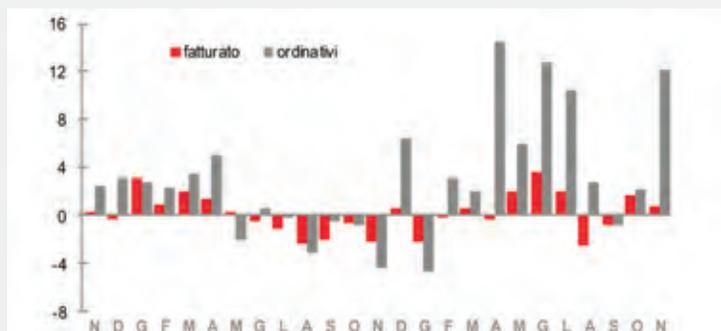


*Indice lesi: Istat economic sentiment indicator

Fatturato e ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

(nov. 2013-nov. 2015, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



La sensazione che si ha è quella di un'economia globale in preda a tante crisi, in ogni continente, che stanno confluendo in una sola, riaprendo scenari già vissuti nel 2008-2009. Nel momento in cui scriviamo, le borse stanno vivendo giornate nelle quali alternano decise flessioni a forti rimbalzi, segno della grande incertezza degli investitori che paiono voler tornare ai beni rifugio (anche "storici", come l'oro che il 12 febbraio ha toccato il prezzo di 1.250 dollari l'oncia), come dimostrano le forti vendite dei titoli di Stato dei paesi ritenuti più "forti" e più "sicuri", come gli Stati Uniti e la Germania (infatti lo



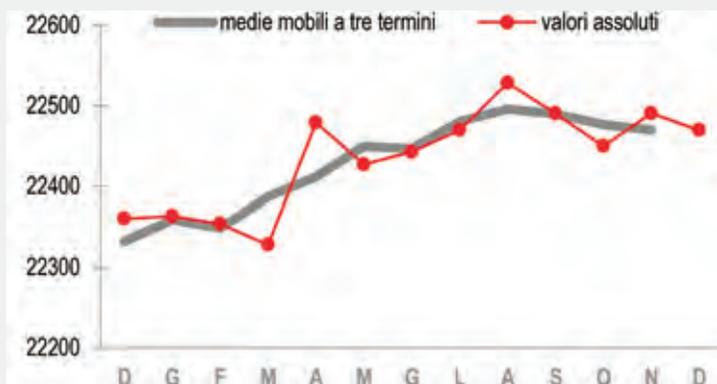
Tradizionali lanterne rosse cinesi. Il paese sta rallentando le esportazioni

spread tra questi ultimi e i titoli italiani è spesso in fibrillazione). Le notizie che giungono dall'Asia sono preoccupanti: la Cina in gennaio ha visto calare le sue esportazioni, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, dell'11,2% per un valore di 177,5 miliardi di dollari,

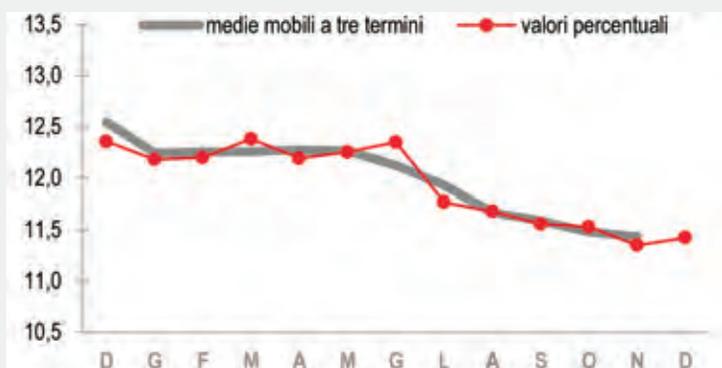
Occupati e disoccupati

Fonte: ISTAT

(occupati, valori assoluti in migliaia di unità, dic. 2014-dic. 2015)



(tasso di disoccupazione, valori %, dic. 2014-dic. 2015)



Vendite al dettaglio

Fonte: ISTAT

(nov. 2013-nov. 2015, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

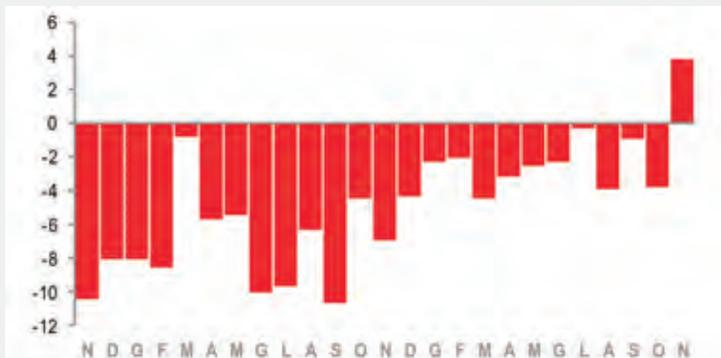


mentre non decolla la domanda interna sulla quale faceva affidamento il governo per riequilibrare l'economia, troppo sbilanciata sull'export. Il Giappone continua a dibattersi per uscire dalla deflazione che l'accompagna ormai da decenni e deve fare i conti sia con un'economia sia con una domanda interna entrambe deboli con la conseguenza che il governo è costretto a rallentare le misure che intendeva prendere per portare l'inflazione al 2%. Dall'altra parte del mondo, anche gli Stati Uniti denunciano un rallentamento, tanto è vero che la Federal Reserve, dopo aver alzato i tassi dello 0,25% a metà dicembre 2015, si sta prendendo una "pausa di riflessione" prima di proseguire su questa strada. La decisione su un prossimo rialzo sarà presa nella riunione convocata per metà marzo. Segnano il passo anche i paesi produttori di petrolio che soffrono il taglio dei ricavi dovuto al verticale calo del prezzo dell'"oro nero". In mezzo, c'è l'Europa, della quale conosciamo bene la precaria situazione e che è sempre in cerca di darsi regole comuni. L'Italia in questo contesto vede abbassarsi le previsioni di crescita del Pil per l'anno in corso, che si stanno assestando su un più 0,7%. Le difficoltà del paese, così come l'incertezza, hanno effetti particolari: ad esempio, in gennaio, l'indice del clima di fiducia dei consumatori è migliorato, passando a 118,9 da 117,7 del mese precedente, mentre per quanto riguarda le imprese, il percorso è stato inverso: l'indice è sceso sensibilmente a 101,5 da 105,6. I consumatori sono più "fiduciosi" per 1,2 punti, mentre le imprese calano la fiducia di 4,1 punti. Anche la produzione industriale non decolla: a dicembre 2015 l'indice destagionalizzato è diminuito dello 0,7% rispetto a novembre, >

Produzione nelle costruzioni

Fonte: ISTAT

(nov. 2013-nov. 2015, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

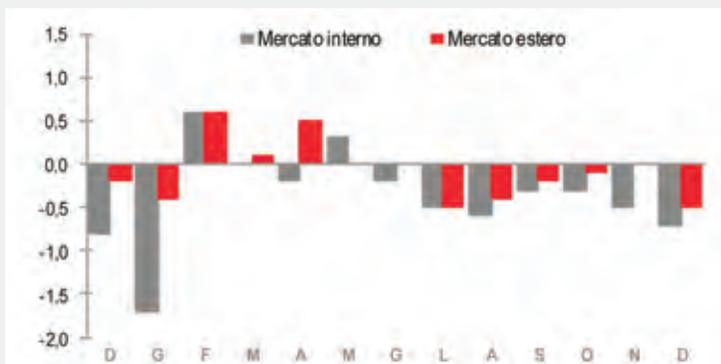


mentre nel quarto trimestre dell'anno la produzione è stata in calo dello 0,1% rispetto al trimestre precedente. Corretto per gli effetti di calendario (i giorni lavorativi sono stati 21 contro i 20 di dicembre 2014), l'indice è sceso in confronto a dicembre 2014 dell'1,0%. Nella media del 2015 la produzione è cresciuta solo dell'1,0% rispetto all'anno prima. L'indice destagionalizzato ha segnato una variazione congiunturale positiva nel comparto dei beni di consumo (più 0,8%), mentre calano i beni intermedi (meno 1,8%), i beni strumentali (meno 1,3%) e l'energia (meno 0,8%). Un dato positivo va segnalato: nel novembre 2015, secondo i dati Istat, l'indice destagionalizzato della produzione nelle costruzioni ha registrato, rispetto al mese precedente, un incremento del 2,9%. L'indice è aumentato dello 0,3% anche nella media del trimestre settembre-novembre 2015 rispetto ai tre mesi precedenti. Come si nota dal grafico che pubblichiamo, questo aumento dell'indice interrompe una lunga sequenza di flessioni del settore che resta uno dei fondamentali nell'economia del paese.

Prezzi alla produzione industriale

Fonte: ISTAT

(dic. 2014-dic. 2015, variazioni % sul mese precedente)



USA: indice PMI sulle aspettative della manifattura

Fonte: Ism - Report on Business

	Dato Gennaio '16	Dato Dicembre '15	Scostamento	Direzione prevista	Grado del cambiamento	Trend* (mesi)
PMI	48.2	48.0	+0.2	Contrazione	Più lento	4
Nuovi ordini	51.5	48.8	+2.7	Crescita	Da flessione	1
Produzione	50.2	49.9	+0.3	Crescita	Da flessione	1
Occupazione	45.9	48.0	-2.1	Contrazione	Più veloce	2
Consegne fornitore	50.0	49.8	+0.2	Invariato	Da rapido	1
Rimanenze	43.5	43.5	0.0	Contrazione	Invariato	7
Scorte clienti	51.5	51.5	0.0	Troppo alto	Invariato	6
Prezzi	33.5	33.5	0.0	Flessione	Invariato	15
Ordini inevasi	43.0	41.0	+2.0	Contrazione	Più lento	8
Esportazioni	47.0	51.0	-4.0	Contrazione	Da crescita	1
Importazioni	51.0	45.5	+5.5	Crescita	Da flessione	1
ECONOMIA IN GENERALE				Crescita	Più veloce	80
Settore Manifatturiero				Contrazione	Più lento	4

* Numero di mesi nel quali il dato segue la stessa tendenza

LES ECHOS

Francia: deficit commerciale in calo, ma preoccupante

Le dogane francesi hanno comunicato che nel 2015 il deficit della bilancia commerciale del paese è calato del 21,6% rispetto al 2014, attestandosi a 45,7 miliardi di euro. Il risultato è stato ottenuto principalmente grazie al verticale calo del prezzo del petrolio registrato in particolare nel secondo semestre dell'anno scorso. Il calo del costo dell'"oro nero" non solo ha sensibilmente ridotto la bolletta energetica francese (calcolata nel 2015 in 14,6 miliardi di euro), ma ha anche favorito l'export, che è cresciuto, sempre l'anno passato, di un significativo 4,3%. Infatti, la Francia ha esportato nei paesi dell'Unione europea quasi il 55% del totale del suo export,



in paesi, quindi, che hanno trovato anch'essi maggiori risorse a disposizione per acquisto di beni di consumo

grazie alla riduzione del prezzo del petrolio. Importante anche l'aumento delle esportazioni verso gli Stati Uniti: più 20%. Quest'ultimo dato sottolinea un altro elemento favorevole all'export: il deprezzamento dell'euro rispetto al dollaro. In particolare, hanno maggiormente sfruttato tali situazioni positive le industrie produttrici di beni di lusso, di automobili, di cosmetica e moda. In aumento di circa 4.000 unità anche il numero delle imprese che hanno esportato e che nel 2015 sono state oltre 120 mila. Un aumento ritenuto dagli economisti importante, in quanto la scarsa propensione a esportare è considerata uno dei punti di debolezza del tessuto produttivo francese. Secondo le previsioni del governo, il miglioramento della bilancia commerciale dovrebbe migliorare anche nell'anno in corso, anche se preoccupa la situazione economica cinese e il rallentamento in corso dell'economia statunitense. Comunque restano altri elementi di preoccupazione: in primo luogo, la bilancia commerciale, nonostante il ricordato calo del deficit totale, ha segnato nel 2015 un passivo di 23 miliardi di euro al netto delle spese per l'energia e per materiale militare. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

CHEP offre una soluzione efficiente e sostenibile

Il pallet "80x60 Dusseldorf" della società di pooling è alla base del progetto "Logistica a spreco zero", elaborato e realizzato insieme a Coca-Cola HBC Italia e Carrefour, che ha permesso alle tre aziende di vincere il premio Logistico dell'Anno di Assologica.

a cura di **Ornella Giola**



PAOLA FLORIS

CHEP Italia, filiale italiana della società leader mondiale nelle soluzioni di pooling con a disposizione oltre 350 milioni di pallet, casse mobili e container, ha ricevuto - assieme a Coca-Cola HBC Italia e Carrefour - il premio Il Logistico dell'Anno 2015 per il progetto congiunto "Logistica a spreco zero". Abbiamo parlato di questo progetto con Paola Floris, Country Manager di CHEP Italia.

QUAL È L'ELEMENTO FONDAMENTALE DI TALE PROGETTO?

Il Coca-Cola HBC Italia ha deciso di utilizzare i pallet display di CHEP 80x60 in sostituzione dei pallet 80x120 utilizzati in precedenza in interscambio e del pallet 80x60 a perdere testato in

fase preliminare. L'obiettivo di questa scelta è stato quello di ridurre i danni al prodotto, i tempi di rifornimento e allestimento a punto vendita e contemporaneamente rendere più efficiente la movimentazione e le rotazioni.

QUALI SONO I VANTAGGI, ECONOMICI E NON, DEL PALLET "80X60 DUSSELDORF"?

Il pallet display di CHEP viene spedito direttamente al punto vendita, eliminando rilavorazioni intermedie presso i centri di distribuzione: i risultati del progetto analizzati da Coca-Cola HBC Italia e Carrefour dimostrano che è stato possibile ridurre del 60% il tempo impiegato a CEDI per la preparazione dei prodotti. L'efficienza migliora anche all'interno del punto vendita, dove il pallet display di CHEP può essere posizionato senza necessità di effettuare operazioni manuali per la messa a scaffale del prodotto. Per ogni mezzo pallet esposto occorre il 25% del tempo in meno rispetto a operazioni manuali. Oltre a ottenere un risparmio in termini di tempo e di costi, migliorando la disponibilità del prodotto nel punto vendita, si genera un impatto positivo sulle vendite. Possiamo quindi affermare che i pallet display sono una soluzione efficiente e sostenibile per aumentare le vendite. Infine nell'anno in cui l'Italia ha stupito il mondo attraverso l'Esposizione Universale di Milano con il tema

"Nutrire il pianeta, energia per la vita", che ha focalizzato l'attenzione sull'alimentazione, l'educazione alimentare e la grave mancanza di cibo, abbiamo voluto anche noi contribuire con questo progetto evidenziando il ruolo del packaging per la riduzione dello spreco alimentare. Grazie infatti ai dati rilevati in fase di studio è stato possibile accertare che il passaggio da pallet 80x120 a pallet 80x60 CHEP ha comportato una riduzione del 65% del danno ai prodotti e del 83% se riferito alle sole lattine che risultano essere più delicate in fase di movimentazione. I pallet espositori forniscono infatti una soluzione "one-touch" evitando multiple manipolazioni del prodotto e quindi diminuendo la possibilità di danneggiarlo. Inoltre, essi mettono in evidenza il prodotto nella catena espositiva migliorando così le rotazioni e diminuendo la possibilità che il prodotto vada in scadenza.

NELLA MOTIVAZIONE DEL PREMIO SI LEGGE CHE L'UTILIZZO DI PALLET CHEP "80X60" È CONFORME AI PRINCIPI DELL'ECONOMIA CIRCOLARE. PUÒ SPIEGARE COME CIÒ AVVIENE CONCRETAMENTE?

Il sistema di pooling opera in conformità ai principi di recupero, riutilizzo, riduzione e riciclo secondo il modello di economia circolare. Tutto inizia con l'approvvigionamento di legname proveniente da foreste sostenibili. Il

legno dei nostri pallet è certificato da FSC e PEFC. Con trasporti ottimizzati, CHEP consegna i pallet blu ai suoi clienti perché possano utilizzarli per le spedizioni: una volta che i clienti li hanno caricati e spediti, CHEP li raccoglie presso i punti finali e li porta nei propri Centri Servizi per ispezionarli e ripararli - con grande attenzione al riciclo dei materiali - prima di riutilizzarli nuovamente. Attraverso il sistema di pooling di CHEP le aziende che utilizzano pallet sono in grado di riutilizzare gli asset su base continua riducendo in questo modo il consumo e lo spreco di materie prime. Utilizzare il nostro servizio equivale a aderire al principio dell'economia circolare secondo il quale invece di procedere linearmente, dal prodotto al rifiuto, i prodotti possono dotarsi di una "vita rotonda".

QUANTO REALIZZATO CON COCA-COLA HBC ITALIA POTRÀ ESSERE REPLICATO ANCHE CON ALTRE AZIENDE PARTNER? SE SÌ, AVETE GIÀ QUALCHE ACCORDO CHE SI STA AVVIANDO E QUALI SONO LE CONDIZIONI PER LA REPLICABILITÀ DEL PROGETTO?

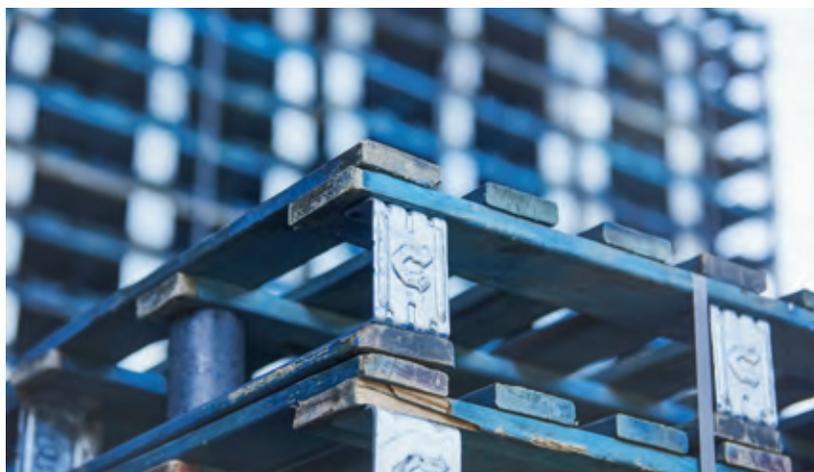
■ Certamente sì. Diverse collaborazioni con altre aziende italiane operanti nel largo consumo sono avviate in questa logica. Riteniamo che la replicabilità di casi di successo come questo sia legata alla capacità di "fare sistema" e di collaborare fra aziende ma anche fra funzioni all'interno della stessa azienda, al fine di cercare benefici comuni per l'intera filiera e non unicamente per una parte della stessa. Un esempio di tale collaborazione è il progetto che abbiamo sviluppato con COOP per il proprio prodotto a marchio. Tale progetto ha previsto an-

che l'utilizzo di pallet CHEP 80x60 per alcune referenze di prodotto a marchio COOP alto rotanti generando una maggior velocità di esposizione a punto vendita e attenzione alla sostenibilità a vantaggio dei soci e dei consumatori. Questo progetto è stato possibile

LEZZA. CI PUÒ DIRE DI PIÙ DI QUESTA SOLUZIONE?

■ Il nuovo display 60x40 CHEP è un pallet espositore in polipropilene riciclato, ideato e realizzato per collegarsi in modo sicuro e veloce ai display promozionali in cartone ondulato grazie

Pallet Dusseldorf CHEP 80x60



grazie a una stretta collaborazione interna tra funzioni aziendali ma anche tra industria e grande distribuzione. Un ecosistema che ha guardato nella stessa direzione al fine di ottenere valore e opportunità di crescita.

ALLA RECENTE FIERA ECOMONDO DI RIMINI - DURANTE LA CERIMONIA DI CONFERIMENTO DEL PREMIO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE INDETTO DALL'OMONIMA FONDAZIONE - CHEP È STATA SEGNALATA PER AVERE INTRODOTTO SUL MERCATO EUROPEO IL NUOVO QUARTO DI PALLET CHE SI DISTINGUE PER UNA MAGGIORE IMPILABILITÀ, STABILITÀ E MANEGGEVO-

all'esclusivo sistema Blue Click, certificato REFA. Leggero e robusto, grazie alla sua migliorata impilabilità rispetto alla versione precedente, il nuovo pallet espositore di CHEP permette di ridurre del 20% gli ingombri e del 15% le emissioni di CO2. Per le sue caratteristiche innovative e soprattutto per il suo essere "sostenibile", siamo fieri del fatto che il nuovo quarto di pallet abbia ricevuto l'importante segnalazione della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, così come il prestigioso "Oscar dell'Imballaggio", la scorsa primavera, promosso dall'Istituto Italiano dell'Imballaggio.

Su questo formato pallet c'è una gran->

dissima attenzione dell'industria di marca che sempre più lo utilizza per promuovere il proprio prodotto ed evidenziarlo a punto vendita. Barilla, una delle aziende leader in Italia nel settore FMCG, alimentare secco, utilizza in modo significativo le esposizioni fuori banco su pallet 60x40. Con loro abbiamo attivato un test di utilizzo del nuovo pallet espositore CHEP in luogo del pallet 60x40 in legno a perdere, con evidenti vantaggi in termini di impatto ambientale. Anche per la grande distribuzione questa piattaforma rappresenta una soluzione espositiva di valore. Abbiamo in corso un test con Conad che ha identificato alcuni prodotti a marchio da esporre direttamente su pallet 60x40 al punto vendita al fine di ridurre l'attività di posizionamento a scaffale e aumentare le vendite.

CI PARLA DEL VOSTRO PROGRAMMA "CARBON NEUTRAL PALLET": A CHE PUNTO SIETE, QUANTE AZIENDE PARTNER VI HANNO ADERITO, ECC.?

Pallet 60x40 CHEP in polipropilene



Con l'utilizzo dei pallet CHEP l'immissione di CO2 viene ridotta di media del 50% rispetto ad altre alternative, grazie principalmente alla rete ottimizzata di CHEP nel mondo, e, attraverso il calcolatore certificato LCA "Life Cycle Analysis", siamo in grado di quantificare i benefici ambientali derivanti dall'u-

tilizzo del sistema di pooling CHEP. E' la prima LCA sul pallet pooling in Italia a ricevere dal ministero dell'Ambiente il logo del programma per la valutazione dell'impronta ambientale.

Tramite il programma Carbon Neutral offerto da CHEP, le aziende produttrici, dopo aver abbattuto il 50% delle emissioni CO2 grazie all'utilizzo del nostro servizio, hanno la possibilità di compensare le emissioni rimanenti generate dall'utilizzo di pallet, attraverso investimenti in riforestazione. Al programma hanno aderito in questi anni diverse aziende nel mondo. Ci teniamo a evidenziare che il nuovo pallet 60x40 viene offerto ai clienti CHEP come un prodotto "Carbon Neutral" in quanto CHEP provvede alla compensazione del 100% delle emissioni di CO2 prodotte per l'utilizzo di questo prodotto. Pertanto i clienti CHEP che utilizzano pallet 60x40 possono vantare di un pallet a emissioni zero. La certificazione Carbon Neutral del pallet 60x40 è ottenuta grazie alla compensazione effettuata da CHEP tramite il progetto di conservazione della foresta amazzonica, primo progetto REDD + nella regione, convalidato dal Verified Carbon Standard (VCS) e ha ricevuto lo status Gold Level da Comunità clima e biodiversità (CCB).

UN ALTRO MANTRA DELLA LOGISTICA ITALIANA RIGUARDA IL TEMA DELLA COSIDDETTA "LOGISTICA COLLABORATIVA". COSA STA FACENDO IN CONCRETO CHEP PER FAVORIRE QUESTO PROCESSO, PENSO AD ESEMPIO ALLA CREAZIONE DEL CENTRO TPM DI RIARDO PER IL QUALE SIETE STATI PREMIATI NEL 2014, SEMPRE DA ASSOLOGISTICA?

Il TPM, ovvero "Total Pallet Management", è un esempio perfetto di

collaborazione efficace: grazie alla realizzazione del Centro TPM per la raccolta, l'ispezione e la riparazione dei pallet CHEP all'interno dello stabilimento di Ferrarelle SpA, importan-

Pallet Dusseldorf CHEP 80x60



te produttore nel settore delle acque minerali, è stato possibile ottenere benefici importanti da un punto di vista operativo. Il TPM è un'opzione che permette di massimizzare disponibilità e qualità, generando al tempo stesso benefici ambientali grazie alla riduzione nelle tratte di trasporto dei pallet. La realizzazione di un TPM come quello in Ferrarelle - e come altri che CHEP ha realizzato nel mondo - è risultato di un'efficace e premiante collaborazione fra CHEP e il cliente. Questo progetto come gli altri progetti da noi realizzati in ottica di logistica collaborativa sono fondati su alcuni valori che ci contraddistinguono: la condivisione di competenze e risorse, la trasparenza dei dati e la collaborazione di filiera.

A CHE PUNTO È IL NOSTRO PAESE E, CONSEGUENTEMENTE, GLI ATTORI CON CUI VI INTERFACCiate, NEI CONFRONTI DI UNA SOLUZIONE COME IL PALLET POOLING? QUALI I TREND DI MERCATO E I RISULTATI DA VOI RAGGIUNTI NEL 2015?

Nel settore alimentare e bevande si è assistito a un 2015 positivo rispetto all'anno precedente che ha caratte-

rizzato anche l'andamento del nostro business e questo ci fa ben sperare anche per il futuro. Focalizzandoci sui trend di mercato, l'outsourcing è sicuramente una tendenza crescente in questi ultimi anni con l'obiettivo di liberare l'azienda da quelle attività non core che non creano valore aggiunto e che possono essere affidate a professionisti. Come rileva l'Osservatorio Contract Logistics della School of Management del Politecnico di Milano, la logistica conto terzi ha un'incidenza sempre più importante sul mercato italiano. Altra tendenza importante che continuerà nei prossimi anni è la logistica collaborativa a cui viene sempre più associato il principio della sharing economy con magazzini, trasporti, risorse e servizi condivisi. È un modo di fare ecosistema, un collaborare per competere. Infine, non possiamo non menzionare l'attenzione e la sensibilità sempre più elevata a temi legati alla sostenibilità che caratterizza in modo trasversale nelle scelte di acquisto e di partnership sempre

più attori della nostra filiera. Queste tendenze permettono di alzare la qualità del servizio per il proprio cliente e il consumatore finale e di ridurre i costi logistici delle aziende.

Per quanto riguarda il pallet pooling in Italia, esso rappresenta circa il 30% del mercato domestico e la crescita è costante. Volendo abbandonare costi e criticità collegate alla gestione pallet a favore della semplicità e dell'efficienza del pooling, molte aziende italiane del largo consumo hanno infatti scelto in questi anni di affidare la gestione dei pallet alle diverse aziende di pooling operanti in Italia. Per quanto riguarda CHEP fra le aziende che hanno iniziato a utilizzare il nostro servizio negli ultimi mesi siamo orgogliosi di menzionare nomi di primaria importanza come Bauli, che si è affidata a noi per la distribuzione dei suoi rinomati prodotti di ricorrenza.

IN QUALI SEGMENTI DI MERCATO VORRESTE O ENTRARE EX-NOVO OPPURE AMPLIARE MAGGIORMENTE LA VO-

STRA PRESENZA?

Recentemente abbiamo iniziato a servire aziende che operano nel segmento del surgelato. Fino a pochi mesi fa questo circuito era per noi relativamente nuovo, almeno in Italia. Avendo sviluppato un modello operativo ad hoc per la gestione del sistema nel settore, con piacere siamo ora completamente operativi e in grado di offrire il nostro servizio ad aziende che producono gelati/surgelati e desiderano utilizzare i nostri pallet blu per la distribuzione.

DA ULTIMO PUÒ ANTICIPARE QUALCHE NOVITÀ CHE LANCIERETE NEI PROSSIMI MESI?

Dal punto di vista tecnologico stiamo lavorando a diversi progetti che prenderanno forma già nella prima metà dell'anno. Fra questi, il progetto del Beacon: al momento, insieme a nostri clienti, stiamo lanciando test operativi sulla tecnologia Beacon e siamo fiduciosi di poter presto portare interessanti novità a riguardo. In un momento dove si parla molto di online e di eCommerce, pensiamo che anche il punto vendita abbia grandi potenzialità e proprio tramite tale tecnologia sarà possibile conoscere e riconoscere il cliente, veicolare le promozioni e amplificare la shopping experience. In ambito di miglioramento continuo, abbiamo in cantiere l'implementazione di un nuovo portale di interfaccia con il cliente, il lancio di un nuovo pallet ottimale per le stratificazioni e l'implementazione di una nuova fattura interattiva oltre a essere in costante ricerca di sinergie logistiche operative che possano unire industria e grande distribuzione, generando benefici condivisi e di valore perché pensiamo che un po' il nostro ruolo sia anche questo! ■

Pallet CHEP in un supermercato



Controversie nel trasporto internazionale su gomma

Assogistica Cultura e Formazione tiene un corso sulla “Gestione delle controversie nel trasporto internazionale su gomma”. Il corso è affidato agli avvocati Grazia Torrente e Alessandra Vignone dello studio legale internazionale Torrente Vignone. Parliamo del corso con Alessandra Vi-

gnone: prevede un regime di responsabilità presuntiva a carico del vettore, il che significa che, solo per il fatto che un evento dannoso si è verificato alla merce mentre era nella custodia del vettore, questi ne risponderà. Ma vi è di più. E’ senza dubbio importante apprendere quali sono i casi di assenza di responsabilità del vettore ai sensi della CMR, sia per i trasportatori, per potersi difendere, se chiamati al risarcimento ed escludere la responsabilità, sia per i mittenti del trasporto, per sapere quando invocare la responsabilità dei trasportatori incaricati. La questione della responsabilità del vettore si complica nel trasporto internazionale, poiché entrano in gioco diverse figure, spedizionieri, vettori, sub-vettori e quindi è fondamentale una

corretta e completa compilazione della lettera di vettura internazionale CMR, individuando gli effettivi partecipanti al trasporto.

QUALI GLI ELEMENTI CHE UN OPERATORE DEVE CONSIDERARE IN UNA CONTROVERSIA INTERNAZIONALE?

■ In una controversia che riguardi un trasporto internazionale la prima funzione aziendale a dover esaminare la questione è quella dell’ufficio legale o, in sua assenza, quella del commerciale che ha seguito il trasporto in cui è sorta la problematica. Vi è poi l’aspetto dei costi legali: oltre alle persone scelte all’interno della società e ai legali, si potranno nominare consulenti esterni esperti, necessari per valutare gli aspetti tecnici della vicenda. Andranno poi valutati i costi ai fini di ogni determinazione aziendale circa le azioni da

intraprendere. Ai nostri clienti suggeriamo sempre di includere detti costi fra le aree di rischio di eventuali azioni giudiziali, per avere un completo quadro di analisi. Non sempre, infatti, anche qualora si abbiano buone probabilità di vittoria, ciò può, poi, in concreto portare a reali benefici. In alcuni casi una composizione bonaria della controversia condotta con efficace strategia negoziale può concludersi con un accordo

LO STUDIO TORRENTE VIGNONE

Lo Studio è costituito da due professionisti, gli avvocati Grazia Torrente e Alessandra Vignone; svolge la propria attività nel campo del diritto civile in generale, diritto commerciale, contrattualistica nazionale e internazionale, diritto della concorrenza, etichettatura dei prodotti e diritto immobiliare. Gli avvocati Torrente Vignone hanno notevole esperienza nel trasporto nazionale e internazionale su strada e nella logistica, incluse le operazioni di terziarizzazione della logistica, sia parziali che totali con cessione di rami d’azienda. Operano in lingua italiana, inglese e francese.

transattivo più favorevole. Se l’azienda fa parte di una multinazionale, fra le attività da svolgere bisogna anche considerare la comunicazione interna: la casa madre vorrà essere informata su passaggi, fasi e decisioni da assumere nel procedimento anche al fine di approvazioni interne necessarie per procedere. ■



UNO DEI TEMI RIGUARDA LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE, QUESTO PERCHÉ LA LEGISLAZIONE SI COMPLICA PARECCHIO NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI?

■ L’argomento assume senz’altro maggiore rilevanza nel trasporto internazionale: in tale tipo di trasporto il trasferimento della merce a destino avviene mediante l’attraversamento di più nazioni e quindi vi è la necessità di dotarsi di una disciplina uniforme e applicabile ai diversi soggetti coinvolti nel trasporto e che appartengono a più Stati.

QUINDI A LIVELLO NORMATIVO A COSA SI FA RIFERIMENTO?

■ Fondamentale è conoscere la normativa della Convenzione di Ginevra (CMR) del 1956, che disciplina il trasporto internazionale di merci su stra-



ISCRIVITI AD ASSOLOGISTICA CULTURA e FORMAZIONE

AVRAI DIRITTO A PARTECIPARE A:

- **CORSI DI FORMAZIONE** PRATICO-TEORICI
- **WORKSHOP E SEMINARI TEMATICI**
- **CONVEGNI** SU TEMI DI STRETTISSIMA ATTUALITÀ

I CORSI CHE TI PROPONIAMO FINO A MAGGIO 2016

Gestione delle controversie nel trasporto internazionale su gomma	25/02
Il trasporto internazionale su gomma	09/03
ABC delle operazioni doganali	12/04
Branding made in easy	14/04
Il contratto di logistica e le operazioni di terziarizzazione	20/04
I rischi import export e le best practice doganali	21/04
I contratti per la logistica e i trasporti	28/04
Gestione trasporti	10/05
Comunicare valore d'impresa online	11/05
Le società cooperative: un valido partner nell'esternalizzazione delle attività logistiche	18/05

WWW.CULTURAEFORMAZIONE.COM
TEL. 02 - 66989866 CEL. 334 . 6852762



Il commercio mondiale ha ripreso a crescere

Data la flessione del commercio mondiale registrata nei primi mesi del 2015, il WTO, l'Organizzazione mondiale del commercio, aveva abbassato le stime della crescita degli scambi internazionali nell'anno dal 3,3% al 2,8. Gli elementi che avevano indotto a una simile decisione erano di diversa natura, andavano dal rallentamento dell'economia cinese, che nell'ultimo decennio e oltre era stata il primo "motore" del commercio mondiale, sia sul versante esportazioni sia su quello dell'import, nel quale faceva "incetta" di materie prime, al calo del prezzo del petrolio, alla generale instabilità finanziaria, alle difficoltà dei paesi emergenti, in particolare dei Brics, Brasile e Russia in testa, colpiti dal crollo dei prezzi delle materie prime, alla lenta ripresa delle grandi economie europee. Per l'insieme di tutte queste ragioni, il commercio mondiale, ossia la globalità delle esportazioni e delle importazioni di beni e servizi, che era sempre cresciuto a un ritmo quasi doppio del Pil mondiale, aveva segnato il passo, con un sensibile rallentamento. Il WTO aveva anche emesso un comunicato dai toni preoccupati: "In un momento di grande incertezza, specie in Europa dove le politiche di austerità hanno contribuito a deprimere la domanda interna, il commercio mondiale riveste un ruolo cruciale per risollevarne le prospettive di sviluppo e di riduzione della povertà". La situazione è migliorata con il passare dei mesi, come mostra anche il grafico che pubblichiamo. Mesi nei quali il commercio mondiale ha dato segnali di recupero: in novembre, secondo i dati del Central Plan Bureau, il commercio mondiale in volume ha segnato un aumento rispetto allo stesso mese dell'anno prece-



dente del 2%, trainato dalle economie avanzate e, in misura più limitata, da quelle emergenti (rispettivamente più 2,8% e più 0,9%). Per quanto riguarda l'Europa, e in particolare la zona euro, i consumi stanno costituendo il principale motore della crescita: all'incremento registrato nel terzo trimestre del 2015 si è affiancato il miglioramento, seppur lieve, del volume delle vendite al dettaglio a novembre.

Portacontainer: ordini in notevole flessione

Le prime dieci compagnie portacontainer

Fonte: Alphaliner

	TOTALE		DI PROPRIETÀ		IN AFFITTO		ORDINI			
	Teu	Navi	Teu	Navi	Teu	Navi	% in affitto	Teu	Navi	% flotta attuale
1 APMA-Maersk	3.027.345	383	3.773.817	265	1.243.528	318	41,2	405.910	31	13,5
2 Mediterranean Shg Co.	2.491.171	490	1.055.249	193	1.435.922	297	60,8	572.720	43	21,3
3 CMA CGM Group	1.833.906	456	595.492	87	1.238.414	369	67,2	252.072	24	13,9
4 Evergreen Line	999.887	192	548.041	105	391.846	87	41,7	395.770	41	42,1
5 Hapag-Lloyd	911.760	173	498.991	68	432.769	105	46,4	52.500	5	5,6
6 COSCO Container L.	851.947	165	457.517	85	396.430	80	46,4	322.560	21	37,8
7 CSCL	708.379	127	480.964	80	227.415	67	32,1	233.928	14	33,0
8 Hamburg Süd Group	643.552	131	292.311	44	351.241	87	54,6	99.430	9	6,1
9 Haijin Shipping	620.770	101	274.078	37	348.692	64	35,8	18.060	2	2,9
10 OOCL	575.846	106	371.115	51	204.731	55	36,6	128.800	6	22,0

Secondo Alphaliner, nel 2015, la capacità delle navi portacontainer a livello mondiale dovrebbe essere cresciuta intorno al 4,6%. Ciò significherebbe il livello più basso da circa vent'anni a questa parte. Perfino nel 2009, l'anno in cui esplose la crisi finanziaria mondiale, la capacità di queste navi era cresciuta a un livello superiore: 5,5%. In media, dal 2009, tale capacità era aumentata annualmente intorno al 10%. Inoltre, sostiene Alphaliner, l'effetto combinato della lentezza

Il commercio mondiale (volumi, indice 2010=100) Fonte: Central Plan Bureau

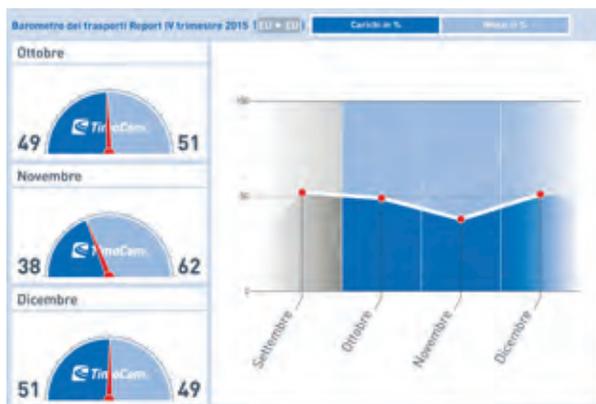


con la quale i cantieri stanno consegnando le nuove navi agli armatori e del progettato incremento delle vendite di vecchie navi ai demolitori dovrebbe nel 2016 ulteriormente ridimensionare la capacità delle flotte portacontainer. Esiste anche un problema di rallentamento della domanda, “un elemento che potrebbe spingere le compagnie marittime a chiedere ai cantieri di posticipare nel tempo la consegna delle nuove navi se non, addirittura, a cancellare gli ordini”, aggiunge Alphaliner. Anche guardando il portafoglio ordini delle dieci più importanti compagnie armatoriali del settore si nota un generale ridimensionamento, se si escludono Evergreen, Cosco e CSCL.



Autotrasporto in Europa: dicembre da record

Il Barometro dell'autotrasporto della borsa merci tedesca TimoCom, un importante indicatore sul traffico merci via strada nel nostro continente e in special modo per l'area centro-orientale, ha segnato a dicembre scorso un dato record, registrando un'incredibile crescita di 13 punti della percentuale di carichi. “Uno sprint finale di questo tipo non si era mai verificato da quando si rilevano e si raccolgono i dati relativi al barometro dei trasporti. Grazie a questo grande sforzo, dicembre si è concluso con una lieve eccedenza di carichi (51:49)”, sottolinea un comunicato TimoCom. L'ultimo trimestre dell'anno ha avuto, come risulta dai dati messi insieme dal barometro, un andamento alterno. Era iniziato in modo decisamente positivo. A ottobre, infatti, il settore dei trasporti europeo era riuscito a mantenere lo slancio dell'estate. Con un rapporto carichi-mezzi di 49:51, il mese superava lievemente il risultato ottenuto nell'anno precedente (48:52). Particolarmente degno di nota è stato il fatto che nel 2015 la flessione “normale” dei volumi di carico tra



settembre e ottobre non è stata così forte come quella che si era verificata negli anni precedenti: nel 2013 e nel 2014, la percentuale di carichi era scesa di cinque punti percentuali in questo intervallo di tempo, mentre nel 2015 il calo è stato di soli tre punti. In novembre, poi, si è assistito a un crollo dei volumi di carico. La percentuale di carichi ha perso ben undici punti percentuali sul mercato dei trasporti europeo, il crollo più pesante registrato in un mese dal 2011. A fine novembre il rapporto carichi-mezzi era pari a 38:62. Nell'ultima relazione trimestrale Marcel Frings, Chief Representative di TimoCom, aveva previsto, basandosi su dati oggettivi, un novembre estremamente positivo e una percentuale di carichi superiore al 50%: “In effetti si è verificato l'esatto contrario. Questo dimostra da un lato che non posso aspirare a una carriera da chiaroveggente”, ha scherzato Frings, “ma dall'altro



confirma ancora una volta l'imprevedibilità e il dinamismo del settore dei trasporti e della logistica”. Tuttavia, il risultato di novembre ha sottolineato anche che i clienti, i produttori e i fornitori di servizi di trasporto si erano preparati con un po' di ritardo alle festività natalizie. Questo ritardo ha poi influito positivamente sui risultati di dicembre, terminato, come abbiamo visto, con una leggera eccedenza di offerta di carichi rispetto a quella dei mezzi. ■

A Milano, Retail&Food Energy

La IV Edizione si svolgerà il 25 maggio nel capoluogo lombardo.

L'Istituto Internazionale di Ricerca-IIR presenta la quarta edizione di Retail & Food Energy, l'unico evento di riferimento dedicato alla gestione dei piani di investimento energetico all'interno dei punti vendita. L'appuntamento 2016, in programma il prossimo 25 maggio all'Atahotel Expofiera di Milano, propone una serie di novità rispetto alle passate edizioni: accanto alle free entry session che approfondiranno le tematiche relative al "Retail&Gdo Energy" e "Food Energy", sono state introdotte due nuove sessioni a ingresso gratuito sui temi "Ho.Re.Ca. Energy" e "Fashion Energy". Inoltre, sono in programma: il talk show "Store Design", dedicato agli aspetti tecnici utilizzati nella realizzazione del punto vendita attraverso decorazioni illuminotecniche e allestimenti in grado di rendere il clima interno al punto vendita favorevole all'acquisto, e il pranzo con un esperto di efficienza energetica con cui scambiare idee e confrontarsi sulle soluzioni più efficaci. Infine, grande novità della quarta edizione riguarda la premiazione dei tre migliori progetti relativi alle seguenti tematiche: Best interior light decoration; Best communication strategy; Best energy manager. In occasione di Retail & Food Energy, IIR premia così i migliori progetti che meglio hanno saputo coniugare efficienza energetica e arredo, allestimento illuminotecnico e valorizzazione del prodotto, promuovendo una attenzione sempre più mirata alle esigenze del cliente. L'appuntamento rappresenta un'occasione di networking per i direttori tecnici, gli energy manager, i direttori di stabilimento, i facility manager, i responsabili manutenzione, i direttori immobiliari, i



L'ISTITUTO

L'Istituto Internazionale di Ricerca-IIR, in Italia dal 1987 e a livello internazionale da oltre 40 anni, porta nelle aziende soluzioni innovative, risposte concrete per lo sviluppo delle risorse e del business attraverso la progettazione di convegni, percorsi formativi e consulenza personalizzata. L'azienda è partner di Informa PLC, multinazionale specializzata nella pubblicazione di libri, riviste, ricerche di mercato e progettazione di eventi annuali, e di ESI International, azienda leader e global provider per formazione e consulenza nel project management e business analysis. Queste società a livello internazionale supportano i professionisti e i manager nello sviluppare le capacità indispensabili per rafforzare le strategie di business.

Ufficio Stampa Istituto Internazionale di Ricerca

Barbara Robecchi – e.mail media@iir-italy.it - mob +39 347 7892234

retail manager, i responsabili acquisti e i visual merchandiser delle aziende dei settori Gdo&Retail, alimentare, HoReCa, fashion, manutenzione e degli studi d'architettura e ingegneria, oltre che per i progettisti installatori. Il convegno, che nelle ultime edizioni ha superato i 700 partecipanti coinvolgendo oltre 90 relatori, dallo scorso anno si è arricchito di un advisory board, costituito da esperti autorevoli in ambito energy del

mondo retail, fashion e HoReCa: Antonio Pasqualicchio, country facility manager Ikea; Gianluca Metti, engineer manager F&B Autogrill Europe; Fortunato Della Guerra, direttore Innovazione e Impianti Inres Coop; Alfio Fontana, energy manager Carrefour; Mirco Bui, architetto store design Oviessa. ■

Per informazioni: www.retailenergy.it; retail@iir-italy.it

Hyster focalizza l'attenzione sui clienti

Hyster, leader globale nella fornitura di carrelli elevatori, annuncia un cambiamento a livello organizzativo, con l'obiettivo di fornire maggiore valore aggiunto agli utenti dei carrelli di tutti i settori merceologici. "Abbiamo ristrutturato l'attività in modo da focalizzarci maggiormente sulle applicazioni, anziché sui gruppi di prodotti", ha dichiarato Ian Melhuish, VP Product and Industry Solutions Group. "Si tratta di un cambiamento importante che semplifica e migliora l'esperienza di acquisto con pacchetti di soluzioni personalizzati per i singoli utenti". Pertanto Hyster opera attualmente con i "Solutions Team" formati da personale in possesso di una grande esperienza. I nuovi team hanno messo a punto strumenti particolari per offrire a clienti di specifici settori prodotti e servizi più



Il carrello Hyster H2.5FT Fortens al lavoro in una cartiera

adeguati. Due esempi di questo modo di lavorare, il primo riguarda le cartiere, il secondo un sito di produzione e distribuzione di materiale edile. Una cartiera, in genere, può aver bisogno di un carrello elevatore compatto da 2,5 tonnellate per movimentare con la dovuta cautela i rotoli di carta nelle aree, con spazi limitati, destinate alla produzione e allo stoccaggio. Il carrello salvaspazio Hyster S2.5FT, con un interasse di 1,43 m, offre un ottimo raggio di sterzata in queste aree ristrette. Con un baricentro del carico a 500 mm e una funzione di ritorno a inclinazione prestabilita per garantire che i rotoli vengano disposti in piano ed evitare danni, il carrello "SpaceSaver" Hyster fa parte di un collaudato pacchetto per l'industria della carta. Per quanto riguarda il materiale edile, alcuni ambienti possono danneggiare il motore di un carrello elevatore. Forniti nell'ambito di un contratto paneuropeo, a un particolare sito di produzione di materiali edili, i carrelli

diesel da 2,5 tonnellate trasferiscono i materiali sui pallet dallo stabilimento di produzione agli scaffali in magazzino e alle aree di stoccaggio esterne. Con filtri aria per impieghi gravosi e tecnologie di protezione, i carrelli Hyster Fortens H2.5FT sono completamente protetti dall'azione delle minuscole particelle abrasive della polvere di calcestruzzo. Gli operatori, inoltre, lavorano dovendo far sempre fronte alle pressioni legate alla produttività per evitare rallentamenti a fine linea, per cui i carrelli sono dotati di cabine completamente chiuse, riscaldatori, comandi azionabili con la punta delle dita e luci per garantire il massimo comfort e attenzione da parte degli operatori per l'intero turno di lavoro in qualsiasi condizione atmosferica e in qualsiasi momento della giornata.

Stabilimento di Amburgo: Still arriva a 500 mila

Still ha raggiunto un altro importante traguardo: ha varato il carrello elevatore numero 500 mila nel suo stabilimento di Amburgo. Il prodotto simbolo dell'anniversario è un carrello elettrico RX 60-25. Still è uno dei costruttori di carrelli elevatori con la più lunga tradizione. L'azienda - attiva in Italia con il marchio OM Still - è nata in Germania nel 1920 come officina di riparazione per motori elettrici. Sotto la guida del fondatore



Nello stabilimento tedesco si festeggia il traguardo raggiunto

Hans Still l'azienda è cresciuta rapidamente. Sin dalla produzione del modello EGS 1000, nel 1949, l'azienda ha sempre seguito la filosofia di concentrarsi sullo sviluppo e la produzione di mezzi di trasporto alimentati da motori elettrici e sistemi >

di propulsione alternativi. Tra questi, le batterie agli ioni di litio, le celle a combustibile e la tecnologia ibrida. Con particolare riferimento a quest'ultima categoria, il primo prototipo di carrello elevatore ibrido fu presentato trent'anni fa, nel lontano 1983. Non è quindi un caso se oggi i carrelli Full-Hybrid, con sistema di recupero dell'energia in frenata, hanno i più bassi consumi della categoria. Questa strategia si è rivelata vincente sul mercato, tanto che dagli anni '70 ad oggi Still è leader in Europa nel settore dei carrelli elevatori elettrici. Il carrello numero 500 mila prodotto ad Amburgo, come ricordato, è un RX 60-25 ed è stato consegnato a Chemion Logistik, azienda specializzata nella fornitura di servizi logistici per l'industria chimica e i settori affini. Chemion Logistik ha una flotta di 770 carrelli Still. La partnership tra le due aziende dura da quasi 40 anni.

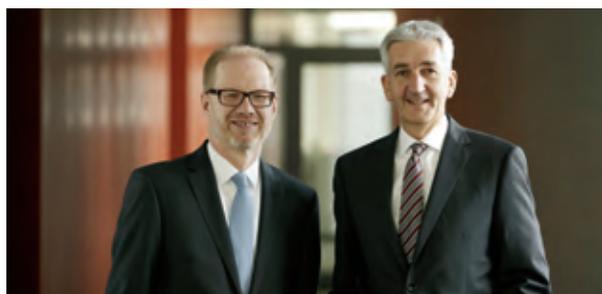
Wtransnet ha chiuso il 2015 con risultati straordinari

Nel corso del 2015, Wtransnet, la piattaforma spagnola di networking nel settore dei trasporti, ha lavorato duramente per creare le basi a favore dell'espansione verso il nord Europa - prevista per il 2016 - con l'obiettivo di diventare leader in tutto il continente. Il 2015 è stato l'anno del consolidamento nel sud Europa, soprattutto grazie all'apertura della nuova filiale di Milano, che si è affiancata alla sede di Barcellona e sta svolgendo un ruolo strategico sia come supporto alla penetrazione nel mercato italiano sia in vista del potenziamento dei flussi di traffico sud e nord Europa/Germania.

In Italia, Wtransnet ha raddoppiato la base di clienti, con una crescita complessiva del 60%. Tra i nuovi clienti figurano ben 34 aziende tra le top mille del paese e le offerte di camion e carichi, da quando è presente una sede nazionale, sono au-

mentate sensibilmente sia in numero sia in qualità, raggiungendo circa 15 mila offerte di carichi (più 241%) e 8 mila offerte di camion (più 539%). Wtransnet conta già 10.625 aziende iscritte, di cui quasi 3.000 sono aziende europee. In Italia, il 58% dei clienti sono spedizionieri o aziende di logistica, il 36% autotrasportatori con almeno sette mezzi e il 16% padroncini o piccole aziende con meno di sei mezzi. Nel 2015, Wtransnet ha gestito 25 mila offerte di camion al giorno. "Per quanto riguarda l'Italia abbiamo lavorato molto per far conoscere la nostra borsa carichi, un servizio per fare networking in sicurezza molto diverso da quello dei competitor. Siamo convinti che nel corso del 2016 avremo dei risultati altrettanto positivi", ha dichiarato Jaume Esteve, Ceo di Wtransnet.

2015 record per il Gruppo DKV



Da sinistra, i manager director Werner Grunewald e Alexander Hufnagl

DKV Mobility Services Group - di cui fa parte DKV Euro Service, leader di mercato in Europa nel settore delle carte carburante e servizi - ha raggiunto un fatturato di 5,8 miliardi di euro nel 2015. Questo dato rappresenta una crescita dell'1,8% rispetto all'anno precedente. "Nonostante il prezzo del diesel sia stato in questo ultimo anno del 12% più basso rispetto all'anno precedente a causa dell'eccesso di offerta globale, il Gruppo DKV è stato in grado di compensare questi eventi," ha affermato Alexander Hufnagl, managing director. "Se non si considerasse il prezzo basso del gasolio nel 2015, il fatturato ammonterebbe a 6,3 miliardi di euro", ha aggiunto Werner Grunewald, managing director. Il Gruppo è stato in grado di compensare la situazione legata al calo dei prezzi del gasolio integrando tra i servizi offerti nuovi pedaggi in alcuni paesi (inclusa la Russia), consolidando il successo della carta "Novofleet" per il segmento delle flotte auto ed espandendo la rete di rifornimento nell'Europa orientale. ■



S P E C I A L E I N T E R P O R T I

**Intermodalità:
adesso o mai più**



a cura di **Paolo Giordano**

Quando il fattore “tempo” conta

Non abbiamo avuto molte incertezze nel trovare il titolo a questo “Speciale interporti”, è venuto quasi spontaneo: “Intermodalità: adesso o mai più”. La ragione sta sia in un fatto nuovo che si è verificato, ossia il “discussion paper” sullo sviluppo dell’intermodalità inviato dal ministro Delrio a tutti i protagonisti nazionali della logistica e del trasporto (con la richiesta di fare a breve osservazioni e proposte), sia nella concomitanza tra l’apertura di un dibattito sull’intermodalità e la discussione sulla riforma portuale sia nella sempre più prossima apertura, ad opera della Svizzera, della galleria del Gottardo. Già solo questi eventi, in aggiunta al crollo del traffico intermodale e in generale del trasporto ferroviario merci, specialmente sul fronte delle Ferrovie dello Stato, sottolineano che siamo in un momento cruciale per invertire la costante tendenza al declino dell’intermodalità come mezzo di trasporto delle merci italiane: o si utilizzerà questo “momento” o molto difficilmente ci sarà un’altra occasione, diciamo “seria”, per cambiare tale tendenza.

Fino a oggi, nel nostro paese, sul tema del trasporto ferroviario merci e sull’intermodalità ci si è intrattenuti in un gioco che ricorda molto quello che facevano una volta i ragazzini, per capirsi, ante play station: il “rimpiattino”, quando uno andava a cercare gli altri che si erano nascosti. Giancarlo Laguzzi, mentre era ancora amministratore delegato di Oceanogate, nel contesto di un’intervista che gli facemmo nel quadro di un’inchiesta sulla ferrovia, ci pose una domanda, alla quale, purtroppo non avevamo risposta: “Perché la ferrovia e la politica, magari il governo, dovrebbero interessarsi al trasporto ferroviario merci, se nella realtà la cosa pare interessare poco anche chi dovrebbe farne uso?”. In effetti, i governi si sono sempre limitati a fare “Piani” astratti, l’intermodalità ha continuato a flettere, l’autotrasporto per sopravvivere a chiedere fondi pubblici, l’industria a cavalcare il “franco fabbrica”. Le linee guida del citato “discussion paper” (che si compone di sole 37 pagine, oltretutto scritte - fatto sensazionale per i documenti pubblici - in maniera logica, consequenziale e chiarissima) rompono questo storico, nebuloso scenario: il governo ha fatto una mossa, ha preso l’iniziativa per lo sviluppo dell’intermodalità, ha detto cose importanti (mai viste su un documento prodotto dal ministero dei Trasporti), fa un’analisi che riteniamo corretta della realtà attuale e delinea soluzioni. Adesso la “palla” passa ai protagonisti, agli attori dell’intermodalità, imprese ferroviarie, logistici, interporti e porti, operatori dell’autotrasporto (che sono e restano fondamentali anche nell’ottica intermodale), imprese industriali. Inizia, quindi, finalmente la “partita” dell’intermodalità, che, ripetiamo, va giocata adesso. Nelle pagine che seguono pubblichiamo interviste con Matteo Gasparato, presidente della Unione Interporti Riuniti-UIR, Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo, e Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica con delega in materia di interporti, un breve commento sul “discussion paper” e dieci schede dedicate ad altrettanti interporti, che fanno capire, queste ultime, in quale direzione si stanno incamminando.

Matteo Gasparato

Un “cambio di passo” è necessario

Vanno definiti natura giuridica e ruolo degli interporti che devono essere a livello terrestre i catalizzatori dell’intermodalità.



MATTEO GASPARATO

Matteo Gasparato, oltre a essere presidente dell’Unione Interporti Riuniti-UIR, è anche presidente dell’interporto Quadrante Europa di Verona e vicepresidente della Federtrasporto. Un’esperienza importante specialmente quella della presidenza dell’interporto veronese, classificato dai tedeschi come il primo interporto europeo. Abbiamo questo “Speciale interporti” con una sua intervista.

PRESIDENTE, FINALMENTE PARE CHE

A LIVELLO POLITICO CI SIA UN INTERESSE E UNA BEN MAGGIORE ATTENZIONE PER SVILUPPARE IL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE NEL TENTATIVO DI ADEGUARLO AI BISOGNI E ALLE ESIGENZE DELL’ECONOMIA DEL PAESE. QUAL È LA SUA SENSAZIONE A TALE PROPOSITO?

■ Sono d’accordo. Infatti, sono stati varati il Piano nazionale della logistica e la riforma dei porti, che si era trascinata per anni e anni. Adesso bisogna concretizzare, bisogna trasformare queste indicazioni in azioni

e scelte precise, andando oltre, per quanto riguarda la portualità, la soluzione della governance e del nodo Autorità portuali. Però ci si è incamminati sul giusto percorso...

UN PERCORSO CHE DEVE NECESSARIAMENTE AFFRONTARE E DECIFRARE IL RUOLO DEGLI INTERPORTI CHE DEVE ESSERE POSTO IN PRIMO PIANO, IN STRETTA SIMMETRIA CON LA PORTUALITÀ. E COSÌ?

▮ Credo, e le ultime vicende lo stanno dimostrando, che il governo voglia prendere subito in mano questa problematica. Infatti, nei primi giorni di febbraio si è svolta una riunione al ministero dei Trasporti, con la presenza di tutti i protagonisti del sistema logistico nazionale e della Confindustria, nella quale è stato consegnato un “discussion paper” sullo sviluppo dell’intermodalità con la richiesta di avere indietro le osservazioni entro un mese. Si è messo in moto un nuovo meccanismo che ritengo importante. Lo dimostra già il titolo di tale documento: “Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci. Intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche”. Il governo, come prima osservavo, si è quindi reso conto dei problemi creati dal calo in Italia del trasporto merci su rotaia e delle difficoltà del combinato strada-ferrovia.

COSA PENSA DEI CONTENUTI DI QUESTO DOCUMENTO?

▮ Lo ritengo apprezzabile come punto di partenza, così com’è apprezzabile l’impianto. In altre parole, siamo in presenza di corrette “linee guida”, che vanno sviluppate. Questo sarà il compito delle organizzazioni, che, come dicevo, adesso dovranno velocemente presentare le proprie osservazioni e le proprie proposte. Un metodo che ritengo appropriato. Noi come Unione Interporti Riuniti faremo le nostre.



“Gli interporti devono sempre più liberamente interagire con i porti, alla ricerca di soluzioni di business”, sottolinea Gasparato

LA POLITICA, A DIRE IL VERO, PER QUANTO RIGUARDA GLI INTERPORTI HA SEGNATO IL PASSO: LA LEGGE CHE LI RIGUARDAVA È RIMASTA FERMA DOPO LA SUA APPROVAZIONE ALLA CAMERA DEI DEPUTATI NELL’ULTIMA LEGISLATURA...

▮ E’ così. Credo, però, che oggi ci siano le condizioni per andare avanti sull’argomento: il “discussion paper” di cui parlavo prima ne è l’occasione. Approfondiremo diversi aspetti, facendo precise proposte. La prima osservazione generale che faccio rispondendo alla constatazione che ha appena fatto sui ritardi che hanno caratterizzato il “problema” interporti è quella che oggi è assolutamente necessario un “cambio di passo”, per usare una frase fatta, ma che ha una sua precisa valenza. In altre parole, occorre agire con oculatezza e in fretta. Un primo problema, un problema di fondo, che sottolineeremo è quello della necessità di definire cosa sia un interporto non solo in termini giuridici, ma anche in termini del “ruolo” all’interno del sistema logistico nazionale. Sono aspetti che vanno regolamentati, va risolta la confusione che mette insieme in un unico calderone interporti e “piattaforme logistiche” di varia natura. Una confusione che ha generato danni e che ha facilitato, anche per la compiacenza delle am-

ministrazioni locali che hanno concesso autorizzazioni nella loro “caccia” a procurarsi risorse, il proliferare di impianti logistici nei luoghi più disparati, senza alcuna razionalità. Va codificato che un interporto è il luogo dove si coagula e si sviluppa l’intermodalità, ha una funzione di retroporto, in asse con gli scali marittimi ed è la “cittadella delle merci”, alle quali offre ogni soluzione in termini di trasporto e di logistica. Sono tutte funzioni che gli interporti oggi svolgono e vanno codificate, difese e sviluppate, con chiarezza. Noi facciamo bene il nostro mestiere: gli interporti italiani sono nati per primi in Europa, noi italiani abbiamo coniato lo stesso termine “interporto”, a livello europeo l’interporto Quadrante Europa di Verona è stato posto in testa alla classifica. In questa stessa classifica figurano sette interporti italiani nei primi venti e cinque nei primi dieci. Tutto ciò dovrà pur significare qualcosa. Non possiamo continuare a considerare sullo stesso piano un interporto, con tutte le sue caratteristiche, con le sue dotazioni infrastrutturali ferroviarie, e una generica “piattaforma logistica”. Così come va definita bene la “natura” dell’interporto, che deve essere giustamente pubblica ma che deve permettere gestioni ispirate al regime privatistico, ad esempio nel campo >



“Occorre affrontare per quanto riguarda gli interporti il problema della defiscalizzazione: l’Imu sui magazzini ha rappresentato una specie di Caporetto finanziaria”, afferma il presidente della Uir

delle gare, proprio per le funzioni di volano dello sviluppo insite nel suo ruolo. Sono tutte questioni, insieme ad altre, che devono essere affrontate. Ripeto, comunque, che la base di partenza è incoraggiante.

COME VALUTA IL PIANO DELLA LOGISTICA?

■ Credo che vada visto in stretto legame con le scelte e soprattutto le azioni che il governo assumerà una volta chiuso l’iter delle consultazioni

con le organizzazioni sul “discussion paper” per lo sviluppo dell’intermodalità, che deve essere un cardine centrale del sistema logistico del paese. Un aspetto generale, di impostazione è di rilievo e riguarda lo schema per macro-aree, di ispirazione geografica che spesso è stata una delle basi su cui, anche in passato, si sono costruiti vari Piani della logistica nazionale. Un concetto, che può “semplificare” le scelte, ma che non regge di fronte a una realtà imprenditoriale che

risponde a tutte altre logiche. Intendo dire che bisogna lasciare una libertà imprenditoriale, oggi indispensabile. L’autonomia è importante, specialmente una volta che si è riconosciuto un ruolo trainante agli interporti, che devono “parlare” e “costruire” occasioni di traffico con i porti. Altrimenti si rischia di fare piani di sviluppo senza conoscere la realtà e senza capire quello che si deve, e conviene, fare.

UN’ULTIMA DOMANDA. CI SONO ANCHE ASPETTI BUROCRATICI E FISCALI CHE DEVONO ESSERE AFFRONTATI?

■ Occorre semplificare, semplificare. Non ci possiamo permettere di attendere mesi, se non anni per avere una qualsiasi autorizzazione, specie quando subentrano problematiche di impatto ambientale. Per l’aspetto fiscale, sottolineo solo che l’Imu è stata per gli interporti una specie di Caporetto: ha assorbito cifre enormi che sono state sottratte allo sviluppo della struttura. Occorrerebbe defiscalizzare o permettere agli interporti di trattenere una quota sull’Iva, così come è stato fatto nella portualità.

Giancarlo Laguzzi

Un metodo del tutto nuovo

Il governo ha assunto l’iniziativa sull’intermodalità, adesso gli operatori dei diversi settori devono chiarire le loro volontà.



GIANCARLO LAGUZZI

“La presentazione del ‘discussion paper’ sullo sviluppo dell’intermodalità che è stata fatta al ministero dei Trasporti rappresenta, e non ho alcun dubbio in proposito, una novità assoluta sia sul piano del metodo proposto per affrontare il problema sia sul piano dei contenuti. Posso dire di non aver mai visto qualcosa di simile a livello politico”, afferma subito, in apertura dell’intervista, Giancarlo Laguzzi. Se lo dice lui, che ha speso una vita

“combattendo” con i treni, come direttore della divisione trasporto regionale di Trenitalia e, poi, di quella cargo, in seguito in qualità di amministratore delegato di Oceanogate del Gruppo Contship e oggi come presidente di FerCargo, l’associazione delle imprese ferroviarie, c’è da crederci.

ENTRANDO NEL MERITO DEL DOCUMENTO, QUAL È LA PRIMA OSSERVAZIONE CHE LE VIENE IN MENTE?

■ Come dicevo la novità del metodo:

con quattro slide, tradotte in un documento di 37 pagine, il governo ha riassunto la situazione, sottolineandone apertamente le criticità, ha avanzato “linee guida” precise su argomenti fondamentali e ha chiesto a tutti gli operatori interessati di fare osservazioni e proposte entro un dato, breve tempo. Questo è un fatto, ripeto, nuovo e molto apprezzabile.

PARLANDO DI CONTENUTI, INVECE?

Fin dalla prima pagina il documento coglie un tema essenziale, che parebbe elementare, ma che non lo è stato fino a oggi. Il documento dice che occorre “superare un disegno del sistema di trasporto merci e logistico nazionale troppo spesso frastagliato, localistico, privo di una visione nazionale ed europea, non al passo con le esigenze di efficienza e competitività richieste dal mercato”. Questo è il tema principale ed è il tema di mettere “in linea”, come sottolinea più avanti il documento, porti, interporti, ferrovia. Il documento sottolinea inoltre, rifacendosi anche a esperienze europee, la necessità di “rilanciare” il trasporto ferroviario che ha “attraversato una crisi senza precedenti, con una contrazione di volumi e di mercato solo in parte attribuibile alla crisi

economica, e una oggettiva carenza di competitività spesso determinata da condizioni di mercato e di gestione non ottimali. Il risultato è un sistema di trasporto merci nazionale molto squilibrato sull’uso della gomma, con evidenti ricadute in termini di ambiente e sicurezza”. Il trasporto merci su rotaia viene posto, finalmente, in primo piano, andando oltre quel retaggio storico presente nel nostro paese a livello sia politico sia delle Ferrovie dello Stato, di privilegiare sempre il settore viaggiatori. Un retaggio che ha reso la rete ferroviaria merci tra le peggiori d’Europa. Su questo tema il documento chiama in prima persona Rete Ferroviaria Italiana e su precise istanze. Altro spunto rilevante è quello che riguarda gli incentivi, di cui viene riconosciuta la necessità.

CON QUALE FORMULA, DATO CHE LE ESPERIENZE PASSATE NON SONO STATE MOLTO COSTRUTTIVE?

Cito il documento: “Indipendentemente da come possono essere strutturati, appare necessario che tali incentivi assumano una forma strutturale, in modo da accompagnare il mercato almeno fino al raggiungimento degli standard prestazionali europei anche sulla rete italiana.

Un’ipotesi può essere quella di incentivi decrescenti al crescere delle prestazioni della rete (modulo, sagoma, peso, velocità), calcolabili in funzione delle prestazioni garantite su ciascuna relazione. In tal modo durata ed entità saranno collegate agli investimenti sulla rete”. Mi pare un punto di partenza accettabile e corretto. Importante è il passaggio che sottolinea che gli incentivi debbano avere “una forma strutturale”.

QUAL È LA SUA VALUTAZIONE SU QUANTO ACCADRÀ DOPO LA PRESENTAZIONE DA PARTE DEL GOVERNO DI QUESTO DOCUMENTO?

Se non ricordo male, in un’intervista che lei mi fece qualche tempo fa, auspicai che per venire in Italia a capo del puzzle intermodalità e trasporto merci su rotaia venisse realizzato un “tavolo” con la presenza del governo, delle ferrovie, della logistica, dei gestori delle infrastrutture, della grande industria e della Gdo. Questo documento del ministero credo abbia, più o meno, lo stesso effetto: ha chiamato tutti, ha posto una base di discussione e attende risposte. Adesso sono i protagonisti della logistica, della produzione dei beni, della distribuzione e del trasporto a dover rispondere. Ciò dimostrerà quale sia la reale volontà complessiva del nostro sistema industriale e di trasporto a volere una mobilità delle merci italiane diversa, paragonabile a quella degli altri grandi paesi europei. E’ un “salto di qualità” che bisogna fare lavorando all’obiettivo tutti insieme. Oltretutto, l’obiettivo che il documento si è dato, dimostrando come sia stata tenuta in conto la difficoltà dell’attuale situazione e il basso, chiamiamolo così, punto di partenza, appare contenuto e realistico: un aumento dei servizi intermodali del 40% in un triennio. Se ci sarà la volontà di tutti si può raggiungere. Anche perché quando si mette in moto una macchina porta miglioramenti in ogni settore. >



SI RIFERISCE A QUALCOSA IN PARTICOLARE?

Le faccio un esempio molto banale. In Europa viaggiano treni che trasportano 2.000 tonnellate, in Italia non possono circolare, il limite è 1.600. Tenga conto che parliamo degli stessi treni, di treni uguali, non di due categorie di treni diversi. In Italia non possono circolare semplicemente perché c'è una norma, dettata un tempo dalle problematiche che si creavano a livello dell'alimentazione elettrica, con il verificarsi di "strappi", che vieta

tale tonnellaggio. I problemi dell'alimentazione oggi sono risolti, ma la norma è restata. E' facile immaginare il caos che essa produce negli scali di confine, con i treni che devono essere spezzati e ricomposti. Per risolvere questo problema basta mettere intorno a un tavolo imprese ferroviarie, RFI e l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Se si affronta globalmente il problema dello sviluppo dell'intermodalità e del cargo su ferrovia, anche questi aspetti dovrebbero divenire di più facile soluzione. Un ulteriore

esempio: un problema da affrontare è quello degli orari, che devono essere concordati tra i terminalisti e le ferrovie, altrimenti emergono inefficienze. Lo dico per esperienza: quando era a Oceanogate, con la Contship abbiamo lavorato molto su questo aspetto del coordinamento dei diversi segmenti, che componevano il gruppo, marittimo, terminalistico, ferroviario, raggiungendo ottimi risultati. Ciò dimostra come sia importante lavorare insieme. La speranza è che si riesca a farlo e che tutti vogliano farlo.

FERCARGO

L'associazione FerCargo è nata nel gennaio del 2009. Oggi associa sedici imprese ferroviarie indipendenti dal Gruppo FS: Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, DB Schenker Rail Italia, Ferrovie Adriatico Sangritana, Ferrotramviaria, GTS Rail, Interporto Servizi Cargo, Hupac, Fuorimuro, InRail, Oceano Gate, Rail Cargo Italia, Rail One, Rail Traction Company e SBB Cargo Italia. Queste imprese rappresentano oggi nel nostro paese oltre un terzo del traffico merci su rotaia con circa 14 milioni di treni/km e 44 milioni di tonnellate trasportate l'anno con 1.550 treni a settimana. Un traffico in continua crescita: nel 2008, Trenitalia copriva l'89% del mercato e le imprese FerCargo il 5%, nel 2014 Trenitalia è scesa al 63%, mentre FerCargo è arrivata al 33%.

Umberto Ruggerone

Servono fatti concreti

Dopo tanto tempo speso in "analisi", è giunta l'ora di prendere decisioni da tradurre in realtà. Su tale volontà dovrà essere valutata l'azione di governo. Il documento è un buon inizio.



UMBERTO RUGGERONE

“Assologistica sta lavorando sul documento inviato dal ministero, preparando le osservazioni. Il primo giudizio che abbiamo dato è positivo, in primo luogo per il metodo proattivo che è stato scelto e anche per molte tematiche affrontate che riprendono questioni che Assologistica, come ha fatto anche l'Unione Interporti Riuniti, ha più volte in passato posto all'attenzione del governo, sollecitando interventi e soluzioni. E' evidente che nel do-

cumento alcuni argomenti sono solo accennati e meritano, quindi, un approfondimento”, sottolinea Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica con deleghe in materia di interporti e responsabile sviluppo e gestione dell'interporto Cim di Novara.

MI CITA QUALCUNO DEGLI ARGOMENTI CHE SECONDO LEI MERITANO UN APPROFONDIMENTO?

Parlo ad esempio del metodo per delineare la governance degli inter-

porti. Non credo che vada scelta la logica che si è cercato di applicare per le Autorità portuali, ossia quella dell'accorpamento. Oltretutto è un'esperienza già tentata in passato. L'accorpamento è figlio di una logica legata al territorio. Una logica che possiamo definire "statica", mentre l'attività di un interporto deve essere "dinamica" e proiettata su attività logistiche ad ampio raggio, che vanno spesso molto oltre l'ambito territoriale e regionale. Non a caso, e prendo ad esempio l'interporto di Novara, noi "ragioniamo" e collaboriamo strettamente con la Regione Piemonte, ma sull'argomento della logistica all'interno di un accordo siglato dalla stessa Regione con la Lombardia e la Liguria. Non ha senso immaginare, per limiti territoriali, l'attività dell'interporto novarese scollegata dall'economia milanese. Questa impostazione vale anche nella necessaria collaborazione che gli interporti devono sempre più stringere con gli scali marittimi. Gli attori di questa collaborazione devono scaturire non solo da logiche di "vicinanza", ma da logiche di convenienza, da logiche di business. Questo è un concetto da tenere presente nella costruzione, una necessità sottolineata dal documento del ministero, del "sistema" logistico nazionale, un sistema che non per nulla deve essere costruito a rete e per i grandi "assi" collegati all'Europa.

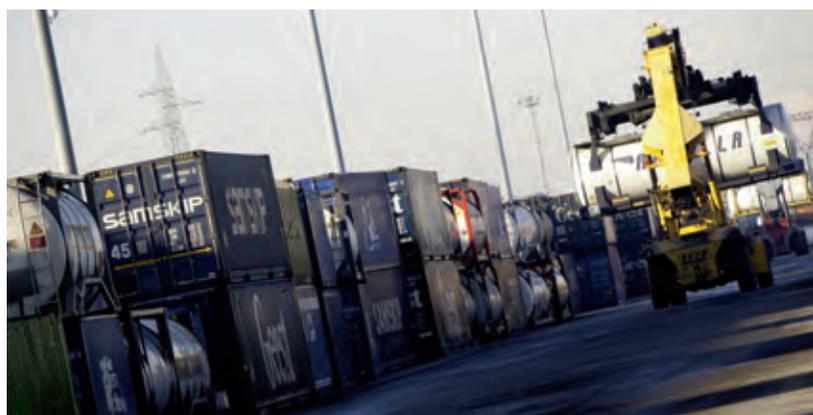
STA PARLANDO DI PORTI. NOVARA, PERÒ, NON HA TRAFFICO DI CONTAINER



MARITTIMI CON I PORTI ITALIANI ...

È così. Il nostro traffico intermodale, infatti, è quasi tutto internazionale e orientato verso il nord Europa, ma questo argomento è utile per ampliare e spiegare meglio il discorso che stavo facendo. Il Cim di Novara sta progettando di potenziare il

collegamento con i porti del nord Tirreno, in primo luogo con Savona che appare interessante specialmente per la presenza della Maersk e per la distanza che può giustificare il trasporto via treno. Lo stesso si sta facendo con il porto di Trieste, con cui si può aprire un corridoio doganale ferroviario. Lo scalo di Trieste, in virtù della sua storica vocazione di "porta"



verso oriente, ha le potenzialità per agevolare sbocchi su un mercato innovativo, come quello rappresentato dalla Turchia, con cui ha da tempo notevoli traffici, o dall'Iran e dal Medio Oriente. Si stanno valutando anche possibilità di collegamenti con porti

del centro e sud Italia. In quest'ultimo caso c'è da vincere la difficile sfida, ma non impossibile, di bilanciare i traffici. Questo nostro ventaglio di opzioni ha maggiori possibilità di essere tradotto in realtà operative, e mi riallaccio ai contenuti del documento del ministero, se ci s'impegna a realizzare un "sistema" logistico nazionale, sostenuto per quanto riguarda l'intermodalità e il trasporto merci ferroviario da un impianto di incentivi stabile e da oculate scelte infrastrutturali, anche di limitata portata, ma di grande rilievo per facilitare le connessioni specialmente per l'ultimo miglio. In generale, è da sottolineare che dopo una stagione di "analisi" e di "piani" rimasti sulla carta, oggi serve trasformare le scelte in decisioni concrete, reali. A proposito dell'intermodalità vorrei aggiungere che oggi, specialmente all'estero e nei paesi del nord Europa, l'uso del treno è considerato per questioni di salvaguarda ambientale e di sostenibilità una priorità importante. L'Italia deve allinearsi a queste scelte.

ESISTE, ED È INTERESSATA ANCHE NOVARA, UN PROBLEMA DI ADEGUAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE IN PARTICOLARE IN VISTA DELL'APERTURA DEI TUNNEL SVIZZERI, GOTTARDO E CENERI. QUAL È LA SUA OPINIONE?

È una forte sottolineatura nel

documento del governo su tale aspetto. RFI sta lavorando in particolare sulle linee sia di Chiasso sia di Luino e Gallarate, con quest'ultimo intervento finanziato dagli svizzeri. La speranza è che siano a regime in breve arco di tempo. Nell'ottica di un prevedibile aumento dei traffici, il Cim di Novara sta adeguando non solo le sue infrastrutture, potenziando il

terminal e lavorando alla possibilità di ricevere il più presto possibile treni da 700 metri, ma anche i servizi da offrire ai clienti. La strategia è quella di offrire agli operatori multimodali una vasta gamma di servizi, tra i quali la manutenzione carri e locomotive e un'area doganale interna all'interporto. Stiamo seguendo nella via del nostro sviluppo una strada nuova, non vogliamo basa-

re il rapporto con i clienti solo sul prezzo del trasporto, anche perché spesso si trova qualcuno che potrebbe offrirlo a un costo inferiore, ma su un insieme di offerte, appunto, di servizi. Ciò all'interno di una strategia di crescita che coinvolga noi e il cliente, l'operatore che deve trovare più conveniente attestarsi presso il nostro interporto, dove può trovare risposte a molte esigenze.

Il "discussion paper"

Delineata una nuova politica

Nelle conclusioni il "discussion paper" del ministero sottolinea due particolari obiettivi:

- tornare allo spirito originario della regolamentazione sugli interporti, favorendo l'aggregazione delle merci per consentire quelle economie di scala che possono consentire la massimizzazione al ricorso verso la soluzione ferroviaria;
- cucire l'intermodalità ferroviaria e marittima in una visione unitaria, evitando duplicazioni e competizioni interne, che sono destinate solo a danneggiare i collegamenti che costituiscono la chiave di volta per migliorare



la competitività della rete dei trasporti e dei servizi di logistica, indispensabili per il rafforzamento

competitivo dell'industria manifatturiera italiana.

LA LEVA FISCALE

Secondo il documento: "Una strada, che può consentire agli interporti di finanziare gli investimenti, è quella di prevedere la conversione dell'Imu, per la quota che viene indirizzata verso le casse statali, in risorse da vincolare agli investimenti per il potenziamento dei servizi interportuali e per l'ulteriore infrastrutturazione delle aree già in proprietà ... In questo modo si libererebbero risorse rilevanti ogni anno, che consentirebbero, già in tempi brevi anche con una programmazione di medio-lungo periodo, di generare un miglioramento nella qualità delle infrastrutture interportuali esistenti, a vantaggio della competitività del sistema logistico nazionale ... Una defiscalizzazione dell'Imu rappresenterebbe, quindi, un sostegno alla ripresa di ossigeno finanziario per gli interporti, sia per equilibrarne la struttura finanziaria sia per costituire un volano per un solido piano degli investimenti".

Ritorno al passato. "Sono due punti di notevole interesse, infatti, riguardo al primo, c'è da ricordare che gli interporti italiani si sono allontanati da quella che era l'impostazione originaria sulla quale erano stati pensati e realizzati. Mi rifaccio allo spirito che aveva mosso la legge 240/90, appunto oltre vent'anni fa, che, non va dimenticato, era titolata: 'Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità'. Un titolo che spesso non è stato rispettato: gli interporti si sono impegnati molto più

sul fronte immobiliare rispetto allo sviluppo della loro funzione principe che era quella di 'nodi logistici'. Ciò ha contribuito al declino del traffico ferroviario. Bisogna recuperare su questo terreno. Il secondo punto è nevralgico, infatti sottolinea un concetto fondamentale, quello che occorre 'cucire' l'intermodalità con un filo che abbracci marittimo e terrestre, porti con interporti, evitando duplicazioni. E' il famoso 'sistema', che mai finora si è realizzato. Nella ricerca di questo obiettivo occorre fare interventi infrastrutturali anche sull'ultimo miglio, ma facendo attenzione a salvaguardare la ferrovia", sottolinea Sebastiano Grasso, vicepresidente di Assologistica con delega per le politiche del trasporto ferroviario e vicepresidente Contship Italia Group.

I collegamenti. Il documento insiste sull'aspetto dei collegamenti: "Oggi siamo in presenza di una rarefazione dei collegamenti tra porti, interporti e principali piattaforme logistiche nazionali, con una dispersione dei volumi di traffico che certamente non favorisce la soluzione ferroviaria e intermodale, la quale, per avere competitività, deve essere dotata almeno di due caratteristiche:

- generare economie di scala, indispensabili per ottimizzare i carichi ferroviari;

QUALE SOSTEGNO PUBBLICO?

"Ogni singola modalità - sottolinea il documento - in funzione della propria capacità di lobby è andata in passato alla ricerca di provvidenze pubbliche, senza che vi fosse una strategia di sistema da parte del governo per indirizzare i comportamenti e le scelte degli operatori coerentemente con la visione europea della mobilità sostenibile. In costanza di sistematiche politiche fiscali e di sostegno all'autotrasporto, si sono affiancati, a corrente alternata e senza continuità temporale, provvedimenti a vantaggio dell'intermodalità (ferrobonus) e del trasporto marittimo (incentivi alle autostrade del mare). L'unica caratteristica in comune dell'insieme delle misure assunte era il peso costante e crescente sulla finanza pubblica, senza che ne fosse chiaro l'esito. Occorre invertire le logiche di azione politica, con una visione di sistema sulla tastiera complessiva delle misure di sostegno pubblico, mediante un'analisi costi/benefici che misuri gli effetti dei provvedimenti considerati nella generalità, al di fuori dell'approccio sinora seguito della specializzazione settoriale. In tal senso, occorre marcare una differenza rispetto al passato recente quando, anche in presenza di iniziative di incentivazione (in parte eterogenee), non si è riusciti a modificare il trend decrescente dell'intermodalità".

- creare connessioni su percorsi di media e lunga distanza, vale a dire laddove si esprime maggiormente il vantaggio concorrenziale della soluzione intermodale.

A queste due caratteristiche se ne aggiunge una terza, strategica per il nostro paese, vale a dire superare quelle condizioni di produzione dei treni merci non adeguate ad esprimere un prezzo di vendita al mercato coerente con la concorrenza degli altri modi di

trasporto. Tale squilibrio, generato, oltre che da una politica di sussidi pubblici all'autotrasporto unita alla scarsa continuità di sostegno pubblico all'intermodalità, anche dal fatto che la rete ferroviaria registra oggi una debolezza strutturale rispetto al quadro comparativo dell'organizzazione del traffico merci europeo. La rete ferroviaria nazionale deve essere dotata di caratteristiche adeguate alla massimizzazione della produttività dei convogli merci, in termini di sagome e profili, per consentire la formazione di convogli più lunghi e più pesanti ... Gli interventi previsti dal Piano commerciale RFI per il breve-medio periodo vanno già in questa direzione. A tale riguardo un focus specifico, con una chiara tempificazione, deve essere contenuta nel contratto di programma tra lo Stato e RFI, in corso di discussione e di sottoscrizione".

Un'Italia "lunga". E' rilevante sottolineare che il documento mette in evidenza il deficit della rete ferroviaria nazionale merci e "chiede" a RFI >

GLI INCENTIVI

Il documento ritiene indispensabile un sistema di incentivi che "assumano una forma strutturale, in modo da accompagnare il mercato almeno fino al raggiungimento degli standard prestazionali europei anche sulla rete italiana ... Ad ogni modo, bisognerà rendere certi e duraturi gli incentivi per l'intermodalità, in modo da consentire agli operatori del trasporto ferroviario e della logistica di effettuare investimenti indispensabili nelle flotte (locomotive e carri); ai clienti finali di avviare un processo di riconversione logistica che non sarà mai deciso, per gli elevati costi che comporta, se non sono evidenti a monte decisioni strategiche di politica dei trasporti che rendano competitiva l'intermodalità; agli interporti e ai centri logistici di realizzare quegli investimenti per il potenziamento dei servizi terminali ...".

di intervenire con urgenza, e “con una chiara tempificazione”, su tale aspetto. In quest’ottica il documento segnala il rischio che senza rapidi interventi l’Italia della ferrovia merci continui a “fermarsi” poco sotto le

Alpi. Un rischio da evitare: “Occorre allungare i servizi intermodali lungo il territorio nazionale, mediante una politica di incentivazione al prolungamento di quelli internazionali e ai collegamenti tra interporti, porti e princi-

pali piattaforme logistiche nazionali ... A tale proposito serve una coerente tempificazione che consenta da un lato di sfruttare appieno le capacità dei terminal settentrionali esistenti e dall’altro di cogliere l’opportunità

L’ULTIMO MIGLIO

Importante, secondo il documento, è il tema della programmazione degli interventi infrastrutturali relativi alle connessioni ferroviarie di ultimo miglio. L’ultimo miglio, nei porti come negli interporti, rappresenta un fattore decisivo per il funzionamento operativo efficace della filiera intermodale nel suo insieme. Come correttamente viene affermato dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, “non sono disciplinati neanche modus operandi funzionali per la gestione efficace degli scambi intermodali, del decongestionamento dei piazzali e della gestione degli spazi (che riguardano gli altri attori coinvolti nel ciclo portuale). Infine sul versante degli investimenti, sono disciplinati gli iter autorizzativi dei Piani regolatori portuali e dei Piani operativi portuali per i confronti con gli Enti locali, ma non è istituito un modello operativo per una programmazione organica portuale, ferroviaria, autostradale e interportuale tra i diversi soggetti e società che operano sia centralmente che sul territorio”. In tal senso, un elemento chiave su cui occorre intervenire in parallelo al contratto di programma di RFI è il tema dell’ultimo miglio laddove la proprietà dell’infrastruttura non sia delle Ferrovie dello Stato, condizione comune in molti porti e terminali intermodali. Per i porti, in coerenza con il Piano nazionale della logistica, si dovrebbe promuovere un tavolo di lavoro tra tutti gli attori interessati e RFI, e lo stesso dovrebbe farsi con le piattaforme intermodali e gli interporti strategici. Non ha senso, altrimenti, incrementare sagoma e moduli sulla rete e poi doversi impegnare in costose e inefficienti manovre per accedere ai nodi.



Treni merci in Germania. L'Italia deve recuperare velocemente su questo terreno anche per allinearsi alle direttive dell'Unione europea

connessa al nuovo Gottardo, per evitare che l’intermodalità riguardi sostanzialmente solo le linee di valico, bloccandosi in una Gronda Nord che poi scarica via gomma sul territorio italiano la grande parte del traffico. Il gestore della rete dovrà operare allora per garantire che siano attrezzati assi di collegamento con terminali strategici posti nelle regioni centrali e meridionali. In particolare occorre arrivare in tempi brevi all’apertura della linea adriatica ferroviaria al profilo P400: questo permetterà di allineare il sud Europa al nord Europa e sarà una delle chiavi di volta per l’ulteriore sviluppo dell’intermodalità, con un profilo P400 che potrà andare da Bari alla Svezia via ferrovia ... Insomma, occorre riscrivere la mappa strategica per gli interporti e i terminali intermodali del ventunesimo secolo. Un pezzo del futuro dell’Italia, dipende anche dal successo di questa sfida”. ■

In attesa dell'apertura del Gottardo

L'interporto è al centro di rilevanti progetti di ampliamento e potenziamento dei servizi tesi ad aumentare i traffici e i clienti.

L'interporto Cim (Centro intermodale merci) è un terminal di fondamentale importanza per le relazioni commerciali tra il nord ovest italiano, il Mediterraneo e l'Europa centro orientale, in quanto posizionato all'incrocio tra il corridoio Mediterraneo e il corridoio Genova-Rotterdam. Gli interventi di potenziamento previsti, nell'ottica dell'ormai prossima apertura dei nuovi trafori del Gottardo e del Fréjus, e in sinergia con il progetto della nuova linea Milano-Genova (Terzo Valico), contribuiranno a fare del novarese una tra le più importanti aree di transito dei flussi merci da e verso l'Europa meridionale. L'interporto è al centro di importanti progetti di ampliamento e di potenziamento non solo delle sue infrastrutture, ma anche dei servizi offerti. Secondo il Piano strategico di sviluppo industriale, infatti, tale sviluppo si articola in tre fasi. La prima prevede lo sviluppo funzionale di Cim Est e Nord-Est per la logistica e i servizi e di Cim ovest-Boschetto per la terminalistica. In questo ambito, nel luglio 2013, FS Logistica e l'interporto hanno siglato un accordo, una partnership industriale, per dare un ulteriore impulso al trasporto merci e alla logistica dell'intera zona di Novara. Grazie a questo intervento, sarà possibile incrementare il numero di treni lavorati facendo fronte alle richieste di attestazione di nuovi traffici, principalmente da Belgio, Olanda e Francia. La seconda fase (2016-2017) è volta a possibili investimenti addizionali e

 CIM spa
Interporto di Novara



all'integrazione dello scalo est con quello ovest con funzioni complementari, prevedendo la realizzazione di ulteriori spazi per la logistica e la pianificazione dell'infrastrutturazione necessaria per far fronte all'apertura del nuovo tunnel di base del Gottardo. La terza e ultima fase del programma di sviluppo (2018-2019) prevede un'espansione dell'attività terminalistica, sulla base di politiche e scelte innovative in termini di ICT, di ambiente (fotovoltaico e biomasse), di city/reverse logistics e di altre tecnologie operative. L'investimento complessivo ammonta a 120 milioni di euro per la prima fase, che diventeranno 350 milioni al termine del programma. ■

I NUMERI

L'interporto Cim si trova in prossimità dell'autostrada A4 Torino-Milano alla quale è collegato mediante la tangenziale di Novara. Inoltre, l'aeroporto di Malpensa dista a soli 31 km e può essere raggiungibile direttamente attraverso la SS 341. In termini ferroviari, può contare su collegamenti in tutte le direzioni, grazie alla linea Torino-Milano, alla Genova-Novara, alla Novara-Modane, alla Novara-Arona-Sempione. Si estende su un'area di circa 700 mila mq, di cui 67 mila sono destinati a magazzini. Gli operatori presenti sono 30. Ha la disponibilità di tre terminal ferroviari (uno di proprietà e due in locazione) serviti complessivamente da 13 binari che possono ricevere treni lunghi 600 m. Impiega 12 gru gommate per la movimentazione di Uti. Nell'interporto sono presenti officine per le prime riparazioni e la manutenzione di carri e locomotive, nonché di riparazione per container, casse e materiale rotabile. Il traffico camionistico per magazzini e terminal è stimato in 600 al giorno. Nel 2014, ha movimentato 3.250 coppie di treni, di cui 650 per Genk, nelle Fiandre, in Belgio, 500 per Rotterdam, 400 per Colonia, 250 per Valenton, nei pressi di Parigi, e altri 250 per la cittadina di Geleen, in Olanda.

Una porta aperta sull'Europa

La piattaforma intermodale trentina è diventata una struttura al servizio del corridoio del Brennero e del traffico di transito attraverso le Alpi.

L'interporto regionale di Trento oggi rappresenta per il Corridoio 5, lato italiano, l'unica piattaforma intermodale, adeguatamente strutturata e attiva, complementare al sistema veronese. Interbrennero, oltre che indispensabile al sistema logistico regionale, svolge quindi anche il ruolo di "valvola di sicurezza" capace di assorbire improvvise criticità che, per il lato italiano e a sud di Trento, si dovessero manifestare lungo le infrastrutture ferroviarie e viarie: grandi sinistri, calamità naturali straordinarie, picchi di traffico merci inattesi ovvero traffici di nicchia non gestiti adeguatamente dal sistema interportuale veronese e padano.



“L'interporto - afferma il presidente Paolo Duiella - per quantità di merci trasportate, per livelli e qualità del servizio, è una struttura specializzata per il traffico intermodale accompagnato. Un modello di trasporto molto flessibile che non necessita, per le aziende che lo sfruttano, di impegnarsi in investimenti di materiale intermodale ovvero di articolarsi con strutture operative dislocate presso gli scali di destinazione”. L'attività terminalistica è un servizio indispensabile per il settore industriale-produttivo regionale. La cosiddetta Ro.La. (Trento-Wörgl; Trento-Regensburg) infine consente al personale viaggiante di assolvere agli obblighi di riposo di legge. Tale modalità, oltre ai benefici logistici e infrastrutturali conseguiti con il decongestionamento e fluidificazione delle reti stradali regionali e nazionali, mitiga gli impatti ambientali legati al trasporto delle

merci, integrando le politiche di tutela e salvaguardia del territorio alpino. “Il ferroviario convenzionale, il trasporto di cellulosa, carbonato di calcio e di inerti, di merce pallettizzata completano l'attività terminalistica”, conclude il presidente dell'interporto.

Nella piattaforma logistica di Trento esistono le condizioni strutturali ed economiche per sostenere lo sviluppo del trasporto intermodale delle merci a soddisfazione della crescente domanda di servizi logistici efficienti e integrati più rispettosi dell'ambiente. “Tra le peculiarità che distinguono la nostra struttura - sottolinea Duiella - dobbiamo segnalare la disponibilità di nuovi immobili, magazzini e uffici di forme e dimensioni diverse destinati alla locazione o alla vendita. Magazzini a raso o in banchina, altezze dai 5 ai 14 metri, refrigerati e non. Uffici di varie metrature, finiti con pavimento galleggiante e cablaggio in fibra ottica”. Imminente infine l'attivazione del fast corridor doganale che collegherà Trento con i principali porti italiani. ■



I NUMERI

L'interporto di Trento è collegato con principali assi viari e ferroviari a livello regionale e nazionale. E' infatti collegato con l'Autostrada del Brennero (la A22), con la superstrada della Valsugana (la SS47), con la linea ferroviaria del Brennero. Si estende su una superficie di 100 ettari. Lo scalo intermodale è dotato di 9 binari, di cui 3 lunghi 750 metri e 4 di 650. I piazzali di movimentazione delle merci si sviluppano su 150 mila mq. Conta su un autoparco di 35 mila mq. La sezione doganale occupa 12 mila mq. Complessivamente, l'area destinata a magazzini, con diverse destinazioni (autotrasporto industriale e artigianale, logistica, spedizionieri, stoccaggio, commercio all'ingrosso) misura 340 mila mq.

Un fast corridor con Trieste?

Il presidente Bertolussi ha avanzato la proposta all'Autorità portuale giuliana. Un'opportunità importante per trasformare l'interporto sempre più in un "punto strategico" della logistica regionale.

L'interporto di Pordenone è pronto ad affrontare una nuova sfida per ampliare il ventaglio di opportunità offerte al mondo dell'imprenditoria operante nel settore dei trasporti e della logistica. La piattaforma della Destra Tagliamento si candida a diventare un corridoio doganale controllato tra Trieste-Pordenone, trasformando la propria zona ferroviaria in un'area doganale A3 di temporanea custodia, al pari di quanto già realizzato a Prato.

Dopo aver gettato le basi per l'avvio dei lavori di costruzione della stazione elementare con standard europei, l'interporto di Pordenone pensa già a un futuro di crescita, allargando gli orizzonti operativi con il vicino porto di Trieste. Nel corso di una giornata di matching avvenuto nella sede di Unindustria, il presidente del polo intermodale Giuseppe Bertolussi, appoggiato dagli operatori che operano all'interno della piattaforma logistica pordenonese, ha disegnato insieme all'Autorità portuale del capoluogo regionale possibili scenari per collaborazioni future. In questo ambito Bertolussi ha lanciato al commissario Zeno D'Agostino, presente in sala, una proposta immediatamente realizzabile. "A breve - ha spiegato Bertolussi - partirà la prima fase dei lavori di riassetto dello scalo esistente e successivamente quello per l'ampliamento di tutta l'area per adeguarla agli standard europei. Dal momento che al nostro interno abbiamo sia gli spazi per lo stoccaggio delle merci sia la struttura doganale, possiamo dare vita a un corridoio controllato Trieste-Pordenone con la merce che viaggia su treno. Così facendo offriremo al porto e, di conseguenza, al mercato, un rapido decongestionamento delle aree portuali mentre agli operatori efficienza e celerità nell'espletamento delle attività. Inoltre, potremmo intercettare ulteriore traffico da indirizzare lungo il corridoio ferroviario Italia-Serbia, che parte da Pordenone per giungere fino a Belgrado. Questa possibilità è frutto di un accordo siglato con la presidente della Regione Debora Serracchiani a luglio del 2014 nella capitale della Serbia". L'interporto ha da tempo avviato un percorso per diventare un punto strategico di riferimento in Friuli Venezia Giulia: "Un simile ambizioso disegno - ha detto Bor-



tolussi - necessita di diversi passaggi: un'azione sinergica con una forte adesione regionale, una definizione di linee strategiche omogenee e una decisa partecipazione delle autorità pubbliche. Noi siamo pronti per affrontare questa nuova sfida". ■

I NUMERI

Lo scopo della società che gestisce l'interporto è di assegnare in proprietà le aree edificabili e dare in locazione i magazzini di logistica e uffici. Offre inoltre assistenza, supporto tecnico e amministrativo a favore degli insediati, svolge attività di promozione dell'area e delle imprese che si trovano al suo interno. Le attività si sviluppano su una superficie complessiva pari a 85 ettari, direttamente collegati all'autostrada A28 e alla rete ferroviaria Udine-Venezia. Dell'intera superficie, 120 mila mq sono destinati alle aziende del commercio e dell'ingrosso, 150 mila agli spedizionieri e trasportatori, 150 mila al terminal intermodale, 250 mila a parcheggi, 30 mila all'area doganale e servizi connessi, 30 mila per insediamenti produttivi, 20 mila al centro direzionale. Le attività si sviluppano su una superficie coperta di magazzini e uffici pari a 372 mila mq in cui sono attive 65 aziende che danno lavoro a 560 persone.



Il primo interporto europeo

L'infrastruttura veronese è stata confermata dall'Associazione interporti tedeschi al vertice della classifica continentale. Nel 2015, raggiunto il record storico nella movimentazione treni.

Due eventi molto significativi si sono verificati a fine 2015: il primo, il confermato riconoscimento da parte dell'Associazione degli interporti tedeschi a Quadrante Europa come primo interporto europeo (proprio davanti a tre strutture tedesche), il secondo che finalmente nell'interporto veronese si sono superati i 15 mila treni lavorati nell'anno. Infatti



bre scorso il dei treni arrivati dal Quadrante raggiunto il va- 15.172 convo- in 7.569 cop- precedente re- appunto nel

ti al 31 dicem- volume totale e partiti al/ te Europa ha lore record di gli, distribuiti pie-anno. Il cord, stabilito 2014 è stato



commentato il presidente del Consorzio Matteo Gasparato. Il presidente ha anche commentato il "record" della movimentazione ferroviaria del 2015, collocandolo in una visione di ulteriore sviluppo: "Il risultato raggiunto è stato il frutto di un lavoro costante di ottimizzazione, di trasformazioni e di forti investimenti, tutte operazioni che hanno avuto alla base una corrispondenza con le nuove, emergenti esigenze della logistica. Su questa linea dobbiamo continuare a lavorare. Dobbiamo puntare a rafforzare ulteriormente il ruolo primario della logistica integrata, connettendo sempre meglio gli attori protagonisti dell'industria, del trasporto e della logistica e offrendo loro sempre più efficienti servizi. Tutto ciò guardando all'Europa: dobbiamo sviluppare e ampliare i collegamenti con il settentrione europeo, con i mercati dell'est e con il sistema portuale italiano". ■

I NUMERI

Posto all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud) e Serenissima (direttrice ovest-est), nonché all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie, l'interporto Quadrante Europa, gestito e ideato dal Consorzio ZAI, si estende su una superficie di 2,5 milioni di mq, con espansione prevista fino a 4,2 milioni. L'interporto è collegato direttamente con l'aeroporto di Verona-Villafranca. In futuro è previsto anche il collegamento con il canale fluvio marittimo Milano-Cremona-Mantova-Rovigo-Po di Levante. All'anno transitano nell'interporto oltre 6 milioni di tonnellate di merci su ferrovia e 20 milioni su gomma. L'interporto si concretizza in un sistema organico e integrato di servizi logistici al più alto livello di efficienza affiancati dall'intermodalità (casse mobili, semirimorchi, container). Si può con ragione definire come "parco di attività logistiche" in cui sono insediate oltre 130 aziende con 13 mila addetti (diretti e indiretti). Importanti sono le strutture ferroviarie che si estendono su un'area complessiva di circa 310 mila mq. La capacità massima del terminal ferroviario è di 550 mila unità/anno. E' costituito da 3 moduli e dispone nel suo complesso di 15 binari di carico e scarico e 6 di deposito, 7 gru a portale e 5 gru gommate. La lunghezza dei binari va da un minimo di 550 a un massimo di 650 metri. La struttura opera quotidianamente 24 coppie di treni. Attualmente, la direttrice ferroviaria più intensa è quella con la Germania, con una media di 21 coppie di treni giornalieri, seguono i collegamenti con la Danimarca e i Paesi Bassi.

Obiettivo: crescita continua

Molto importanti gli investimenti dedicati al miglioramento tecnologico, alla sostenibilità ambientale e all'intermodalità.

L'interporto padovano è nato nel giugno del 1973 su iniziativa del professor Mario Volpato, che può essere considerato il promotore dell'intermodalità moderna, dato che, insieme all'allora direttore commerciale delle FS Mauro Ferretti, conìò per primo la definizione di "interporto". Da allora, in più di 40 anni, la struttura ha fatto tanta strada da diventare un pilastro intermodale per la logistica di tutto il Nordest. E' una realtà frutto sia di un lavoro assiduo di programmazione fra istituzioni locali (i soci fondatori comune, provincia e camera di commercio), Regione, ministero dei Trasporti e FS, sia di un miglioramento continuo delle tecnologie applicate. Infatti, l'area terminalistica-ferroviaria è gestita con software proprietari sviluppati secondo i più moderni algoritmi adottati dalla migliore portualità internazionale ed entro il 2017 saranno installate quattro gru elettriche a portale che raddoppieranno la capacità del terminal intermodale a parità di superficie. Per questa operazio-



ne, l'investimento complessivo è di oltre 18 milioni di euro, cofinanziato al 20% dall'agenzia dell'Innovazione dell'Unione europea, oltre che da risorse degli azionisti a seguito dell'aumento di capitale deciso nel settembre 2015. Molta attenzione è riservata alla sostenibilità ambientale, come, ad esempio, dimostra il grande impianto fotovoltaico. Fiore all'occhiello di tale attenzione è CityPorto, il servizio di distribuzione urbana delle merci con mezzi a metano ed elettrici. Un progetto ideato e realizzato dall'interporto dodici anni fa e che rappresenta la migliore, e più "vecchia", esperienza di questo tipo nel nostro paese, poi presa ad esempio da diverse altre città. Le parole d'ordine di questo progetto, che ha come missione il miglioramento della qualità degli ambienti urbani, sono: trasporto sostenibile,



intermodalità, riduzione e moderazione del traffico. E' un servizio dedicato agli operatori del trasporto merci conto terzi, ma è accessibile anche a chi opera in conto proprio. I mezzi possono usufruire delle corsie preferenziali e hanno libero accesso, con possibilità di parcheggio, all'interno della Ztl per tutte le 24 ore. ■

I NUMERI

L'interporto è situato all'incrocio di vie di comunicazioni stradali e ferroviarie nevralgiche per il Veneto e il nord est. L'area di proprietà è di circa 1,1 milioni di mq, dei quali 469 mila sono destinati, complessivamente, ad area ferroviaria e 270 mila a magazzini, sulle cui coperture è installato uno dei maggiori impianti fotovoltaici su tetto italiani, con una produzione di più di 12 MW. Nell'interporto sono insediati 103 operatori. E' considerato un perfetto connubio fra spazi e servizi avanzati per aziende di autotrasporto e logistica di tutte le dimensioni grazie anche a un sofisticato cuore intermodale in grado di convertire traffico merci su gomma in efficiente traffico ferroviario. Nel 2014, sono stati oltre 5.500 i treni merci completi che hanno collegato regolarmente l'interporto ai principali porti nazionali ed europei. Il traffico, nel 2015, ha toccato i 275 mila Teu, con un incremento di quasi il 2% sull'anno precedente. Della merce movimentata il 43% viaggia su rotaia. Le operazioni di carico e scarico sono realizzate con 14 gru gommate in grado di sollevare container fino a 40 ton e gestite in modo efficiente grazie a un apposito software. L'interporto gestisce direttamente entrambi i terminal esistenti: il Nuovo Grande Terminal di proprietà della società e il terminal di FS Logistica, grazie a un accordo di locazione siglato con le FS.

Bilancio record e tanti progetti

Nel 2015 il più alto fatturato dell'azienda: la sostenibilità ambientale è stata la chiave per il decollo della logistica e del trasporto intermodale.

Sulla scorta di un 2015 che si chiude con risultati record, CePIM Interporto di Parma ha aperto il nuovo anno con un balzo in avanti su progetti e nuovi contratti. "Siamo molto soddisfatti", dichiara infatti Luigi Capitani, amministratore delegato. "Lo scorso anno abbiamo chiuso il bilancio con un fatturato record per i servizi logistici. L'impegno per il 2016 è di crescere ulteriormente, grazie alla flessibilità e alla modularità dei nostri servizi, alla nostra capacità di elaborare proposte diversificate e competitive che attraggono i clienti per l'estrema personalizzazione. Ogni azienda, infatti, è una realtà che sempre più si rivolge al mercato con un proprio profilo specifico, per il quale si differenzia dai competitor. Il nostro lavoro è affiancarle in questo processo di posizionamento, contribuendo a creare valore aggiunto per i loro prodotti con i nostri servizi". Per ottenere tali performance, si sta lavorando anche al potenziamento delle infrastrutture fisiche e digitali dell'interporto. Obiettivo: la razionalizzazione dei flussi delle merci. In questa ottica, CePIM ha aderito fin dal principio al progetto "Fast corridor", che entra in funzione a Parma proprio in queste settimane nel collegamento con La Spezia. "La predisposizione di questo progetto - spiega Capitani - che per-



mette lo svolgimento delle procedure con le merci ancora in viaggio e il trasferimento immediato dei container dai porti al nostro magazzino di temporanea custodia, senza ulteriori formalità doganali, ci ha permesso già nel 2015 di concentrare l'interesse del settore produttivo e logistico e di attrarre nuove merci e nuovi attori al CePIM. Su questo



I NUMERI

L'interporto di Parma è al centro di un bacino territoriale a forte vocazione produttiva e industriale, strategicamente posizionato all'incrocio tra l'autostrada A1 e l'A15 Parma-La Spezia, lungo l'asse ferroviario Milano-Bologna, a cui è collegato, lungo i segmenti nazionali delle Reti Ten-T. Si estende per oltre 2,5 kmq e ospita circa 90 aziende del settore, per un totale di oltre 1.600 addetti. È dotato di un terminal, per complessivi 15 km di lunghezza dei binari, e di un'area intermodale che copre un'area di 120 mila mq. I principali servizi localizzati all'interporto e destinati a operatori, visitatori e merci sono: dogana, gate controllo accessi, vigilanza, sistema di videosorveglianza, stazione di servizio Eni, aree di parcheggio "free", sportello bancario, ristorante e bar, hotel, hot spot wi-fi.

trend contiamo di crescere anche nel 2016". Nei prossimi mesi decollerà anche un altro progetto: l'elettificazione della dorsale ferroviaria di collegamento tra Castelguelfo e il terminal intermodale dell'interporto. "La sostenibilità ambientale - aggiunge Capitani - fa parte della mission del nostro interporto. Su questo punto essenziale abbiamo lavorato per renderlo anche un vantaggio competitivo: il potenziamento e la promozione del trasporto intermodale, nodo focale dell'attività in questi anni, sempre più fanno presa sui nostri clienti, che scelgono soluzioni a basso impatto ambientale nella gestione della loro catena logistica. I nostri stessi processi organizzativi sono stati rivisti in termini di sostenibilità ambientale. Di questo programma fa parte, ultimo nato, il progetto di realizzazione di una stazione di servizio a GNL. La nostra strategia è crescere usando tecnologie e servizi a basso impatto ambientale, dimostrando che l'ecosostenibilità può essere un fattore di successo, un'opportunità per fare impresa e offrire servizi a elevato valore aggiunto, anche sotto il profilo etico". ■

Il piano strategico 2016-2018

L'obiettivo è quello di sviluppare sempre più il settore dei servizi sia alle merci sia alle persone. Previsto un potenziamento dei servizi intermodali e un progetto di servizi dedicati all'automotive.

L'interporto di Bologna ha varato il Piano strategico 2016-2018. L'obiettivo è di mantenere intatta l'anima immobiliare e sviluppare quella dei servizi, alle merci e alle persone. Il Piano si concentra nel 2016 sulla focalizzazione delle performance e difesa della redditività, nel 2016-2017 sulla ricerca e attivazione di nuovi motori per la crescita vicino alle attività core, nel 2017-2018 sulla creazione di opzioni reali per la crescita di lungo periodo. Il percorso delineato culminerà con l'interporto di Bologna quale integratore di servizi hub, gestore dei servizi di network di prossimità e gestore dei servizi multimodali di corridoio. Nello specifico, il 2016 sarà caratterizzato dal consolidamento della parte riguardante la locazione degli immobili e dalla vendita di terreni; i servizi hub vedranno il consolidamento dei servizi di community alle imprese, dei servizi di manutenzione (carri, locomotori) e dei servizi di manovra ferroviaria e delle attività terminalistiche. Sono previsti anche lo sviluppo di un progetto collegato alla logistica nel campo della sanità, servizi ICT evoluti, servizio di gestione pratiche, verifica e formazione treni, magazzino conto terzi e servizio area doganale. Nel 2016, si inizieranno a sviluppare anche i servizi di HTO per la gestione slot di servizi intermodali esistenti e di nuova attivazione e un progetto di servizi per l'automotive. L'esercizio 2015 si è chiuso con un utile pari a oltre 11 milioni di euro grazie alla vendita immobiliare di numerosi magazzini. Dal 2016 al 2018 il piano industriale prevede assunzioni strategiche che porteranno la società ad avere un utile d'esercizio positivo in tutto l'arco del piano. Gli investimenti previsti saranno correlati allo sviluppo di business specifici per l'allargamento dell'area dei servizi



gestiti; secondo le previsioni i principali interventi sono connessi al raddoppio della capacità produttiva dell'officina manutenzione, non solo per allargare lo spazio di mercato per la riparazione dei carri ma anche per incominciare ad avviare i servizi di manutenzione per le locomotive. Accanto agli investimenti previsti per lo sviluppo dei nuovi servizi, la società dovrà continuare a investire sull'infrastruttura e sul suo sviluppo. Gli assi di intervento che caratterizzeranno le attività destinate a non avere ricaduta nel prossimo triennio ma funzionali al posizionamento strategico oltre la prospettiva di Piano sono la realizzazione del Sesto Molo nel porto di Trieste, l'allestimento di un'area di stoccaggio per le automobili, l'avvio delle procedure di pianificazione territoriale e urbanistica per realizzare lo sviluppo dell'infrastruttura interportuale nel 4° Piano Particolareggiato. ■

I NUMERI

Più di 100 aziende hanno scelto l'interporto di Bologna per la sua offerta di magazzini progettati e realizzati su misura delle loro esigenze, per l'alto livello di sicurezza e dei servizi presenti, per la sua posizione centrale lungo le direttrici del traffico merci nazionale ed europeo. Ha, infatti, un casello dedicato sull'autostrada Bologna-Padova ed è direttamente collegato alla rete ferroviaria nazionale lungo la linea Bologna-Padova-Venezia. Si estende su una superficie di 4,2 milioni di mq (con 1,2 milioni di mq di sviluppi futuri); i magazzini coperti ammontano a 500 mila mq; l'area ferroviaria copre circa 670 mila mq, con tre terminal (container, rinfuse, casse mobili). Nel 2015, si sono registrati 1,2 milioni di transiti camionistici, mentre il traffico ferroviario è ammontato, tra arrivi e partenze, a 2.883 treni, con un incremento del 4% sull'anno precedente nell'ultimo trimestre. I carri sono stati 44.779 (più 0,4% sul 2014).

Quanto manca la ferrovia ...

L'interporto potrebbe crescere molto se le caratteristiche delle linee ferroviarie fossero adeguate alle attuali esigenze logistiche.

Il distretto abbigliamento/tessile di Prato è uno dei più grandi centri industriali in Italia e uno dei più importanti a livello mondiale per la produzione di filati e tessuti di lana. Nel 2014, ha fatturato, secondo i dati dell'Unione Industriale Pratese, 4.192 milioni di euro, interessando oltre 8 mila imprese. L'export ha toccato nello stesso anno 2.483 milioni di euro. Questi numeri chiariscono bene l'importanza e la strategicità dell'Interporto della Toscana Centrale, ubicato, appunto, a Prato. "Un'efficiente logistica potrebbe rappresentare la carta vincente per un ulteriore sviluppo di un'area industriale di così rilevante portata", sottolinea Luciano Pannocchia, direttore dell'interporto. Il limite per raggiungere questo obiettivo sta nelle carenze infrastrutturali delle linee ferroviarie: perfino su una linea fondamentale per il paese, la Firenze-Bologna, ci sono limiti di sagoma, gli high cube non passano e sono quelli ovviamente maggiormente richiesti dagli operatori. "C'è una forte domanda di ferrovia, ma ne facciamo poca rispetto alle nostre potenzialità per limiti oggettivi. E' complicato fare logistica in un paese che continua a essere sordo a tale istanza: paradossalmente se potessimo ricevere un treno da 2.000 tonnellate lo dovremmo 'spezzare' perché la legge ce lo impedisce, non si possono superare le 1.600 tonnellate. Quindi, facciamo solo qualche treno spot che interessa il cemento, la metallurgia e il vetro". Così l'interporto è "assediato" dai camion, se ne possono contare fino a 3.000 al giorno. Eppure l'interporto ha fatto molto per aumentare l'efficienza dei collegamenti, come l'attivazione dei fast corridor doganali per il momento riservati solo al porto di Livorno. "Potremo dare una svolta decisiva allo sviluppo dell'Interporto e contemporaneamente aumentare, come dicevo, l'efficienza della filiera industriale del tessile, che vede uno sbocco molto importante nell'export, principalmente verso il Far East, solo se il sistema ferroviario del paese si adegua alle odierne esigenze. Certamente il crollo del traffico registrato da Trenitalia Cargo negli ultimi anni non è in questo senso un buon segnale", sottolinea Pannocchia. ■



I NUMERI

L'interporto è posizionato nel "cuore" dell'Italia centrale e della Toscana. Rispetto alle grandi vie di comunicazione, per quanto riguarda la strada, è situato tra l'A1, la Milano-Napoli, e l'A11, nota come la Firenze Mare, che collega il capoluogo toscano con Pisa; in termini ferroviari è raccordato con la linea Firenze-Bologna e la Prato-Firenze. E' posto anche a pochissimi chilometri dall'aeroporto di Firenze. L'interporto si estende su un'area di 700 mila mq (è prevista un'estensione per altri 300 mila mq su un'area già destinata dallo strumento urbanistico a questo fine). Conta, in particolare, su 91 mila mq di magazzini, 83 mila destinati alla piattaforma logistica, 104 mila per parcheggi e viabilità, 191 mila adibiti a verde e 24 mila ad uffici. Nell'interporto sono insediati 64 operatori. Importante struttura è la nuova piattaforma ferroviaria. Il terminal ha 4 binari operativi che possono ricevere treni lunghi oltre 700 metri. Il piazzale consente il carico/scarico di 4 treni al giorno per una movimentazione di 60 mila teu l'anno. Altri due binari, contigui agli altri 4, sono destinati alla movimentazione dei capannoni raccordati. Altri due binari sono dedicati allo stazionamento. E' presente un'area doganale.



Un nuovo player logistico

Posizionato in un punto nevralgico del centro Italia, l'interporto è in grado di offrire servizi, anche intermodali, a 360°.

L'interporto di Orte, provincia di Viterbo, a 60 chilometri da Roma, è un polo logistico multifunzionale unico per la capacità di proporre soluzioni operative integrate all'interno del maggior crocevia di infrastrutture di collegamento del centro Italia. L'azienda si caratterizza per la completezza dei servizi offerti, implementata dai servizi tipici dei terminal intermodali, con la gestione diretta dei servizi doganali e per tutte le attività di logistica e distribuzione. L'interporto si propone come partner per la fornitura di servizi doganali, intermodali e logistici ad alto valore aggiunto, garantendo sia l'esistenza di infrastrutture moderne e fruibili sia la gestione di tutti i servizi di movimentazione e



I NUMERI

L'interporto è localizzato a 250 metri dal casello dell'autostrada A1 Napoli-Milano e sullo svincolo della superstrada E45 Civitavecchia-Ravenna e rappresenta il maggiore snodo logistico sul principale crocevia ferroviario e stradale nord-sud ed est-ovest del centro Italia con posizionamento sull'asse del corridoio europeo Ten-T 5 Helsinki-La Valletta. Il terminal, con binario elettrificato di 650 m collegato direttamente alla rete ferroviaria nazionale, ha tre binari operativi da 650 m e si estende su 82 mila mq. A regime i magazzini a ribalta e Iva copriranno circa 53 mila mq (di cui 11 mila a temperatura controllata), altri 79 mila saranno destinati a stoccaggio doganale, di lunga e breve sosta. L'interporto fornisce servizi doganali, di deposito Iva, di destinatario e spedizioniere autorizzato, oltre che servizi di logistica integrata.

distribuzione fisica dei prodotti e perseguendo una strategia di business incentrata su innovazione, velocità ed eccellenza operativa. L'obiettivo primario è avere clienti soddisfatti e fedeli, rispondendo alle loro esigenze con soluzioni di trasporto affidabili, orientate al mercato. Flessibilità, innovazione e il miglioramento della qualità dei servizi sono principi centrali e condivisi a tutti i livelli dell'azienda.



E' stato avviato un graduale processo di diversificazione delle attività aziendali, riallocando in modo funzionale gli spazi operativi attualmente disponibili; in particolare, nel corso del 2015, è stato avviato l'ampliamento degli spazi di frigo conservazione, la cui entrata a regime, prevista per il secondo trimestre del 2016, permetterà di incrementare notevolmente le capacità di stoccaggio. La realizzazione del terminal ferroviario, entro il 2017, consentirà all'interporto di intercettare i grandi flussi di merci provenienti da nord, favorendone il trasferimento su ferro, decongestionando la rete logistica nel centro Italia. L'infrastruttura rappresenterà, infatti, il principale terminal ferroviario merci a nord di Roma, area sino a oggi caratterizzata dalla totale assenza di servizi intermodali. Il trasporto intermodale si basa principalmente: a) sulla possibilità di offrire un servizio a costi più bassi, sfruttando le economie di scala perseguibili e la non rottura del carico grazie all'utilizzo di unità standardizzate; b) sulla gestione integrata di tutte le operazioni di trasporto della merce. In tal modo, l'interporto di Orte potrà godere della sua completa funzionalità, garantendo la piena operatività dei servizi doganali e logistici, allo scopo di raggiungere le più elevate economie di scala e di massimizzare l'efficienza del sistema di trasporti integrato. ■

La qualità premia i servizi

Le società dell'interporto che gestiscono il terminal e l'impresa ferroviaria hanno chiuso il 2015 con rilevanti incrementi dell'attività.

L'Interporto Campano di Nola, Napoli, ha completato da alcuni anni la fase immobiliare e si è concentrato sullo sviluppo dei servizi logistici. Infatti, in attesa di un ampliamento, per il quale è stata fatta richiesta alla Regione Campania, quasi tutti gli spazi realizzati sono stati occupati. In questa fase si sta investendo nelle società controllate che si occupano della terminalizzazione, la Terminal Intermodale Nola-TIN, e delle attività di trasporto ferroviario, la Interporto Servizi Cargo-ISC. In particolare, la TIN dopo una fase di start up contraddistinta dalla partnership con operatori dotati di riconosciuto know how in ambito terminalistico, oggi è una società con la mission di gestire l'area intermodale e sviluppare il traffico combinato. I suoi dati di movimentazione sono in costante crescita, anche nel 2015 ha chiuso con un significativo incremento a due cifre. Le funzioni strategiche del terminal sono: accrescere le capacità ricettive e di movimentazione di porti caratterizzati da particolari problemi di congestione del traffico (Napoli e Salerno); concentrare la domanda attraverso la composizione di treni con container provenienti da porti diversi (Napoli, Salerno, Gioia Tauro, ecc.), offrendo in tal modo servizi altamente competitivi; velocizzare le operazioni doganali. L'impresa ferroviaria ISC, dal suo canto, ha effettuato nel 2015 sulle relazioni Milano-Pomezia-Nola e Verona-Nola 1.375 treni (più 16%) per una percorrenza di oltre 822 mila km e movimentato 24.168 unità di carico (più 16,5%). Il LoadFactor dei treni ha raggiunto un livello di assoluto rilievo (0,91). Un'ulteriore significativa crescita è prevista per il 2016, grazie al potenziamento dei servizi offerti al mercato: il Verona-Nola crescerà da 3 a 5 coppie di treni settimanali, sul Milano-Pomezia-Nola verrà effettuata tutti i sabato la sesta coppia settimanale, il Melzo-Nola, iniziato sul finire del 2015 in collaborazione con le società Contship (Hannibal e Oceanogate), crescerà nel corso dell'anno da 3 a 5 coppie settimanali. "Questi risultati - ha sottolineato l'AD Giuseppe Sciarone - sono dovuti all'elevata qualità dei servizi offerti dalla società, che si integrano perfettamente con i servizi terminalistici assicurati dalle altre società dell'Interporto Campano, che viene così a porsi come una delle principali strutture logistiche del paese, la principale del Mezzogiorno d'Italia". ■



I NUMERI

Dall'interporto si ha accesso diretto al casello autostradale di Nola, posto a un punto di snodo tra due autostrade, la A16, detta dei Due Mari, che collega Napoli con Canosa, e la A30, che collega Caserta con Salerno. Dista dal porto di Napoli solo 20 chilometri e 35 da quello di Salerno. Ciò consente agli operatori di poter sfruttare la flessibilità del trasporto su gomma. Grazie alla presenza della stazione ferroviaria merci "Nola Interporto" (13 binari), l'interporto è inserito nella rete ferroviaria nazionale e si collega via ferro sia con i porti del sud Italia sia con il nord del paese. Uno shuttle ferroviario giornaliero lo collega con lo scalo partenopeo. Il terminal intermodale (dotato di 7 coppie di binari lunghi 750 m) si estende su 225 mila mq, mentre l'area di temporanea custodia ne occupa 40 mila, il deposito Iva e la dogana 3 mila. La società ferroviaria ISC gestisce 12 relazioni nazionali e 51 internazionali, per un milione di chilometri l'anno percorsi da 1.500 treni. I servizi registrano una puntualità del 91%. I locomotori e i carri sono di ultima generazione abilitati al trasporto di tutte le tipologie di Uti. Sono presenti servizi di customer service e di tracking and tracing.

Banche e crediti

di Franco De Renzo

Scrivo alla fine di gennaio e non so come, a breve, sarà rivoluzionata la geografia delle banche. Intanto, continuiamo ad avere colpi di assestamento del valore dei titoli bancari che, una volta, sarebbe stato visto come l'inizio della fine del mercato, ora, invece, tra titoli che riscono a perdere il 40% in una giornata e a guadagnare il 20% in un'altra, la meraviglia e lo stupore stanno lasciando il campo all'indifferenza assoluta. Tranne per coloro che, costretti a vendere, contano le minusvalenze.

Tutte le banche hanno buoni motivi per allearsi con altre, soprattutto se hanno bilanci positivi (poche) e pochi debiti deteriorati (purtroppo nessuna). Dal matrimonio sembra che ognuno si aspetti solo di ricevere benefici e di lasciare ad altri le parti più ingombranti e pesanti. Sappiamo che questo non è possibile e non solo perché penso a bilanci non rispondenti a verità. L'indice Tier1 che deve essere almeno pari all'8%, non sembra la soluzione ai problemi delle banche europee. Avere in deposito almeno l'8% di quanto dato in prestito ai creditori, è soltanto un

indice, certamente non esaltante, ma in molti casi assolutamente non raggiunto da molte banche minori. Stabilire che sia corretto avere in deposito 8 per permettere di dare in prestito 100, può sembrare la regola dei grossi numeri, ma è molto rischioso. Se poi a questo aggiungiamo il totale dei crediti deteriorati o come molto variamente dettagliato nei resoconti delle banche, l'indice è assolutamente incapace di far comprendere se la banca ha una gestione corretta o anche solo fantasiosa.

Chi è lontano dalla stanza dei bottoni giustifica anche che un'impresa possa non restituire i soldi avuti in prestito perché l'attività imprenditoriale di per sé è rischiosa e non sempre i progetti, sia pur bellissimi sulla carta, trovano il

riscontro ideale nell'attività pratica. Quello che preoccupa la maggior parte degli investitori è che i soldi siano stati dati senza quell'attenzione necessaria in favore degli amici degli amici, incapaci, a danno di quelle attività produttive sane che, invece, avrebbero avuto bisogno di essere aiutate in momenti particolarmente duri, come quelli attuali.

Negli Stati Uniti, dopo i problemi che hanno visto fallire alcune banche nel 2009, gli studiosi, analizzando gli ultimi bilanci, sono arrivati alla conclusione che se i crediti deteriorati (comunque, difficilmente incassabili) raggiungono l'80% del

patrimonio della banca, la stessa è sull'orlo del fallimento. Adesso, se andiamo a fare la stessa analisi sulle nostre banche, piccole o grandi che siano, difficilmente, riusciremo a rimanere impassibili al grido di dolore che esse evidenziano. Solo casi isolati permettono sonni tranquilli ai loro vertici, agli azionisti e ai correntisti, soprattutto alla luce della nuova direttiva europea entrata in vigore il 1° gennaio 2016 e riguardante il Bail-In, cioè la disposizione che il salvataggio delle banche deve avvenire



"Forse è una fortuna che il prezzo delle materie prime, a iniziare dal petrolio e dalla benzina, sia così calato, altrimenti la situazione per i cittadini sarebbe assai più grave", sottolinea De Renzo

al proprio interno e senza poter contare sull'aiuto dello Stato, come invece avvenuto finora.

Questa situazione, tra l'altro, non rende erogabile il credito che l'impresa aspetta, perché prima c'era il direttore che conosceva l'imprenditore e aveva quella discrezionalità necessaria per capire se e come poter far intervenire la banca. Adesso anche nelle pratiche minime, se gli indici non corrispondono alle aspettative attese dalle banche, non ci sarà alcun credito erogato. Non per niente si dice che la banca presta l'ombrello quando c'è il sole e lo riuole indietro appena incomincia ad annuvolare.

Quando si facevano le valutazioni per le aziende, si cercava di capire il tasso di riferimento da considerare per calcolare >



investimenti che, se non si possiedono i capitali necessari, hanno la necessità di produrre valore aggiunto, reddito che deve essere utilizzato innanzitutto a pagare gli interessi passivi e a restituire il capitale preso a prestito. Se acquistiamo beni, la ruota ricomincia a girare, la gente crede nella ripresa e l'industria riparte, i soldi generano altra ricchezza, e si riprende quell'economia che prima della crisi ci vedeva in una fase certamente migliore. Forse abbiamo vissuto al di sopra delle nostre reali possibilità, questo non toglie che c'è bisogno di maggior coraggio da parte di tutti per rimettere in piedi l'economia già nei piccoli passi quotidiani. ■

Sempre più spesso si sente dire che "la banca presta l'ombrello quando c'è il sole e lo rivuole indietro appena comincia a piovere"

se l'investimento potesse essere remunerativo o meno. Con l'aria che tira, chi ha i soldi non li utilizza per paura della volatilità e perché la paura di perdere non solo gli interessi ma anche il capitale è talmente forte che si preferisce attendere tempi migliori. Il privato non mette neanche i soldi sul conto corrente, preferisce tenerli in cassaforte, magari della banca, per non correre il rischio di vederseli ridurre dalle malefatte di altri o di crediti deteriorati non incassati che fanno saltare conti, bilanci e istituti. Le banche, con la montagna di crediti deteriorati e difficili da incassare, prima di procedere ad erogare altri crediti vogliono essere quasi sicure che gli interessi e i capitali siano restituiti. Così il sistema si lamenta che la moneta circola poco e male, questo anche perché i privati non investono, le banche sono restie a concedere prestiti (se non ampiamente garantiti) e le imprese languono perché hanno finito i fondi a disposizione. Forse è una fortuna che molte materie prime (a iniziare dal petrolio) hanno un prezzo notevolmente più basso del normale, perché in caso contrario, la situazione non sarebbe solo più grave quando non addirittura terribile. L'italiano medio non vedendo un immediato futuro roseo, sta attento alle sue spese e non si sbilancia in acquisti se non indispensabili. Questo rallenta la piccola economia quotidiana che poi è l'ingranaggio essenziale per i grandi investimenti. Se si consuma di meno, non si può essere portati a effettuare



Molti, nell'attuale situazione bancaria, preferiscono conservare i soldi in cassaforte piuttosto che versarli su un conto corrente in banca

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

La vendita forzata

di **Marco Lenti***

Esaminati, nei numeri scorsi, i presupposti oggettivi e soggettivi per l'esercizio del diritto di ritenzione derivante dal privilegio speciale del vettore, dello spedizioniere e del depositario, occorre soffermarsi sulle modalità di vendita delle cose oggetto di ritenzione.

L'ultimo comma dell'art. 2761 cod. civ. richiama l'applicazione del terzo comma dell'art. 2756, il quale dispone che "il creditore può ritenere la cosa soggetta al privilegio finché non è soddisfatto del suo credito e può anche venderla secondo le norme stabilite per la vendita del pegno". La vendita delle cose date in pegno è regolata dall'art. 2797 il quale impone che:

- prima di procedere alla vendita, il creditore intimi al debitore di pagare il debito e gli accessori (interessi e spese) avvertendolo che in mancanza procederà alla vendita. Se le cose oggetto di ritenzione sono di proprietà di terzi, l'intimazione deve essere notificata anche al terzo. La norma stabilisce che l'intimazione debba essere notificata con l'ausilio dell'ufficiale giudiziario, ma la giurisprudenza ha riconosciuto la validità dell'intimazione trasmessa con qualsiasi mezzo idoneo a renderla nota al debitore e al terzo (ad esempio, una raccomandata con ricevuta di ritorno);
- se entro cinque giorni dall'intimazione non è proposta opposizione, o se questa è rigettata, il creditore può far vendere le cose secondo le modalità di seguito indicate. Occorre però precisare che :
 - il termine di cinque giorni vale solo nel caso in cui il debitore e il terzo abbiano la residenza o il domicilio nello stesso luogo ove ha residenza il creditore. In caso contrario i termini entro i quali può essere proposta l'opposizione coincidono con i termini a comparire previsti dal codice di procedura civile per le cause ordinarie, ovvero novanta giorni per i debitori e/o terzi residenti o domiciliati in Italia, e centocinquanta giorni per i debitori e/o terzi residenti all'estero;
 - l'opposizione alla vendita si propone attraverso la notifica di un atto di citazione. Si è a lungo dibattuto sulla natura del giudizio di opposizione: la più recente giurisprudenza è propensa a qualificare tale giudizio come un'opposizione all'esecuzione da proporsi dinanzi al giudice del luogo ove si trovano i beni (competente anche per l'esecuzione);
- se non è proposta l'opposizione, ovvero questa è rigettata, il creditore può far vendere le cose al pubblico incanto (secondo le forme previste dal codice di procedura civile), ovvero, se le cose hanno un prezzo di mer-



cato, al prezzo corrente attraverso un commissionario nominato dal tribunale; se si tratta di merci e di derrate, la vendita può anche essere eseguita da un mediatore iscritto alla camera di commercio. Nella pratica, il creditore procede al deposito di un'istanza di vendita dinanzi al tribunale del luogo ove si trovano le cose, il quale incarica un commissionario di venderle o all'asta o al prezzo di mercato. Una volta effettuata la vendita, il ricavato viene depositato su un conto corrente intestato al tribunale, il quale dispone l'assegnazione delle somme al creditore fino a concorrenza del suo credito (comprensivo di interessi e spese) e dispone la restituzione al debitore e/o al terzo dell'eventuale importo rimanente.

La procedura sopra descritta non è scevra di problemi pratici. Il più rilevante è che l'opposizione proposta dal debitore o dal terzo sospende la vendita sino a che la causa non è decisa in via definitiva. Poiché la sentenza che decide tale causa ha natura di accertamento, essa diventa definitiva solo con il passaggio in giudicato, il che può richiedere molti anni. La durata del procedimento di opposizione può essere incompatibile con la conservazione delle cose, specie se si tratta di beni deperibili. In tal caso, se vi è il timore che il deterioramento possa provocare la perdita della garanzia (come nel caso di derrate o prodotti alimentari), il creditore può chiedere al tribunale di essere autorizzato a vendere la cosa, depositando il prezzo a garanzia del credito. Peraltro, il debitore o il terzo può sempre domandare al tribunale la restituzione delle cose, a condizione che offra altra garanzia reale che il giudice riconosca idonea. ■

*** Studio legale Mordiglia**

20145 Milano – Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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

Implicazioni del ricorso a guardie

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta*

Il fenomeno della pirateria marittima ha visto cambiamenti significativi nel corso degli ultimi anni, con una crescita di episodi nell'area del West Africa e un progressivo spostamento dalle aree tradizionali del Golfo di Aden. Si è assistito anche a un mutamento nella tipologia degli assalti. Mentre nel Golfo di Aden e in Africa orientale gli attacchi sono stati di regola caratterizzati dal sequestro della nave protratto per molti mesi, almeno fino a tempi recenti in West Africa essi sono stati diretti al furto del carico (con sequestro della nave di limitata durata, sottrazione della merce trasportata - spesso con trasferimento su altra nave - e liberazione di nave ed equipaggio). In tempi recenti vi è stata qualche diminuzione delle azioni nel Golfo del Benin (soprattutto per effetto dell'aumento dei controlli a opera delle autorità locali), ma un'ondata di sequestri e attacchi nel Golfo del Biafra, in particolare nelle acque del Delta del Niger. La maggior parte dei sequestri, in questo Delta, ha avuto come obiettivo OSVs (Offshore Support Vessels) operanti nel campo del petrolio. Tali imbarcazioni sono state prese di mira soprattutto perché, per le loro caratteristiche (bassa velocità, minore manovrabilità), l'abbordaggio è meno complesso. Nel mese di luglio 2013 ad esempio si è verificato il sequestro della petroliera "MT Cotton", presa di mira per il carico di diesel nelle acque al largo del Gabon, un'area mai precedentemente soggetta a simili attacchi; i pirati hanno in particolare dirottato la nave verso il Ghana, dove hanno scaricato il carico in altra imbarcazione più leggera.

Più di recente alcuni pirati si sono impadroniti di una nave cisterna (la "Kerala") nelle acque territoriali dell'Angola, a conferma di una preoccupante tendenza all'estensione del loro raggio di azione. Le petroliere rimangono inoltre soggette a rischi significativi durante le fasi di rada a Lagos, Cotonou, Abidjan e in acque più orientali al largo di Gabon e Guinea equatoriale.

Tale stato di cose ha determinato una serie di cambiamenti negli strumenti contrattuali elaborati nel mondo dello shipping. Intertanko (associazione che raggruppa gli esponenti dello shipping nel settore petrolifero) ha di recente appor-

tato modifiche alla propria clausola pirateria, al fine di prevedere e disciplinare i rischi cui sono esposti gli armatori durante la rada in attesa di scaricare o caricare la merce. Le modifiche operano per i contratti di noleggio a tempo e a viaggio, e affidano agli armatori la scelta del luogo di attesa della nave, ammettendo dunque la possibilità che, laddove il consueto luogo di ancoraggio non sia sicuro, la nave possa attendere altrove (anche a molte miglia dal porto, fuori dalla portata di potenziali attacchi). La clausola prevede inoltre, che qualora l'armatore opti per tale soluzione, l'avviso di prontezza può essere inoltrato dal luogo di attesa in rada, e il termine di stalling comincerà in tal caso a decorrere da tale momento. Tale modifica di fatto pone a carico dei charterers l'obbligo di corrispondere agli armatori un nolo addizionale per tutto il tempo trascorso in rada, oltre ai costi di carburante, premi assicurativi, e in generale i costi sostenuti dagli armatori per tale opzione.



Le petroliere continuano a essere a rischio di assalti nelle acque di Lagos, Cotonou, Abidjan e al largo del Gabon e della Guinea equatoriale

A prescindere dalla capacità di modificare la rotta per evitare zone poco sicure, il principale strumento adottato negli ultimi anni quale misura di prevenzione e contrasto alla pirateria è la presenza di soggetti armati a bordo delle navi, fattispecie che, inevitabilmente, determina questioni delicate e di difficile gestione: basti pensare al ruolo del comandante e la necessità di garantire un adeguato coordinamen-

armate sulle navi

to con la presenza di soggetti armati a bordo, la necessità di calibrare l'impiego dell'uso della forza, di selezionare adeguatamente i soggetti dei quali gli armatori si avvalgono.

Il punto è stato dapprima oggetto di ripetuti interventi da parte dell'IMO, in particolare con la circolare IMO 1405 - Guidance to Shipowners; il documento è stato preparato in un momento in cui la pirateria era di fatto un fenomeno largamente concentrato nel Golfo di Aden, e la circostanza traspare con evidenza dal testo. La circolare enfatizza l'indispensabilità di tener conto della disciplina applicabile per effetto delle normative esistenti nello Stato di bandiera e negli Stati costieri ove le navi fanno scalo, e viene inoltre ribadita l'indispensabilità di garantire il massimo coordinamento possibile nell'uso delle guardie armate con le procedure di best management adottate a bordo, e con il ruolo del comandante.

L'IMO è in seguito intervenuta anche con la propria circolare 1443 per dettare le linee guida per i contractors privati a bordo di navi. La circolare predetta contiene una particolare sezione (5.15) intitolata "Uso della Forza", che chiarisce come questo debba costituire solo l'ultimo mezzo di tutela, a prescindere dalla tipologia di rischio effettivamente corso dall'imbarcazione.

Da un punto di vista contrattuale, lo strumento elaborato per disciplinare l'impiego di guardie armate a bordo è come noto il "Guardcon", predisposto da Bimco congiuntamente con rappresentanti del mondo armatoriale, assicurativo, P&I e legale. Si tratta di un contratto-tipo alquanto dettagliato, che indica (tra l'altro) gli standard ai quali devono attenersi i Contractors con riguardo a copertura assicurativa, permessi e licenze, e contiene una disciplina particolarmente dettagliata con riguardo a responsabilità e poteri di controllo del comandante.

Si è pensato a lungo alla creazione di una versione specifica del "Guardcon" destinata all'impiego in West Africa soprattutto per tener conto del fatto che la gran parte degli assalti si verifica in acque territoriali e che le leggi vigenti nella maggioranza degli Stati dell'area stabiliscono che solo soggetti di nazionalità di tali Stati possano portare armi nelle acque territoriali. Alla fine si è deciso di non ricorrere a un contratto specifico, bensì a dettare delle linee guida che segnalano la necessità di operare con particolare cautela, per tener conto delle specificità esistenti nell'area. Le linee



La presenza di guardie armate a bordo delle navi solleva questioni delicate e di complessa gestione

guida in esame sono state tracciate in una circolare IMO (Guidelines for the use of Guardcon, when engaging PMSCs as intermediaries to employ local security guards within territorial waters) che indica le opzioni disponibili per gli armatori che intendano munirsi di un servizio di vigilanza e prevenzione a bordo in funzione antipirateria nelle acque del Golfo di Guinea. In seguito la circolare contiene una raccomandazione (definita un "health warning") in merito all'indispensabilità dell'adozione di misure di controllo e selezione in sede di arruolamento di soggetti locali, evidenziando che l'impostazione stessa del contratto esclude che il rapporto contrattuale possa essere realizzato tramite intermediari. ■

***Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

Sanzioni amministrative

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Con la recente circolare 22/D del 28 dicembre 2015, l'agenzia delle dogane affronta l'annosa questione circa la legittimazione passiva, relativa alle sanzioni amministrative a carico dei rappresentanti in dogana. La finalità della circolare è quella di uniformare i comportamenti degli uffici doganali evitando risultati discordanti in merito all'attribuzione delle responsabilità, in caso di violazioni accertate nell'espletamento del processo di sdoganamento. La circolare focalizza il ruolo e la responsabilità dei rappresentanti, tenendo conto delle modalità possibili con cui può essere esercitata la rappresentanza in dogana, diretta e indiretta. In riferimento alle operazioni espletate in rappresentanza indiretta, relativamente all'obbligazione doganale, ovvero all'obbligo di corrispondere i dazi, il rappresentante, in conseguenza dell'incarico conferito acquisisce la qualifica di "dichiarante", con la conseguenza di essere direttamente responsabile dei maggiori diritti eventualmente dovuti, in solido con l'importatore, art. 201, paragrafi 2



e 3, CDC. Gli uffici doganali potranno quindi pretendere il pagamento del debito doganale dal proprietario delle merci o dal rappresentante doganale.

Nel caso della rappresentanza diretta, il doganalista che agisce in tale veste non è il dichiarante, posizione giuridica che nel caso di specie viene ricondotta alla figura dell'importatore/proprietario delle merci, ossia il solo responsabile dell'obbligazione doganale. La responsabilità del doganalista in relazione ai dazi in rappresentanza diretta, non è tuttavia del tutto esclusa: può essere chiamato a rispondere qualora ricorrano le condizioni di cui all'art. 201, paragrafo 3, CDC ossia quando lo stesso ha presentato una dichiarazione sulla base di dati errati dei quali avrebbe dovuto essere "ragionevolmente" a conoscenza. La circolare precisa in quali casi poteva considerarsi "ragionevolmente" a conoscenza della erroneità dei sopra richiamati dati.

Nel merito della responsabilità sanzionatoria dei rappresentanti in dogana, l'agenzia precisa che occorre tenere conto della condotta materiale di colui che ha commesso l'infrazione, in applicazione degli articoli 5, 6 e 7 del D.L. 472/1997. Nonostante la disciplina in questione contenga una presunzione di responsabilità in capo all'autore materiale del fatto costituente violazione punibile (ovvero il rappresentante doganale, in quanto soggetto che pone in essere l'attività di dichiarazione), non si può non tenere conto di due situazioni: il soggetto che beneficia della violazione posta in essere dall'autore materiale è l'importatore/proprietario delle merci; la dichiarazione doganale viene presentata dal rappresentante sulla base di informazioni ed elementi che non acquisisce direttamente, ma che riceve dal rappresentato e dalla documentazione fornita a corredo; il rappresentante doganale avrà la possibilità di avvalersi della figura dell'autore mediato di cui all'articolo 10 del D.L. n. 472/1997, al fine di ricondurre la responsabilità amministrativa della violazione sul rappresentato, sottraendosi all'applicazione di sanzioni. Il rappresentante potrà evitare di vedersi addebitata la responsabilità se saprà dimostrare di aver agito con la diligenza del professionista sull'operazione; la circolare in questione, ai fini della valutazione della responsabilità del rappresentante in dogana, ricorre al criterio di diligenza previsto dall'art. 1176, comma 2 c.c. L'ufficio delle dogane dovrà valutare se l'intermediario abbia esercitato il mandato con la diligenza da escludere ogni sua responsabilità di tipo amministrativo.

Al fine di dimostrare l'assenza di responsabilità per l'inesattezza o l'irregolarità della documentazione e dei dati contenuti nella dichiarazione, non è sufficiente la produzione di un mandato dettagliato nel quale si attribuisce la responsabilità al rappresentato, ma occorre dimostrare di avere vagliato le circostanze delle situazioni con la competenza di un professionista; a tale proposito sono determinanti, ad esempio, richieste di chiarimento inviate a mezzo e-mail e le relative risposte che potranno assumere rilevanza ai fini della valutazione della responsabilità. La circolare chiarisce i casi delle violazioni "formali", ovvero di quelle violazioni delle norme doganali che non comportano alcun debito di imposta. Ciò si verifica se non è stato arrecato alcun danno erariale e non si è arrecato pregiudizio all'attività di controllo dell'amministrazione finanziaria. Pertanto, la sussistenza di una sola di queste due condizioni comporterà l'inapplicabilità dell'esimente della violazione formale e la conseguente punibilità della violazione. ■

Per certificare le competenze

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Si terrà il 26 febbraio, a Genova, un seminario in materia di certificazione delle competenze e delle figure professionali, finalizzato ad approfondire la possibilità di sviluppo di un modello specificamente declinato sulle esigenze e sulle caratteristiche del settore logistica e trasporti. Il seminario è organizzato da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, capofila del piano formativo settoriale "PLUS - Logistica competitiva" finanziato da Fondimpresa e promosso dalle associazioni datoriali nazionali Assiterminal, Assologistica, Fise Uniport e le organizzazioni sindacali nazionali Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti. Nell'ambito del piano è stata effettuata - in linea di continuità con alcune esperienze



già realizzate in precedenti piani di formazione continua promossi dalle stesse parti sociali - una sperimentazione territoriale in materia di certificazione delle competenze, attraverso la messa a punto di una metodologia partecipata dai diversi attori settoriali. Il prossimo seminario intende, tuttavia, segnare un passaggio ulteriore: dalla sperimentazione al modello. Importanti novità normative sono infatti intervenute da diversi mesi, a livello nazionale, a disciplinare la complessa materia del riconoscimento e della certificazione delle competenze e si rende perciò necessaria la proposta di un modello strutturato e "a tutto tondo". A metà luglio è stato firmato dal ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, di concerto con il ministro dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, il decreto che recepisce l'intesa in Conferenza Stato/Regioni del 22 gennaio 2015 che definisce il quadro operativo per il riconoscimento a livello nazionale delle qualificazioni regionali e delle relative competenze nell'ambito del repertorio nazionale dei titoli di istruzione e formazione e delle qualificazioni professionali di cui all'art. 8 del D.lgs. del 16/01/2013, n. 13. Il decreto rappresenta un punto

centrale nel percorso di costruzione del sistema nazionale di certificazione delle competenze in quanto definisce il quadro nazionale in base al quale le qualificazioni rilasciate a livello regionale sono riconosciute e spendibili sull'intero territorio nazionale, e i riferimenti operativi degli standard di processo, attestazione, registrazione e sistema. Tali riferimenti rappresentano la base metodologica comune a livello nazionale alla luce della quale le Regioni organizzano i servizi di individuazione, validazione e certificazione delle competenze acquisite nei diversi contesti di apprendimento. In questo quadro di riferimento, il seminario potrà creare le condizioni per un confronto stabile su un tema che risulta assolutamente non secondario per la crescita occupazionale delle persone e, insieme, per la competitività delle imprese. Introdurrà l'evento Ilaria Cavo, assessore alla Comunicazione, Formazione, Politiche giovanili e Culturali Regione Liguria. Seguiranno gli interventi di: parti sociali che hanno promosso il piano formativo; Genziana Giacomelli, direttore di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica capofila del progetto; aziende significativamente coinvolte sul tema; Isfol, che porterà un contributo scientifico basato su aspetti già affrontati su tavoli nazionali; Regione Liguria ed Arsel Liguria, che presenteranno lo stato dei lavori sul territorio regionale, in materia sia di certificazione delle competenze che di figure professionali. Chiuderà i lavori Amarildo Arzuffi, responsabile Area Formazione di Fondimpresa, il Fondo che ha finanziato il piano formativo con risorse a valere su Avviso 4/2014. "Il valore aggiunto del seminario che stiamo organizzando - commenta Genziana Giacomelli - sta proprio nel tentativo di mettere insieme i punti di vista più autorevoli sul tema delle competenze. Si tratta di un tema arrivato a un crocevia decisivo e che non è più possibile mantenere al livello di sperimentazioni isolate. Il momento storico e normativo chiede di fare un salto compiuto dalla sperimentazione a un modello condiviso. Un lavoro serio e analitico svolto sulle singole competenze avrà inoltre un importante effetto secondario, quello cioè di mettere a fuoco le nuove professionalità richieste dal nostro settore, che di quelle competenze - variamente combinate - costituiscono l'aggregazione. Proprio in quest'ottica, la Regione Liguria ha di recente acquisito alcuni risultati del nostro lavoro per aggiornare il proprio repertorio di figure professionali". ■

catani@scuolatrasporti.com

Olio esausto da frittura e rispetto

di **Marco Ronco***

Forward logistics e reverse logistics sono un tutt'uno della gestione delle supply chain. E mentre la forward logistics è di fatto fortemente legata allo sviluppo del business dell'organizzazione cui si applica, la reverse logistics è più fortemente legata all'aspetto ambientale o comunque ad aspetti di ritiro di strumenti a supporto della forward logistics stessa. Nell'ambito delle sue attività, HAVI Logistics, socio di SOS Logistica da diversi anni, dà significativa importanza a questa fase del processo e supporta i suoi clienti in tutte le attività necessarie. La cosa non facile, ma potenzialmente realizzabile, è quella di far sì che tale tipo di attività possa anche essere fonte di guadagno o comunque non fonte di perdita, a fronte di un elevato valore aggiunto fornito al cliente. E' il caso del ritiro dell'olio



esausto (detto UCO, Used Cooking Oil) utilizzato dal principale cliente di HAVI Logistics, McDonald's, per la frittura delle patatine. Tale olio, seppur non più utilizzabile per scopi alimentari, rappresenta di fatto un'importante base per altre attività. Il suo ritiro, nel totale rispetto delle regole ambientali, consente anche di portare un contributo importante all'ambiente. Ecco qui di seguito, in un breve racconto, il progetto implementato negli anni scorsi da HAVI Logistics, oggi finalmente a regime.

L'idea di valorizzare al massimo l'olio vegetale esausto prodotto dalle friggitorie dei ristoranti si è sviluppata a partire dal 2010 a seguito dell'aumento del valore di questo materiale sul mercato oltre che della sempre alta sensibilità ambientale di McDonald's. Il suo uso principale è la sua trasformazione in biodiesel ma è anche utilizzato per altre applicazioni nei campi più svariati, dalla cosmetica all'agricoltura. Dall'idea, il progetto esecutivo è potuto partire tra il 2013 e il 2014. Dopo un duro lavoro soprattutto legato al rispetto delle normative.

La raccolta dell'olio. Fin da subito si è individuato nella distribu-



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

zione logistica, quindi nei mezzi di Havi Logistics, la soluzione ottimale per la raccolta. Fra varie soluzioni, l'unica percorribile per questioni principalmente normative è stata l'installazione di serbatoi sotto ogni camion (quindi all'esterno, non al contatto con gli alimenti) per la raccolta di tale olio esausto. Il passo successivo è stato quello di capire come trasferire l'UCO dal recipiente del ristorante al serbatoio del camion: dopo diversi studi e progettazioni è stata predisposta una pompa di aspirazione montata accanto al serbatoio, con un quadro comandi semplice e intuitivo, che tramite un tubo trasferisce in pochi minuti tutto l'olio. I recipienti in uso nel passato sui ristoranti, semplici bidoni di plastica, erano però scomodi da movimentare. Si è pensato quindi a un recipiente che potesse: integrarsi più facilmente con il sistema di aspirazione del camion; garantire più sicurezza in caso di rovesciamento, colpi, intemperie; facilità di movimentazione; filtraggio del liquido immesso; possibilità di conteggio dei litri aspirati (per consentire una corretta valorizzazione). Le idee e i prototipi sono stati tanti, si è giunti alla fine a quello che soddisfaceva tutti i requisiti: il carrello denominato "Oscar" (Oil Storage Container Assisting Restaurants). Un contenitore-carrello d'acciaio, dotato di filtri, coperchi, tubo da connettere alla pompa del camion. Capienza 200 litri, dimensioni tali da rendere praticamente impossibile il ribaltamento. Sul fronte è stata integrata una specula visiva graduata così da permettere la verifica istantanea dei litri di olio presenti nell'"Oscar". Il kit di aspirazione del camion e il carrello sono stati testati per 6 mesi su 8 ristoranti, dando fin da subito ottimi risultati e permettendo piccoli aggiustamenti e miglioramenti che hanno portato al sistema attualmente operativo su oltre 500 ristoranti in tutta Italia nell'arco di un anno dalla partenza.

Stoccaggio e vendita. Havi Logistics aveva trovato la soluzione per raccogliere l'UCO ma parallelamente si pensava a come poterlo poi vendere agli impianti di raffinazione interessati. Anche in questo caso sono state vagliate varie soluzioni e subito la più efficiente è sembrata quella di stoccarlo presso i centri distributivi dove i camion della distribuzione fanno sempre ritorno, una volta finito il giro di consegne. La modalità ottimale si è rivelata una cisterna da installare presso ogni CeDi,

dell'ambiente, il caso McDonald's

abbastanza capiente da poter contenere almeno 50 tonni di UCO, con un sistema di pompaggio in grado di integrarsi con i serbatoi dei mezzi e con le autobotti delle raffinerie. Una volta ottenute le necessarie autorizzazioni, il sistema era finalmente terminato. Tutt'oggi i mezzi che rientrano dalla distribuzione scaricano l'UCO ritirato dai ristoranti nelle apposite cisterne. Una volta che nella cisterne si raggiunge la quantità necessaria per un'autobotte (30 tons), l'olio viene ritirato e acquistato dalla raffineria con un suo mezzo.

L'opportunità. Il valore dell'UCO si comporta sul mercato con le stesse logiche di altre materie prime come il petrolio. La vendita sul mercato è il ricavo di questo progetto. I ristoranti riescono a valorizzare al massimo l'olio esausto in quanto Havi Logistics riesce a contrattare un buon prezzo sul mercato grazie all'ottima qualità del prodotto ottenuta anche tramite l'uso di filtri e procedure operative e a un costo logistico ridotto. Sen-

HAVI LOGISTICS ITALY

La società è parte di HAVI Logistics Europe, presente in 37 paesi europei (48 nel mondo) con 60 centri di distribuzione, oltre 750 mezzi a tre temperature, 5.800 collaboratori e un fatturato complessivo superiore a 4.400 milioni di euro. In Italia, HAVI acquista, gestisce e rivende i prodotti selezionati dai propri clienti, consegnandoli su circa 1.000 punti vendita sull'intero territorio nazionale.

za contare l'enorme saving ambientale dato dal risparmio di emissioni di CO2 per lo smaltimento di diverse decine di tons/mese dell'olio esausto. Un successo quindi? Per l'ambiente sicuramente, ma anche una buona opportunità di business e un importante valore fornito al cliente. Una scelta vincente, insomma.

*Consigliere di SOS Logistics e Managing Director Business & Supply Chain Development HAVI Logistics



VISITATE IL SITO EUROMERCI

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

www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

Logistica sostenibile e le esigenze del mercato

In un convegno, presentate tante “ricette” per migliorare e rendere più sostenibili i processi logistici anche con un ritorno economico.

di **Paolo Sartor**

La logistica sostenibile è un universo che coinvolge molteplici segmenti e svariati protagonisti dell'economia. La ricerca di un miglioramento continuo richiede un approccio sistemico e collaborativo tra i vari soggetti coinvolti nella catena logistica così come ha messo in evidenza il recente convegno organizzato a Milano da Assologistica Cultura e Formazione e SOS Logistica, in collaborazione con l'Università di Milano-Bicocca, dal titolo “Logistica sostenibile: tradurre nella pratica quotidiana percorsi di innovazione e sostenibilità”. Il convegno ha sottolineato quanto il tema di coniugare il rispetto per l'ambiente con le esigenze del mercato sia di grande attualità e dagli sviluppi estremamente interessanti anche dal punto di vista del ritorno economico e della competitività delle imprese.

Nel suo intervento di apertura, il coordinatore della giornata, Tito Zavarella, CEO della società di consulenza strategica GEA, ha descritto lo scenario attuale fatto di catene di approvvigionamento sempre più lunghe, un crescente sviluppo dell'eCommerce che vuole tempi di risposta più brevi e una maturità e saturazione di molti mercati che richiedono cicli di sostituzione dei prodotti molto più brevi. Per questi fattori i risultati sulle emissioni inquinanti permangono ancora molto distanti dai target anche per effetto, entrando nello specifico dell'Europa e in particolare dell'Italia, di una scarsa

intensità di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie con continuo arretramento della quota volumi trasportati via treno. Cosa fare allora per recuperare? Nuove metriche, più trasversalità, nuovi stakeholder e un'attenzione alla rivoluzione digitale sono la sintesi dell'analisi. Necessario dunque uscire dalla monocultura della CO2 come unico parametro misurato, approntando invece nuovi KPI sulla base del fatto che non si può gestire ciò che non si può misurare.

Perché parlare di psicologia in un contesto di logistica sostenibile? Luca Vecchio, professore associato di

psicologia del lavoro all'Università Milano-Bicocca, attraverso un'indagine sviluppata in collaborazione con SOS Logistica e Assologistica ha sottolineato l'importanza della cultura organizzativa. L'attenzione ai temi della sostenibilità ambientale appare un fatto ormai acquisito nei contesti organizzativi sia sul piano della sensibilità e degli atteggiamenti verso il problema sia sul piano delle pratiche. Di fatto, le aziende coinvolte nell'indagine si riconoscono come attori importanti per promuovere la sostenibilità ed effettivamente investono nel “green”. In questo scenario, il settore della logistica



Dal comportamento di tante importanti aziende emerge come sia sempre più possibile coniugare, grazie all'innovazione, temi di salvaguardia ambientale con gli obiettivi di ridurre i costi e aumentare i ricavi

appare meno coinvolto rispetto ad altri settori sia per quanto riguarda la percezione di "vicinanza" all'ambiente sia in relazione agli atteggiamenti verso la sostenibilità e sul piano della performance ambientale. Emerge dunque dalle conclusioni che un lavoro di sensibilizzazione rivolto al settore della logistica sulle tematiche della sostenibilità ambientale sarebbe auspicabile, se non necessario.

Una soluzione di logistica collaborativa denominata "pooling" è stata presentata da Ugo Lemorini general manager Italy di FM Logistic. La soluzione ha permesso di raddoppiare la frequenza delle consegne, essere più reattivi e di ridurre le probabilità di esaurimento delle scorte. L'ottimizzazione e il pooling hanno portato a una diminuzione del 30% delle operazioni di carico, operazione di vitale importanza in questi tempi di congestione dei centri di distribuzione di vendita al dettaglio. Il pooling è un vero e proprio caso da manuale che, grazie all'apertura mentale dimostrata da alcune catene della Gdo e la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti (produttore-distributore-operatore logistico), dimostra come sia possibile trasformare un vincolo in una soluzione che crei valore per tutti i soggetti coinvolti nella catena logistica.

Roberto Mastrofini, direttore Logistica di Magdi ha presentato il progetto City Login, da cui in tre anni è nata una vera e propria impresa che ha sviluppato un modello di proximity hub attraverso i quali aumentare la frequenza delle consegne nel centro storico di Roma con una piattaforma di gestione dati innovativa e mezzi di trasporto bimodali in grado di passare con uno switch da alimentazione tradizionale a quella elettrica. Un modello nuovo per la distribuzione urbana delle merci efficiente e a basso impatto ambientale. Di tec-

nologie ha parlato Marco Consani, CEO di Tertium Technology, azienda che, con il progetto "IoT on the road" promuove soluzioni ecosostenibili nel mondo dell'industria. Nel dettaglio l'azienda ha ideato dei datalogger in ambiente wireless, per monitorare la temperatura dei prodotti lungo tutta la catena del freddo, che consentono di tenere sotto controllo la temperatura nei vani di carico degli automezzi, un sensibile risparmio energetico e una riduzione delle emissioni di CO2.

Una tecnologia alternativa per l'alimentazione dei veicoli pesanti è rappresentata dal gas naturale liquido (LNG), sulla quale Iveco ha creduto e investe da diversi anni e oggi ne testimonia una leadership di settore. Nel 2011, è nata una collaborazione tra Logicompany3 (LC3) e Iveco per l'introduzione in Italia di veicoli completamente alimentati a gas liquefatto. Con il progetto BEST, LC3 ha iniziato a rinnovare progressivamente il parco mezzi (trattori), al fine di avere veicoli sempre più ecologici ed economici. Carlsberg Italia ha presentato un nuovo sistema di spillatura per la birra denominato DraughtMaster Modular 20 che elimina per sempre il ricorso alla CO2 aggiunta e che garantisce innumerevoli vantaggi a tutta la filiera con maggiore qualità del prodotto, benefici di ordine economico e facilità di gestione per l'esercizio pubblico. Coca-Cola HBC Italia ha presentato alcuni progetti attivati e volti a promuovere imballaggi sostenibili con riduzione di peso, riciclaggio dei contenitori di bevande e utilizzo di materiali riciclati per le sue confezioni. Inoltre a livello di network produttivo-distributivo da



tempo ha lanciato un programma volto alla riduzione delle emissioni di CO2: ad esempio, ha sostituito il trasporto su gomma delle acque minerali per le lunghe tratte con un sistema intermodale di trasporto su rotaia.

Infine, una testimonianza del tutto particolare quella di Elisa Dardanella, CSR Unit di Banca Intesa San Paolo, che ha presentato il suo programma di monitoraggio dei consumi energetici e di ricerca di soluzioni ecosostenibili. Intesa San Paolo ha un consumo in elettricità pari a quello di una città di 300 mila abitanti. Dal 2008 al 2014, la banca è riuscita ad abbattere del 44% le emissioni di gas serra grazie ad un approccio sistemico sulle oltre 3.500 filiali e una serie di best practice applicate e comunicate in maniera capillare a tutti i collaboratori. L'acquisto di energia da fonti rinnovabili, l'utilizzo di carta riciclata, la razionalizzazione degli spostamenti del personale e l'inserimento di nuove tecnologie per il monitoraggio in real time dei consumi sono solo alcuni degli esempi illustrati. Un modello dal potenziale stimolo per molti settori partendo da un fattore fondamentale seppur semplice ben sintetizzato nelle parole della manager torinese: "L'efficienza la si fa solo quando hai misurato bene le attività e hai calcolato la tua impronta ambientale". Misurare insomma sembra la base comune di tutte le ricette di innovazione raccontate nel convegno. ■

Green Log: un caso di logistica energeticamente sostenibile

Da un anno, è stato realizzato in provincia di Chieti, in Abruzzo, un polo logistico del freddo assolutamente innovativo in termini sia di salvaguardia ambientale sia di economicità di gestione.

di **Giulio Traversi** e **Fabio Spinelli***

L'efficienza energetica è un tema tornato al centro dell'agenda politica nazionale a partire dal 2014, con l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 102 che ha recepito la direttiva europea n. 27 del 2012. L'obiettivo di questa normativa è quello di raggiungere il 20% di efficienza energetica in più, entro il 2020. Il decreto in questione ha introdotto l'obbligo di fare efficienza energetica anche al settore della logistica e per questa coerenza è stata anche redatta una norma UNI (16247-4) che nello specifico definisce come analizzare l'efficienza energetica del settore dei trasporti.

Per dare un'idea sull'impatto di questa nuova normativa e dell'opportunità che le aziende di trasporto possono co-

gliere, abbiamo pensato di inserire in questo articolo, in un'intervista al presidente della Green Log, un progetto del Gruppo Solis, che rappresenta il primo caso di logistica energeticamente sostenibile in Italia.

A sei chilometri dall'uscita dell'autostrada Adriatica A14, nella zona industriale di Val di Sangro, nella frazione di Piazzano, comune di Atesa, Chieti, è stato realizzato, da circa un anno, Solis Green Log, il primo polo logistico in Italia realizzato e gestito con criteri di massima efficienza energetica e alimentato da fonti rinnovabili. Il sito si trova nel cuore dell'asse logistico nord-sud ed est-ovest della penisola, in una posizione geografica di massima centralità e quindi estremamente vantaggiosa per le movimentazioni e lo

stoccaggio di merci fredde provenienti sia dal nord sia dal sud Italia sia su strada che via mare. Il progetto è stato realizzato dal Gruppo Solis, una giovane realtà abruzzese, molto dinamica che si occupa di servizi energetici e ha ricevuto già molti riconoscimenti (ministero dell'Ambiente, Legambiente, ecc.). Ne parliamo, come detto, con il presidente del polo logistico abruzzese Luca Tesone.

PERCHÉ AVETE DECISO DI COSTRUIRE UN POLO LOGISTICO DEL FREDDO CON CRITERI DI EFFICIENZA ENERGETICA?

L'idea nasce dalla disponibilità energetica che si è creata attraverso la realizzazione di impianti fotovoltaici sull'opificio rilevato e ricondizionato: si è pensato di insediare un'attività che avesse consumi energetici elevati in grado di utilizzare l'energia prodotta. Un polo logistico del freddo è considerato tra i più "energivori" esistenti. Si è pensato di creare una struttura che avesse caratteristiche di efficienza anche per quanto riguarda tutto il sistema e non solo relativamente alla fonte primaria di produzione energetica: essere efficienti si traduce poi nell'essere competitivi sul mercato in un settore che vede nell'energia la voce di maggior costo.

QUALI SONO LE CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE PIÙ INNOVATIVE DA UN PUNTO DI VISTA ENERGETICO?

Le innovazioni dal punto di vista e-



La sede del polo logistico Green Log



I pannelli fotovoltaici che ricoprono il magazzino del polo

nergetico sono riconducibili principalmente a:

- cinque differenti tipologie di impianti fotovoltaici installati a copertura di tutto il complesso;
- una pavimentazione industriale con sistema di ventilazione controllata che permette di contenere le dispersioni termiche;
- la creazione di un isolamento termico intorno alle celle frigo che ha anche la funzione di raffreddare i moduli fotovoltaici sulla copertura;
- l'utilizzo di illuminazioni LED che in ambienti freddi non emanano calore;
- un sistema di banchine di carico e scarico merci con sistema di sigillanti e apertura dei mezzi post attracco per evitare le dispersioni di freddo e le contaminazioni ambientali;
- un impianto frigo con utilizzo di fluidi frigoriferi naturali a zero impatto ambientale e altissima efficienza energetica;
- tutti i servizi connessi al polo logistico, dal sistema di recupero delle acque per lo sbrinamento delle

macchine frigorifere e il raffreddamento delle torri evaporative, sono alimentati da impianti stand alone, quindi autonomi dalla rete elettrica del gestore locale, così come l'illuminazione e i sistemi



Anche le vetture del polo sono ad alimentazione elettrica

di condizionamento degli uffici, l'illuminazione esterna, i sistemi di videosorveglianza.

L'innovazione più importante però è l'energy management, ossia il sof-

tware realizzato da Solis che serve a gestire l'energia prodotta dalle fonti rinnovabili in base al fabbisogno del polo e alle disponibilità energetiche.

QUALI LE INNOVAZIONI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA?

Le innovazioni sono da individuare in diversi ambiti: la prima riguarda ovviamente la gestione del traffico di merce all'interno del polo. Nello specifico la logistica del freddo lavora soprattutto di notte quando la fascia di costo energetica è più bassa: nel caso Green Log si lavora maggiormente quando c'è maggior produzione di energia dal fotovoltaico, ossia durante la giornata (nelle ore di sole). Questo comporta che le aperture delle porte, i carichi e gli scarichi possono essere gestiti in modo funzionale evitando lunghe attese e accorciando i tempi per tutte le operazioni legate alla logi-

stica in senso stretto. Oltre a ciò il polo è flessibile in termini di spazi e temperature: ogni committente ha la possibilità di personalizzare lo spazio di cui necessita, stabilire le caratteristiche >

di conservazione della merce (temperatura, umidità, ecc.) e può costantemente monitorare attraverso il portale dedicato tutto quello che concerne la merce depositata, gestendo contestualmente anche gli ordini in ingresso e in uscita, le giacenze, le scadenze e i punti di riordino. La flessibilità del polo è anche relativa agli orari in cui è possibile operare all'interno, in quanto si assicura un servizio che tende a coprire le 24 ore. Il polo è innovativo non solo come luogo di stoccaggio, ma anche come servizio di distribuzione: attraverso i carichi combinati di merce surgelata, fresca e secca, con



Immagine dell'interno

l'utilizzo di mezzi idonei e cold box si riesce a far arrivare nei punti vendita anche quantità limitate di merce ma in modo assortito e con una frequenza elevata. Non bisogna dimenticare che il prodotto che arriva al banco con una

Altra immagine dell'interno



maggior freschezza diventa più vendibile. Questo è possibile perché vengono combinati trasporti di committenti diversi con tipologie di merci differenti in modo da abbattere i costi e offrire un servizio che sia di qualità.

Altro servizio che viene offerto è la ricarica dei mezzi frigo elettrici: sia quelli che sono a servizio del polo sia quelli che sono solo in transito possono usufruire delle colonnine di ricarica per mantenere la temperatura dei rimorchi frigo alle temperature necessarie senza dover adoperare i motori a carburante tradizionale. Il risparmio è notevole in termini economici e si azzerano le emissioni di anidride carbonica nell'ambiente.

QUALI SAREBBERO I VANTAGGI ECONOMICI PER CHI DECIDESSE DI USUFRUIRE DEL VOSTRO POLO LOGISTICO GREENLOG?

I vantaggi economici immediati sono quelli relativi alle tariffe che vengono applicate per i servizi logistici svolti all'interno del polo: mediamente risultano essere del 30%-40% inferiori rispetto a quelle applicate da altri poli logistici tradizionali. Inoltre la possibilità di effettuare la distribuzione combinata dei prodotti freschi-secchi-surgelati comporta una diminuzione anche dei costi relativi ai trasporti.

QUALI SONO I PROGETTI PER IL FUTURO?

Per il futuro si punta all'ampiamiento dei servizi da offrire all'interno del polo, in particolare con aree che verranno destinate alla lavorazione di prodotti ortofrutticoli, soprattutto di produzioni locali, che verranno raccolti lavorati e conservati nello stesso posto eliminando i tempi di trasporto e quindi non facendo perdere qualità al prodotto. Oltre a ciò il potenziamento della rete distributiva e la creazione di sinergie con chi opera già nel settore della logistica del freddo e non: diventare un centro di distribuzione (CeDi) a servizio della Gdo, della ristorazione e della distribuzione organizzata anche attraverso le collaborazioni di chi già opera nel settore come logista e come produttore. Infine, nell'ottica del miglioramento continuo stiamo cercando di raggiungere l'autosostentamento della produzione di energia del polo attraverso il fotovoltaico e l'efficienza energetica e si sta valutando di certificare il sito con la ISO 50001 sul sistema di gestione dell'energia. ■

*Giulio Traversi, Certiquality; Fabio Spinelli, esperto in gestione dell'energia, Certiquality

Le merci nel Piano mobilità della Regione Lombardia

La regione è la principale area di origine e destinazione delle merci italiane: assorbe il 30% del totale movimentato nel paese. Le misure proposte sono in linea con questo dato?

Il settore del trasporto merci e della logistica conta (dato 2011) in Lombardia 18 mila imprese, 90 mila addetti e un fatturato di 10 miliardi di euro/anno, che vale quasi il 30% a livello nazionale. Con oltre 400 milioni ton/anno di trasporto merci, la Lombardia rappresenta la principale area di origine/destinazione italiana e una delle più importanti a livello europeo. Lo squilibrio verso il trasporto su gomma (più del 90% del totale), legato anche al posizionamento dei distretti industriali e dei centri merci a ridosso della rete autostradale, sta ponendo problemi allo sviluppo del sistema, che risente delle inefficienze della rete stradale. L'intermodalità ferro-gomma (che copre circa i 2/3 del trasporto merci su ferrovia) è la principale alternativa al trasporto tutto-strada, soprattutto per gli scambi internazionali e sulle medio-lunghe distanze, ma in alcuni terminal risente di problemi di capacità intermodali e/o di accessibilità.

A partire dal 2000, l'azione regionale in questo settore si è caratterizzata per l'approvazione e attuazione del Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica che si è occupato prevalentemente di potenziare la capacità degli impianti terminalistici per l'interscambio merci e di migliorare la loro accessibilità complessiva. Nel 2011 è stato costituito il Tavolo regionale per la mobilità delle merci, che ha riunito gli operatori del settore per valutare le esigenze da considerare per migliora-



Uno dei problemi più evidenti della logistica italiana sta nell'inefficienza del trasporto cargo aereo

re e rendere più efficiente il trasporto delle merci in Lombardia. In particolare, dagli esiti dei lavori di tale tavolo, sono stati individuati tre filoni di lavoro fondamentali:

- lo sviluppo infrastrutturale, con particolare attenzione ai terminali e al trasporto ferroviario;
- la semplificazione amministrativa, con particolare attenzione alle procedure di controllo doganale;
- l'armonizzazione delle regole, con particolare attenzione alla distribuzione urbana delle merci.

A partire dal 2000, l'azione regionale in questo settore si è caratterizzata per l'approvazione e attuazione del sistema viabilistico che è quello su cui attualmente insiste la gran parte della movimentazione delle merci. Pur nell'ambito della promozione di politiche che possano favorire lo shift modale, la strada continuerà quindi a dover gestire ingenti flussi di mezzi pesanti anche in prospettiva futura. La rete lombarda presenta ad oggi alcune

situazioni di significativo carico sia sulla rete autostradale sia sulla rete ordinaria. Tali situazioni determinano condizioni di emergenza ambientale e per la sicurezza, oltre che di competitività, che vanno affrontate con interventi di sistema e mirati anche alla risoluzione di problematiche puntuali di attraversamento dei centri abitati.

Gli interessanti livelli di trasporto intermodale delle merci in Lombardia hanno consentito di sviluppare una rete efficiente di terminal basata, a differenza delle altre regioni italiane, su investimenti di carattere prevalentemente privato. Su questa rete di terminal intermodali, il Tavolo merci ha lavorato sia nell'ottica di usare, laddove presente, la capacità residua degli impianti sia per definire i possibili interventi di accessibilità (viabilistica e ferroviaria) che ne consentissero un miglior utilizzo. Successivamente all'esperienza del Tavolo merci e in previsione dell'apertura del Gottardo, è intervenuto un accordo internazio-

nale tra Italia e Svizzera che ha previsto un pacchetto di interventi di potenziamento sulle infrastrutture e la realizzazione di terminal intermodali a Segrate (Milano smistamento) e a Brescia.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, sono stati individuati interventi specifici utili a migliorare e a rendere più efficiente il trasporto merci e a rimuovere i colli di bottiglia. In particolare, nell'ottica dell'entrata in esercizio, entro il 2020, di AlpTransit, sono stati previsti investimenti sulle direttrici Luino-Laveno-Gallarate e Chiasso-Milano. Tali interventi riguarderanno l'adeguamento dell'infrastruttura per consentire il trasporto di unità di carico con profilo di 4 m, il passaggio di treni merci lunghi 750 metri e l'incremento della disponibilità di tracce merci tra Svizzera e Italia.

Unitamente a questo approccio internazionale sulla rete, la Regione Lombardia ha avviato un'interlocuzione con la Regione Piemonte e la Regione Liguria per promuovere un'azione complessiva al fine di sviluppare e migliorare il trasporto lungo il corridoio Reno-Alpi, molto importante per il trasporto delle merci (sempre nell'ottica dell'entrata in esercizio di AlpTransit) anche in relazione al possibile sviluppo della retroportualità dei porti liguri.

Il trasporto intermodale passa anche attraverso lo sviluppo delle vie d'acqua con il potenziamento delle infrastrutture di interscambio (porti fluviali), la creazione di una rete di accessibilità ferroviaria e stradale nonché lo sviluppo dei servizi di navigazione. Il trasporto delle merci via acqua in Lombardia avviene su una rete di interesse internazionale (che fa parte delle reti TEN-T), il sistema idroviario del Nord Italia, il cui asse portante è il Po. La parte lombarda della rete è costituita, oltre che dal fiume Po, dal canale navigabile Cremona-Pizzighetone, dal fiume Min-

cio (da Mantova alla confluenza con il Po), dal canale Mantova-Venezia (Fisero-Tartaro-Canalbianco). Dalla sua apertura nel 2002, quest'ultimo ha consentito di risolvere i problemi di navigabilità del fiume Po in caso di piena o di magre importanti. Oggi è possibile navigare 24 ore su 24, per 365 giorni

con rimorchio da 20 tonnellate. Per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma-acqua, si segnala che la Regione Lombardia sta finanziando lo sviluppo delle infrastrutture (porti fluviali e relativi raccordi ferroviari e viabilistici) lungo l'asta del Po e sta valutando la regimazione/sistemazione del mede-



Immagine del Delta del Po. La Regione Lombardia ha affrontato il tema della navigazione e del trasporto merci lungo il fiume

all'anno da Mantova al mare Adriatico, con la garanzia di un'alta affidabilità del trasporto e del rispetto dei tempi di percorrenza.

Il trasporto fluviale viene utilizzato principalmente dalle industrie che si affacciano sulle vie d'acqua, per il trasporto di carichi eccezionali, di prodotti petroliferi, di granaglie e inerti. Questa modalità di spostamento delle merci può presentare vantaggi rispetto al trasporto su ferro o su gomma, poiché richiede bassi consumi energetici, è più sicura in termini di incidenti e di inquinamento (emblematico è il caso del trasporto di Gpl) e presenta vantaggi da un punto di vista ambientale. A questo proposito, basta ricordare che un convoglio di due chiatte, lungo 100 metri, può trasportare l'equivalente di tre treni merci o di circa 75 autotreni

simo fiume Po e altri interventi per la navigabilità fluviale.

Sul tema della semplificazione amministrativa, attraverso il Tavolo Merci, sono state attivate in particolare sperimentazioni presso l'aeroporto di Malpensa, che hanno portato, a partire dall'avvio nel 2013 dello sportello doganale unico, a un miglioramento dei tempi di controllo delle merci.

Per quanto riguarda, infine, la distribuzione urbana delle merci, sono state definite delle "Linee guida regionali ai comuni per la regolamentazione delle attività di trasporto merci in area urbana"(2014) per armonizzare e razionalizzare la regolamentazione della mobilità delle merci nei centri urbani lombardi, al fine di rendere la distribuzione urbana delle merci più efficiente e al tempo stesso più sostenibile. ■

ISFORT E CONFCOMMERCIO

Intermodalità strada-mare-ferro

Messe in risalto le carenze infrastrutturali sulla rete ferroviaria.

La Confcommercio e l'Isfort hanno elaborato un documento su "Sviluppo dell'intermodalità. Autostrade del Mare e combinato marittimo". Il documento è il risultato di incontri e di analisi sul campo. Stralciamo dal documento alcune considerazioni e alcune proposte che appaiono oggi rilevanti alla luce del dibattito che pare aprirsi, come auspicabile, sul tema dell'intermodalità. Tema a lungo "dormiente" per un disinteresse da parte della politica e per una sottovalutazione delle esigenze logistiche del paese.

Una prima considerazione apre il documento: la movimentazione di rotabili, pur rappresentando la principale attività portuale dei porti italiani, spesso viene trascurata. Infatti al netto del traffico di transhipment, il traffico Ro-Ro è di gran lunga la principale modalità nel segmento delle

merci varie e, in termini generali, tra le più consistenti nel complesso dei transiti. Nonostante ciò quando si ipotizza l'opportunità per il paese di assumere il ruolo di piattaforma logistica del Mediterraneo, si fa riferimento alla movimentazione di contenitori nei porti italiani, dimenticando di considerare che le aziende di autotrasporto comunitarie ed extracomunitarie già da anni utilizzano i porti nazionali come vie di accesso ai mercati del Sud Est Europeo, del Medio Oriente, del Nord Africa e dell'estremità occidentale del Mediterraneo. Tale sottovalutazione si avverte anche nella programmazione portuale, se si considera che dal 2002 ad oggi, all'interno del panorama nazionale, pochi porti hanno scelto di potenziare la propria offerta infrastrutturale dedicata al transito dei rotabili, così come nella pianificazione dei servizi, poiché le imbarcazioni che servono questo segmento di mercato

sono spesso miste passeggeri e merci (RO-PAX), in alcuni casi stagionali e legate ai flussi turistici, quindi difficilmente conciliabili con le esigenze delle moderne catene logistiche.

A questo punto il documento fa una stima sulle dimensioni del mercato potenziale delle Autostrade del Mare nazionali corrispondente a circa 12 milioni di tonnellate trasportate da 700 mila camion che ogni anno effettuano spostamenti dalle circoscrizioni settentrionali del paese a quella meridionale con percorrenze superiori a 500 chilometri. Un mercato in grado di soddisfare almeno 4 linee marittime Ro-Ro tutto merci stabili di collegamento tra i porti del nord d'Italia con quelli del meridione, escludendo dunque il cosiddetto combinato obbligato legato ai trasferimenti da e per le isole. Tuttavia il mercato del combinato marittimo non si limita al cabotaggio, ma - come è emerso chiaramente da un incontro che si è tenuto ad Ancona - si allarga al cosiddetto Short Sea Shipping tra le sponde del Mediterraneo. A tale proposito sia gli scali dell'Adriatico, in particolare Trieste, Ancona e Bari, sia quelli del Tirreno, in particolare Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Salerno, possono contare su quote rilevanti di traffico di rotabili provenienti dai paesi che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo. Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero. Tale percentuale si avvicina al 100% nei porti della sponda adriatica dove il traffico di cabotaggio è residuale e limitato a pochissime linee stabili.



Nel nostro paese, il traffico Ro-Ro, nonostante sia assai rilevante, è molto spesso trascurato

L'esigenza di concentrare l'attenzione sul traffico di rotabili - prosegue il documento - emerge anche da un recente studio condotto dall'interporto di Pordenone intorno allo sviluppo dell'intermodalità gomma-rotaiola nel Nord Est italiano. Nel corso dello studio le imprese consultate hanno messo in evidenza alcuni tratti delle loro attività logistiche, sia in entrata che in uscita, che indicano, oltre il naturale vantaggio del trasporto via camion

per dimensioni dei carichi medi, frequenza degli spostamenti e flessibilità nella scelta delle destinazioni, la preferenza del semi-rimorchio (trailer) seguita dalla cassa mobile, quali unità di trasporto standardizzate piuttosto che il container.

Al contrario le grandi imprese prediligono il trasporto in contenitori soprattutto per i trasporti intermodali. Le caratteristiche dunque del tessuto produttivo del Nord Est, come d'altronde di buona parte del resto del territorio nazionale, per lo più popolato da aziende di piccole e medie dimensioni, rimane dunque legato al vettore stradale, ma è pronto per integrare tale vettore con altri più efficienti nelle lunghe distanze (treno nelle relazioni continentali e nave in quelle intercontinentali). Queste considerazioni del documento sottolineano la necessità di promuovere sempre più l'integrazione tra le imprese del mondo del trasporto e le loro rappresentanze. Un'esigenza d'integrazione che deve essere allargata alle imprese ferroviarie.

“Le potenzialità di tale collaborazione - puntualizza il documento - oltre a trovare riscontro nelle previsioni di evoluzione del traffico, sono ulteriormente sostenute dalle nuove strategie di sviluppo delle Autostrade del Mare promosse dall'Unione europea, la quale intende estendere il modello delle Autostrade del Mare di cabotaggio italiane su scala europea, allargandolo pertanto alle linee di Short Sea Shipping del Mediterraneo”. Lo sguardo è rivolto

di connessioni tra l'Europa e il resto dei paesi del Mediterraneo e tenuto conto dell'offerta infrastrutturale del paese, si rende necessario orientare gli sforzi del cluster marittimo attorno sostanzialmente a tre obiettivi strategici: il primo finalizzato ad attivare collegamenti intermodali sostitutivi al tutto strada nelle relazioni commerciali di cabotaggio tra nord e sud del paese; il secondo orientato a incentivare il miglioramento dell'accessibilità,



dell'efficienza e delle connessioni dei porti meridionali quale strumento di sostegno allo sviluppo delle aree più svantaggiate del paese; il terzo, infine, destinato a migliorare l'efficienza complessiva (trasportistica e ambientale) dei flussi di attraversamento del territorio italiano e in particolare

agli spostamenti euro-mediterranei, ossia ai percorsi che vanno dai porti mediterranei verso il centro d'Europa e viceversa.

Il documento sottolinea a questo punto le difficoltà infrastrutturali ferroviarie, in primo luogo a livello di sagome, che differenziano il versante adriatico e il versante tirrenico: il primo dispone già di una rete ferroviaria in grado di accogliere treni che trasportano camion e trailer, sul secondo, invece, tale capacità, non solo non è al momento disponibile, ma non lo sarà neanche a breve. Alla luce dell'andamento del mercato e delle dinamiche di traffico del sistema portuale nazionale, in considerazione degli orientamenti del governo italiano e dell'Unione europea in merito allo sviluppo di sistemi intermodali

di connessione tra i porti degli archi settentrionali del Tirreno e dell'Adriatico e i trafori alpini.

Tali obiettivi potranno essere raggiunti attraverso la promozione di accordi di rete tra aziende di trasporto e di logistica complementari; il coordinamento e la ottimizzazione delle politiche di incentivo all'intermodalità di livello comunitario, nazionale e regionale; l'ampliamento della seppur positiva esperienza dell'Ecobonus alla dimensione europea e internazionale; la sollecitazione del ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Gruppo FS-Rete Ferroviaria Italiana per quanto riguarda le limitazioni di sagoma e di modulo per il trasporto su ferrovia di camion e semi-rimorchi in alcune aree strategiche. ■

Fabbrica 4.0: la Supply Chain nella Digital Economy



come affrontare l'evoluzione digitale



logisticaeventi.it

Fabbrica 4.0 : la Supply Chain
nella Digital Economy

Prof. Gino MARCHET
POLITECNICO DI MILANO

Prof. Marco GARETTI
POLITECNICO DI MILANO

W O R K S H O P

fab
bri
ca 40

7 aprile 2016

Antico Borgo
Certosa di Pavia (PV)
dalle 9:30 alle 14:30

contatti.it@incasgroup.com
incasgroup.com

IDI GAZELEY

Leader globale nel real estate logistico



Growing together

IDI Gazeley Italia

Via della Moscova, 47 - 20121 Milano, Italia

T. +39 02 63793780

www.brookfieldlogisticsproperties.com

IDI Gazeley

Brookfield Logistics Properties