

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



Industria e Logistica: incontro a Milano

EDITORIALE
UN CONTO PESANTE PER
IL SISTEMA LOGISTICO

IMMOBILIARE
LA LOGISTICA CRESCE
DEL 15% SUL 2018

BRENNERO
BRACCIO DI FERRO
AUSTRIA-ITALIA?

ASSOLOGISTICA, LA "CASA" DELLA LOGISTICA IN CONTO TERZI DI TUTTI, PER TUTTI!



Assologistica

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

LA NOSTRA MISSION Promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso.

IN COSA SIAMO PECULIARI In Assologistica è favorito e facilitato l'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano. Garantiamo una forte rappresentanza di categoria che consente interventi efficaci nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e del mondo imprenditoriale.

I NOSTRI SERVIZI Assologistica offre consulenza sindacale e giuslavoristica; consulenza e assistenza nella stesura di contratti di lavoro e di fornitura servizi; assistenza qualificata di un network di consulenti e specialisti direttamente selezionati e testati dall'Associazione; rappresentanza politica ai Tavoli istituzionali; diffusione di periodiche informazioni e newsletter.

COS'ALTRO CI STA A CUORE La formazione dei nostri Associati e di chi opera in Logistica e Supply Chain Management, effettuando corsi, seminari, workshop e convegni a cura della nostra divisione Assologistica Cultura e Formazione.

Assologistica -in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione e al magazine Euromerci- provuove Il Logistico dell'Anno, premio destinato a chi effettua innovazione in ambito logistico.







Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

MILANO - Via Cornalia 19

Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

ROMA - Via Panama 62 Tel. 06/8412897 - e-mail: roma@assologistica.it

www.assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com - www.euromerci.it - Seguiteci anche su Facebook e Linkedin

FLETTONO I TRAFFICI CON LA CINA

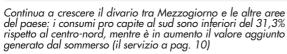
Un conto pesante per industria e logistica

SECONDO ALPHALINER, PER EFFETTO DEL CORONAVIRUS, IN GENNAIO, I TRAFFICI DI CONTAINER IN ARRIVO E IN PARTENZA DAI PRINCIPALI PORTI CINESI SONO CROLLATI DEL 20% E DOVREBBERO CALARE NEL PRIMO TRIMESTRE 2020 INTORNO AI SEI MILIO-NI DI TEU. INOLTRE, IN PROIEZIONE, A FINE ANNO QUESTO TRAFFICO CON LA CINA POTREBBE FLETTERE INTORNO AI 0,7 PUNTI PERCENTUALI. LE CONSEGUENZE POTREB-BERO ESSERE MOLTO PESANTI PER LA LOGISTICA ITALIANA. MASSIMO MARCIANI. PRESIDENTE DEL FREIGHT LEADERS COUNCIL, HA SOTTOLINEATO CHE SE "L'EMER-GENZA CORONAVIRUS NON CESSERÀ AL PIÙ PRESTO, PERMETTENDO ALLA CINA DI RIATTIVARE LA PRODUZIONE INDUSTRIALE ALMENO ENTRO FEBBRAIO, LA LOGISTICA ITALIANA RISCHIA DI PAGARE UN CONTO MOLTO SALATO". LA CINA È UN NOSTRO ASSAI RILEVANTE PARTNER COMMERCIALE: IN TERMINI DI TEU, A LIVELLO MARITTIMO, TRA IMPORT ED EXPORT, SIAMO INTORNO A UN VALORE DI DUE MILIONI, OSSIA AL 20% DEL NOSTRO TRAFFICO MARITTIMO CONTAINER GLOBALE, CHE VALE POCO PIÙ DI DIECI MILIONI DI TEU. IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, PAOLO EMILIO SIGNORINI, HA INTANTO RIVELATO I PRIMI DATI SUL CALO DEI TRAFFICI NEL PORTO DI GENOVA DOVUTI ALL'EMERGENZA SANITARIA: "A GENOVA, LA CONTRA-ZIONE A GENNAIO È STATA CIRCA DEL 5% E CI SONO STATE COMUNICATE SETTE CANCELLAZIONI DI SERVIZI NEI PROSSIMI TRE MESI SULLA ROTTA ASIA-EUROPA". CIÒ VA AD AGGIUNGERSI ALLA FLESSIONE DEL TRAFFICO PORTUALE GENOVESE DEL 2019 DOVUTO ALLE PROBLEMATICHE INFRASTRUTTURALI, PONTE MORANDI E AUTOSTRADE. SE IL TRAFFICO CONTAINER CON LA CINA DOVESSE FLETTERE IN MANIERA PESANTE, PER LA PORTUALITÀ ITALIANA, CHE NON RIESCE DA ANNI A DECOLLARE, BLOCCATA SU VALORI PARI AI DIECI MILIONI DI TEU, MENTRE ALTRI PORTI DEL MEDITERRANEO CRESCONO A DUE CIFRE, SAREBBE UN COLPO GRAVISSIMO. COME LO SAREBBE PER LA NOSTRA ECONOMIA, CHE SI REGGE, COME SAPPIAMO DA TEMPO, QUASI ESCLU-SIVAMENTE SUL SISTEMA IMPORT/EXPORT. L'INDUSTRIA E LA LOGISTICA STANNO CHIEDENDO INSIEME AL GOVERNO DI ATTIVARE UN PIANO CONCRETO E IMMEDIATO DI INTERVENTI PER FRONTEGGIARE, ANCHE A LIVELLO INFRASTRUTTURALE, QUESTA SITUAZIONE DI CRITICITÀ. L'ITALIA CONTINUERÀ A "IGNORARE" LA LOGISTICA?

VI SEGNALIAMO

Editore SERDOCKS S.r.l. Via Cornalia 19 - 20124 Milano tel. 02.669.1567 fax 02.667.142.45	UN SISTEMA PRODUTTIVO CON MENO MICROIMPRESE	8
redazione@euromerci.it Redazione Milano	Economia IL SUD SEMPRE PIU' INDIETRO	10
Via Cornalia 19 - 20124 Milano tel. 02.669.1567 - fax 02.667.142.45 internet: www.euromerci.it e-mail: redazione@euromerci.it	Punto Dogana LA "QUESTIONE" BREXIT E' GIUNTA AL CAPOLINEA	22
Redazione Roma Via Panama 62 - 00198 Roma tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824 Internet: www.euromerci.it	Eventi LOGISTICS MEET INDUSTRY: INCONTRO A MILANO	30
e-mail: redazione@euromerci.it Direttore responsabile Jean Francois Daher	Eventi CONVEGNO A TREVISO SU MULTICANALITA' E TECNOLOGIE 4.0	34
Sito www.euromerci.it a cura di Ornella Giola e-mail: ogiola@euromerci.it cell.331.674.6826	Immobiliare LOGISTICA: UN ASSET IN CONTINUA CRESCITA	36
Stampa Mediaprint Milano	Attualità BRACCIO DI FERRO AUSTRIA-ITALIA SUL BRENNERO?	38
Pubblicità Rancati Advertising S.r.l tel. +39 02 70300088 e-mail: info@rancatinet.it	Focus Carrelli Elevatori UN MERCATO TRAINATO DAL NOLEGGIO E DALL'INNOVAZIONE	5
Riferimenti: Andrea Rancati e Claudio Sanfilippo	IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA	4
	NEWS	1







Il governo austriaco continua a insistere introducendo vincoli e limitazioni unilaterali al traffico pesante di transito sul Brennero. L'intervento del nuovo commissario europeo ai Trasporti Andina Valean (il servizio a pag. 38)



SEMINARI E WORKSHOP Gli appuntamenti su alcuni dei temi più attuali

PRIMAVERA-ESTATE 2020

27 MARZO 2020 | ore 11,00 -13,00 | seminario gratuito

RISCHIO SANZIONI NELL'E-COMMERCE: COMPORTAMENTI DA EVITARE IN BASE ALLE PIÙ RECENTI PRONUNCE DELLE AUTORITÀ ANTITRUST E PRIVACY

Avv.ti Sara Gobbato e Valentina Morgante

3 APRILE 2020 | ore 10,00-13,00 | seminario a pagamento

FORNITURA E TRASPORTO INTERNAZIONALE DI IMPIANTI E MACCHINARI E QUESTIONI DERIVANTI DALL'APPLICAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE

Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

20 APRILE 2020 | ore 9,30-13,00 | workshop a pagamento

LA SOSTENIBILITÀ AZIENDALE CON FOCUS SULLA LOGISTICA

Dr.sse Elena Rabaglio e Maria Luisa Venuta

8 MAGGIO 2020 | ore 10,00 -12,30 | seminario a pagamento

STATUS DI ESPORTARE AUTORIZZATO - EUR1 E I NUOVI ORIENTAMENTI DELLA DOGANA Dr. Marco Sella

19 MAGGIO 2020 | ore 10,00 -12,30 | workshop gratuito

DOVE STA ANDANDO LA LOGISTICA IMMOBILIARE? NOVITA' E TREND COSTRUTTIVI.

AMMINISTRATIVI E LOCALIZZATIVI

Relatori vari

22 MAGGIO 2020 | ore 9,30-13,00 | seminario a pagamento

COME SFRUTTARE LA PIATTAFORMA LINKEDIN PER IL PROPRIO BUSINESS B2B

Dr.ssa Lucia Guerra

29 MAGGIO 2020 | ore 10,30 -12,30 | seminario a pagamento

PMI E CAMBIAMENTO, BINOMIO NON FACILE MA FATTIBILE: BASTA AVERE METODO

Dr. Fausto Benzi

12 GIUGNO 2020 | ore 10,00 -13,00 | seminario a pagamento

LA GESTIONE DEGLI ACQUISTI MEDIANTE CONTRATTI SICURI ED EFFICACI CON I FORNITORI

ANCHE DI SERVIZI DI TRASPORTO E DI LOGISTICA

Avv.ti Torrente e Vignone

23 GIUGNO 2020 | ore 10,00 -13,00 | seminario a pagamento

CONTRATTO DI RETE DI IMPRESE TRA 3PL, SPEDIZIONIERI, AUTOTRASPORTATORI

E GESTORI DI INFRASTRUTTURE LOGISTICHE: Come attivarlo, quali i vantaggi e le opportunità offerte?

Arch. Paolo Sartor

30 GIUGNO 2020 | ore 9,30-13,00 | seminario a pagamento

COME GESTIRE LA PROPRIA PAGINA AZIENDALE SU FACEBOOK PER COMUNICARE CON I CLIENTI

Dr.ssa Lucia Guerra



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

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

www.assologisticaculturaeformazione.com

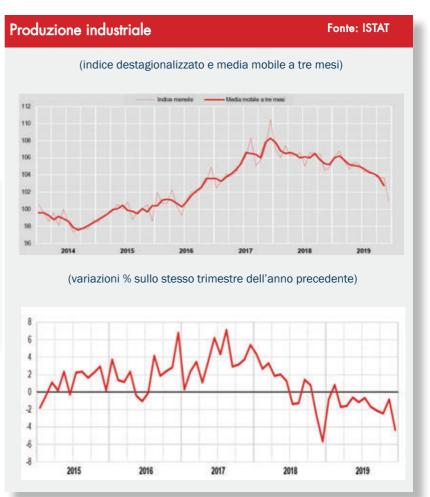
BAROMETRO ECONOMIA

2019: dicembre "nero"

n 2019 "pesante" per l'industria italiana: rispetto al 2018, la produzione è mediamente diminuita dell'1,3% sia in termini grezzi che al netto degli effetti di calendario (nell'anno 2019 i giorni lavorativi sono stati gli stessi del 2018). I dati sono peggiorati nella seconda parte dell'anno: ad esempio, nel quarto trimestre il livello della



produzione ha registrato una flessione dell'1,4% rispetto ai tre mesi precedenti, mentre a dicembre, su novembre, il calo è stato del 2,7%. In termini tendenziali, ossia in confronto con dicembre 2018, l'indice, corretto per gli effetti del calendario (nel 2019 i giorni lavorativi di dicembre sono stati 19 contro i 20 del



Produzione industriale per macrosettori

Fonte: ISTAT

(variazioni % congiunturali e tendenziali)

RAGGRUPPAMENTI PRINCIPALI DI INDUSTRIE	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	dic 19 nov 19	ott19-dic19 lug19-set19	dic 19 dic 18	Anno 19 Anno 18
Beni di consumo	-2,5	-0,3	-0,8	+0,3
Durevoli	-2,9	-1,4	-0,8	+0,8
Non durevoli	-2,4	-0,1	-0,7	+0,2
Beni strumentali	-2,3	-0,9	-4,7	-1,9
Beni intermedi	-2,8	-1,6	-6,6	-2,8
Energia	-2,5	-5,6	-6,0	+0.4
Totale	-2,7	-1,4	-4,3	-1,3



ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

ORGANIZZA IL SEMINARIO GRATUITO (RISERVATO AGLI ADDETTI AI LAVORI)

RISCHIO SANZIONI NELL'E-COMMERCE: Comportamenti da evitare in base alle più recenti pronunce delle Autorità Antitrust e Privacy



TEMI IN DISCUSSIONE

- OBBLIGHI INFORMATIVI A FAVORE DEI CONSUMATORI E PRATICHE COMMERCIALI SCORRETTE: IL RISCHIO DI "DOPPIA SANZIONE" AGCM/GARANTE PRIVACY
- CLAUSOLE VIETATE E SANZIONI AGCM IN TEMA DI GEOBLOCKING
- IL (TELE)MARKETING INDESIDERATO
- L'ASSENZA DI ADEGUATI PRESIDI DI CYBERSECURITY À TUTELA DEI DATI DEGLI UTENTI

RELATORI

Avv. Sara Gobbato, CRCLEX e Avv. Valentina Morgante, BM&A

Evento pubblico con obbligo di registrazione all'indirizzo: https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari.html Per informazioni: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione - Tel. 026691567 - Email: culturaformazione@assologistica.it

BAROMETRO |

ECONOMIA



2018), ha subito un crollo, pari al 4,3%. Su base tendenziale e al netto degli effetti di calendario, a dicembre 2019 si sono registrate accentuate diminuzioni per i beni intermedi (meno 6,6%), l'energia (meno 6,0%) e i beni strumentali (meno 4,7%); un decremento più contenuto si è osservato per i beni di consumo (meno 0,8%). I soli settori di attività che registrano incrementi tendenziali

Ordinativi dell'industria (dicembre 2019, variazioni % tendenziali, base 2015=100)

2017

2016



sono la fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica (più 5,3%) e l'industria alimentare, bevande e tabacco (più 2,9%). Sempre in dicembre, l'Istat stima che il fatturato dell'industria, al netto dei fattori stagionali, sia diminuito del 3.0% su novembre.

Andamento del Pil Fonte: ISTAT (1° trim. 2012-4° trim. 2019, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno riferimento 2015) 08 38 Variazione congiunturale (scala sinistra) Variazione tendenziale (scala destra) 0.6 2.0 0.4 1.0 0.2 0.0 0.0 -0.2 -1.0 -0.4-0.6 -2.0 -0.8 -3.0-1.0 -1.2 -4.0 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019

2018

-10

-15

STAMPA ESTERA

LES ECHOS

La Francia verso le elezioni comunali

Il 15 marzo le principali città francesi sono chiamate a votare per l'elezione dei sindaci. Si vota infatti a Parigi, Bor-



deaux, Marsiglia, Nizza, Tolosa, Lille, Montpellier, Nella capitale sembra favorita la sindaca uscente Anne Hidalgo, nonostante un sondaggio condotto da Ipsos e citato anche da Le

Monde abbia sottolineato che almeno il 60% dei parigini è contrario a una sua rielezione. A ogni tornata elettorale amministrativa i cittadini generalmente si pongono una domanda: i sindaci uscenti in che condizioni lasciano il comune, migliori o peggiori di quando hanno assunto la carica? Al quesito ha dato una risposta uno studio dell'istituto Montaigne, condotto in collaborazione con Les Echos, che ha interessato undici grandi città. La conclusione è stata che si andrà a votare il 15 marzo in una situazione finanziaria delle città, sulla base dei bilanci di fine 2018, "globalmente sana e in miglioramento", come ha sostenuto Victor Poirier, responsabile dello studio. Questa situazione è stata favorita anche dal fatto che diverse competenze, prima a carico dei comuni, sono state trasferite. Un altro elemento che ha inciso sulla gestione finanziaria delle città è stata la firma di un contratto con lo Stato, denominato "de Cahors", secondo il quale i comuni non possono aumentare le spese di gestione oltre l'1,2% l'anno, altrimenti incorrono in forti penalizzazioni. In generale, riguardo alle spese, tutte le principali città francesi hanno fatto molta attenzione a non aumentare il proprio indebitamento. Ciò ha portato a una contrazione degli investimenti, come è accaduto ad esempio a Nantes e a Montpellier dove si è registrata, negli ultimi anni, una flessione intorno al 20%. Nizza, per fare un altro esempio, ha addirittura fatto, secondo l'istituto Montaigne, del "miglioramento del proprio debito un'assoluta priorità". Il calo delle spese è stato particolarmente forte a Montpellier (meno 20%), Bordeaux (meno 19,3%), a Rennes (meno 18,3%), a Nantes (meno 16,0). Ha fatto eccezione a questa regola Tolosa che però ha il più basso debito per abitante (296 euro) tra le città prese in esame dall'istituto Montaigne.



Green Logistics Expo è una fiera B2B dedicata all'incontro tra operatori logistici e il mondo della manifattura, della distribuzione e del commercio. Un evento con i leader dell'intermodalità ferroviaria e del trasporto merci, della logistica per l'industria e della portualità, dell'e-commerce e dei servizi per la città del domani.



LOGISTICA INDUSTRIALE REAL ESTATE

E-COMMERCE

CITY & LOGISTICS



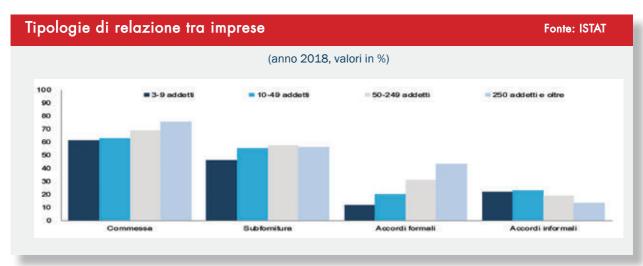
Un sistema produttivo con meno microimprese

Negli ultimi dieci anni, secondo il censimento delle imprese dell'Istat, si è registrata una dinamica opposta a quella del decennio precedente, con meno piccole aziende: segnale di una recente evoluzione del sistema produttivo nazionale verso una dimensione media maggiore.

Istat ha pubblicato i primi risultati del censimento delle imprese che ha condotto tra maggio e ottobre del 2019. L'anno di rifermento dei dati acquisiti dalle imprese è il 2018. Il censimento ha interessato un campione di circa 280 mila imprese con tre e più addetti, rappresentative di un universo di poco più di un milione di unità, corrispondenti al 24,0% delle imprese italiane, che producono però l'84,4% del valore aggiunto nazionale, impiegano il 76,7% degli addetti (12,7 milioni) e il 91,3% dei dipendenti, costituendo quindi un segmento fondamentale del nostro sistema produttivo.

I due terzi delle imprese osservate sono microimprese (con 3-9 addetti in organico), il 18,2% sono di piccole dimensioni (10-49 addetti), mentre le medie (con 50-249 addetti) e le grandi imprese (con 250 addetti e oltre) rappresentano il 2,3% delle imprese osservate, di cui tremila grandi. Più della metà delle imprese è attiva al nord (il 29,2% nel nord-ovest e il 23,4% nel nord-est), il 21.4% al centro e il 26.0% nel Mezzogiorno. Tra il 2011 e il 2018, a parità di campo di osservazione, si rileva una diminuzione dell'1,3% del numero di imprese (meno 13 mila) e un incremento dell'1,3% degli addetti (più 160 mila): tra il 2001 e il 2011 le imprese di tre e più addetti crescevano invece dell'8,3% (più 80mila) e gli addetti del 5,9% (più 700 mila). L'evoluzione della struttura dimensionale delle imprese mostra una flessione del numero di microimprese (con 3-9 addetti) e della relativa occupazione tra il 2011 e il 2018, sia in termini assoluti sia in relazione al loro peso sul complesso delle imprese. Si tratta di una dinamica opposta a quella del decennio precedente, segnale di una recente evoluzione del sistema produttivo verso una dimensione media maggiore. Contestualmente, è aumentato il peso occupazionale delle imprese di grandi dimensioni (con 250 e più addetti), passato dal 27% del 2011 al 28,3% del 2018 (era il 26,8% nel 2001) e trainato dalle imprese con 500 e più addetti.

Le tendenze sopra descritte interagiscono con quelle settoriali, che il censimento consente di misurare a un elevato livello di granularità, offrendo un quadro informativo di estremo dettaglio in quanto coinvolge 545 delle 615 classi di attività economica presenti nella classificazione ufficiale. In generale, l'evoluzione settoriale di imprese



e addetti conferma la tendenza verso una crescente terziarizzazione delle attività produttive: nel 2011 le imprese di tre e più addetti appartenenti ai servizi costituivano il 65,6% del totale, nel 2018 raggiungono il 70,3%, arrivando a impiegare il 64,0% degli addetti, quota di 5 punti percentuali superiore a quella del 2012. La quota di imprese appartenenti all'industria in senso stretto scende invece dal 20,7% nel 2011 al 18,9% nel 2018, con un lieve calo dell'incidenza in termini di addetti (dal 31,3% nel 2011 al 29,2% nel 2018). Nell'arco di un ventennio, dal 2001 al 2018, si registra una crescita dei settori dei servizi pari a 158 mila imprese e oltre 2 milioni di addetti, di particolare intensità nell'ambito dei servizi di alloggio e ristorazione e dei servizi alle imprese. Allo stesso tempo il settore dell'l'industria in senso stretto ha perso 63 mila imprese e oltre un milione di addetti e quello delle costruzioni circa 30 mila imprese e 220 mila addetti. Complessivamente, in venti anni il peso occupazionale delle imprese dei servizi è aumentato di circa 20 punti percentuali.

Un altro aspetto è messo in luce dal censimento: il sistema produttivo italiano si caratterizza per la presenza consistente di imprese controllate da una persona fisica o una famiglia. Con riferimento al 2018, esse rappresentano il 75,2% delle unità produttive italiane con almeno tre addetti (ovvero più di 770 mila, un ammontare simile a quello osservato all'inizio del decennio) e il 63,7% di quelle con 10 addetti e oltre (più di 135 mila imprese). All'aumentare della dimensione dell'impresa si rileva una diminuzione della presenza del controllo individuale e familiare, che tuttavia permane significativa anche nei segmenti dimensionali più elevati: si passa infatti dal 78,2% delle microimprese (3-9 addetti) al 65,6% delle piccole (10-49 addetti), al 51,0% delle medie (50-249). Non solo il controllo ma anche la gestione aziendale di queste imprese è, nella maggior parte dei casi, di competenza

dell'imprenditore o di un membro della famiglia proprietaria: se si considerano le sole unità con 10 addetti e oltre, infatti, ciò avviene in più del 95% dei casi mentre, nel complesso, solo il 3% circa delle unità affida la gestione a un manager selezionato all'interno o all'esterno dell'impresa. La presenza di manager al vertice dell'impresa assume incidenze significative solo nelle medie e grandi imprese. Da un punto di vista settoriale e territoriale le differenze risultano piuttosto contenute: forme di controllo di tipo familiare caratterizzano più della metà delle unità in oltre due terzi dei settori produttivi e sono diffuse su tutto il territorio, risultando una realtà più rilevante in alcuni comparti tradizionali manifatturieri, quali il tessile e abbigliamento e l'alimentare. e in alcuni settori del terziario, oltre alle imprese commerciali e a quelle dei servizi di alloggio e ristorazione. L'8,8% delle imprese dichiara di aver affrontato almeno un passaggio generazionale tra il 2013 e il 2018, l'1% di averlo affrontato nel 2019 e poco più di un decimo ha dichiarato di poterlo affrontare entro il 2023.

Gli obiettivi. Con riferimento alla dimensione strategica, tra il 2016 e il 2018 la quasi totalità delle imprese con almeno 10 addetti (90,4%) ha indicato tra i principali obiettivi strategici la difesa della propria posizione com-



Sono una minoranza le imprese che negli ultimi anni hanno dichiarato di aver completamente raggiunto i propri obiettivi, specialmente riguardo all'internalizzazione

petitiva, il 69,9% l'ampliamento della gamma dei prodotti venduti e il 68,2% l'aumento delle attività in Italia. Queste strategie sono risultate prevalenti per tutte le imprese indipendentemente dalla classe dimensionale di appartenenza. L'obiettivo dell'espansione dell'attività produttiva in Italia per il 25,1% delle imprese si è accompagnato a quello di aumentare l'attività all'estero; in particolare hanno dichiarato un obiettivo di espansione in entrambi i mercati il 19,8% delle piccole imprese e poco più del 34% delle medie e grandi unità. Nel complesso, l'attività all'estero, così come l'accesso a nuovi segmenti di mercato, sono risultate strategie più frequenti tra le imprese di maggiore dimensione, mentre il ridimensionamento delle attività è risultato poco diffuso tra tutte le imprese. La grande maggioranza delle imprese dichiara di aver raggiunto, in parte o pienamente, gli obiettivi perseguiti nel triennio considerato. Tuttavia, quelle che hanno pienamente raggiunto gli obiettivi rappresentano una minoranza: quasi la metà per l'obiettivo della difesa della propria posizione competitiva, circa il 40% per l'ampliamento della gamma di beni o servizi offerti e per l'internalizzazione di attività, tra il 25% e il 30% per l'aumento dell'attività in Italia o all'estero, per la penetrazione in nuovi segmenti di mercato o per l'attivazione di nuove collaborazioni.

Il Sud sempre più indietro

Continua a crescere il divario con le altre aree del paese.

astano tre voci per mettere in risalto come il Mezzogiorno continui a perdere terreno nei confronti del resto del paese:

- nel 2018 il Pil in volume è aumentato dell'1,4% nel nord-est, dello 0,7% nel nord-ovest e nel centro e solo dello 0,3% nel Mezzogiorno;
- il Pil pro capite vede in cima alla graduatoria l'area del nord-ovest con un valore in termini nominali di oltre 36 mila euro, quasi il doppio di quello del Mezzogiorno, pari a circa 19 mila euro annui;
- le famiglie residenti nel nord-ovest dispongono del livello di reddito per abitante più elevato (oltre 22 mila euro), quasi il 60% in più di quelle del Mezzogiorno (14 mila euro).

Un altro dato preoccupante della situazione meridionale riguarda l'economia sommersa: nel 2017, ultimo anno per cui sono disponibili le informazioni, la

-31,3%
DIVARIO DEI CONSUMI
PRO CAPITE TRA SUD
E CENTRO-NORD

somma dell'economia sommersa e di quella illegale ha rappresentato in Italia il 13,5% del valore aggiunto totale (l'incidenza sul Pil è pari al 12,1%): le componenti più rilevanti in termini di peso sono la rivalutazione della sottodichiarazione dei risultati economici delle imprese (6,2%) e l'impiego di

lavoro irregolare (5,1%). L'economia illegale e le altre componenti minori (come gli affitti in nero) incidono per il restante 2,2%. Questo è un fenomeno che si manifesta in maniera molto forte nel Mezzogiorno, dove rappresenta il 19,4% del complesso del valore aggiunto, seguita dal centro (14,1%). Sensibilmente più contenute sono le

quote raggiunte nel nord-ovest e nel nord-est, pari rispettivamente a 10,6% e 11,4%. L'incidenza relativa delle tre componenti dell'economia non osservata viene confermata anche a livello di ripartizione; a pesare di più è la rivalutazione da sotto-dichiarazione che raggiunge un picco nel Mezzogior-



no (pari all'8,6% del valore aggiunto) mentre nel nord-ovest si registra il livello più contenuto (4,9%). La quota di valore aggiunto generato da impiego di lavoro irregolare è significativa nel Mezzogiorno, dove si attesta al 7,7%. In linea con la media nazionale (pari al 5,1%) risulta il centro, mentre le altre

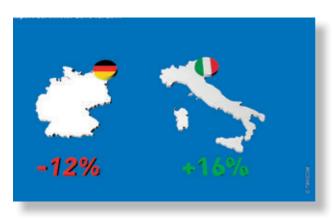


Il reddito pro capite del sud è poco più della metà di quello del nord-ovest: come fanno a crescere i consumi?

due ripartizioni si collocano al di sotto di tale livello (3,9% il nord-ovest e 4,1% il nord-est). In particolare, la Calabria è la regione in cui il peso dell'economia sommersa e illegale è massimo, con il 21,8% del valore aggiunto complessivo. La differenza, ad esempio, con la provincia autonoma di Bolzano-Bozen, dove la quota del sommerso è sotto il 9% è impressionante e mette in luce che viviamo in un paese nettamente diviso in due. Lo stesso discorso vale per la quota di rivalutazione del valore aggiunto sotto-dichiarato: la Puglia e il Molise "valgono" in questo campo rispettivamente il 9,7% e l'8,8%, mentre le quote più basse si registrano nella provincia autonoma di Bolzano-Bozen (3%) e nella provincia autonoma di Trento (3,7%). Il peso del sommerso dovuto all'impiego di input di lavoro irregolare è particolarmente elevato in Calabria (9,4% del valore aggiunto) e Campania (8,5%), le quote più contenute sono quelle osservate in Lombardia (3,7%) e Veneto (3,9%). Sempre più due Italie...

Nel 2019, sono cresciuti i trasporti italiani del 16%

Secondo il barometro dei trasporti della piattaforma tedesca TimoCom, sulla quale ogni giorno oltre 130 mila utenti scambiano fino a 750 mila offerte di carichi e mezzi, l'export italiano nel 2019 ha segnato una crescita significativa. "In Italia abbiamo registrato un aumento dei trasporti



del 16% rispetto all'anno precedente", riferisce Tilman Fecke, business analyst di TimoCom. Un fenomeno questo nettamente in controtendenza, dal momento che il quadro emerso dal report annuale del barometro dei trasporti dell'azienda tedesca, appena ultimato, è tutt'altro che positivo. Il report, infatti, mette in luce che l'anno scorso nell'Unione europea si è registrato un calo complessivo dell'8.3% nei servizi di trasporto merci transfrontalieri rispetto all'anno precedente. Il 2018, invece, si era chiuso con un aumento del 5% rispetto al 2017. Fecke individua le cause della crescita dei trasporti in Italia nell'aumento della domanda di beni di consumo generato da alcune dinamiche economico-politiche: "Siamo convinti che siano stati i fattori di politica commerciale a incentivare le esportazioni di prodotti finiti dall'Italia. In questi fattori rientrano la Brexit e i dazi imposti dagli Stati Uniti sulle importazioni dalla Cina". L'uscita del Regno Unito dall'Unione ha avuto forti ripercussioni sul settore dei trasporti in Europa nel suo complesso. I 44 paesi europei presi in considerazione dall'analisi del barometro, infatti, hanno registrato un aumento del 15% delle loro offerte di trasporto verso il Regno Unito dal 3° al 4° trimestre 2019. Anche le esportazioni dalla Germania al Regno Unito sono aumentate di circa l'11% nel quarto trimestre del 2019



rispetto al trimestre precedente. Fecke commenta così questi dati: "La decisione di rinviare la Brexit di tre mesi a fine gennaio 2020 è un ulteriore prova del fatto che l'aumento dipende da fattori di natura politica". Tuttavia, questa crescita temporanea, in definitiva, non ha avuto alcun impatto sull'andamento complessivo dell'annata. Infatti, lo scorso anno le spedizioni di merci dalla Germania in altri paesi hanno subito un calo del 12% rispetto al 2018. "Il rallentamento dell'economia ha un impatto maggiore sulla Germania, in quanto nazione a forte vocazione esportatrice. A dimostrarlo chiaramente è il calo registrato in Germania che si è fatto sentire molto di più rispetto agli altri paesi europei", commenta il portavoce aziendale di TimoCom Gunnar Gburek. Inoltre: "Ora staremo a vedere se questo trend negativo continuerà anche quest'anno; il che non è improbabile", conclude Gburek.

Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d'Italia

Lo scalo, l'anno scorso, ha movimentato 62 milioni di tonnellate, a cui si aggiungono i 4 milioni gestiti dallo scalo di Monfalcone. Inoltre, il porto ha raggiunto due importanti traguardi: da un lato, il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790 mila teu con un incremento del 9% sul 2018 (si tratta del record storico, oltre che dell'aumento più alto fra tutti i settori merceologici), dall'altro il traffico ferroviario, già fortemente aumentato negli ultimi anni, ha consolidato i dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10 mila treni e 210 mila camion tolti dalla,



strada. "Per quanto riguarda i treni - ha commentato il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino - i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi, da 5 mila a 10 mila treni, sia per quanto riguarda il percorso degli investimenti nel settore che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l'anno dell'avvio dei lavori più importanti". Va rilevato che, nel settore dei container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019 ha usato la ferrovia. Questa quota è in continua crescita e già oggi supera quella che l'Unione europea ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso la Turchia) nell'anno appena concluso è stato trasferito su treno. Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, si sono mantenute stabili le rinfuse liquide che si sono attestate sopra i 43 milioni di tonnellate (più 0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che ha registrato un incremento del 3% con 1,7 milioni di tonnellate. Hanno rallentato invece le merci varie (meno 5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto Ro-Ro (meno 24%) che è passato da 299 mila unità transitate nel 2018 a 228 mila nel 2019.

2019: commercio extra Unione europea in crescita

Nonostante le flessioni congiunturali registrate a dicembre e a novembre dell'anno scorso, la dinamica delle esportazioni verso i paesi extra Unione europea si è mantenuta positiva nell'ultimo trimestre dell'anno rispetto ai tre mesi precedenti. Nel complesso, il 2019 si è chiuso con un'ampia crescita dell'export (più 3,8%), più che raddoppiata rispetto a quella registrata nel 2018 sul 2017 (più 1,7%). Questo risultato riflette andamenti differenziati nell'ambito dei principali mercati di sbocco: gli Stati Uniti e la Svizzera hanno segna-



to aumenti notevoli rispetto al 2018, così come è stato in aumento il Giappone. Le flessioni più forti sono state invece registrate dalla Turchia e dai paesi Opec. In calo anche i paesi Mercosur, la Cina e il Medio Oriente. Il surplus commerciale a dicembre 2019 è stimato pari a 5.770 milioni, in aumento rispetto ai 4.105 milioni di dicembre 2018. E' aumentato l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici (da più 69.169 milioni per il 2018 a più 75.575 milioni per il 2019). In particolare, l'aumento delle esportazioni nell'ultimo trimestre del 2019 è stato determinato dal marcato aumento dei beni strumentali, che hanno segnato una crescita del 7,2%, mentre i restanti raggruppamenti principali di industrie sono stati in diminuzione.

La congestione del nodo logistico di Genova

"Una situazione insostenibile, che spinge l'autotrasporto verso una crisi sempre più dannosa per il sistema logistico nazionale", dice il presidente di Confetra Liguria Alessandro Laghezza.

remila mezzi che ogni giorno trasportano container da e per il porto di Genova, altri 1.500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado. Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un'utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come sostenere l'autotrasporto in un momento particolarmente critico", così si è espresso il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell'autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di Genova e i tempi di attesa per il ritiro dei container in porto. Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l'autotrasporto, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi dell'autotrasporto, oggi di sopravvivenza, potrebbe porre all'intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico, e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene



Particolare del porto di Genova

distributive della merce, sono chiamati oggi a una riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria.

Con l'85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del laissez faire potrebbe - secondo il presidente di Confetra Liguria - sortire conseguenze disastrose, "quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull'emergenza. Vale per la congestione di Genova, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla

crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano". "Tutti - ha aggiunto Laghezza - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un'economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio".

DALLE AZIENDE

XPO Logistics amplia la partnership con Macron

XPO Logistics, leader mondiale nella fornitura di soluzioni di logistica e trasporto, ha ampliato la propria partnership con Macron, società italiana leader nella produzione e vendita di active sportwear. A partire da gennaio, XPO sta gestendo tutte le attività logistiche di Macron, incluso



l'eCommerce, presso il nuovo centro distributivo globale dell'azienda, situato vicino alla sede di Bologna. Da oltre un decennio XPO gestisce la logistica dei prodotti tessili di Macron. Nell'ambito dell'espansione del contratto per il 2020, Macron centralizzerà tutte le attività logistiche in un unico sito per mantenere costantemente alti livelli di servizio e di efficienza. Inoltre, la società ha affidato a XPO anche la gestione degli accessori, in aggiunta ai prodotti tessili già oggetto dei contratti precedenti. Macron e XPO hanno sviluppato nuove tecnologie nell'ambito del loro impegno a migliorare costantemente i processi della supply chain. Le innovazioni includono un nuovo impianto di fine linea che consente di gestire il triplo dei colli in un'ora rispetto al sistema precedente, carrelli elevatori con batterie al litio e QR code per i documenti di trasporto al fine di ridurre il consumo di carta ed ottimizzare le consegne. Gianluca Pavanello, Ceo di Macron, ha dichiarato: "XPO è stata determinante per la nostra crescita nell'ultimo decennio, in gran parte grazie alla loro mentalità problem solving e alla loro dimensione multinazionale. Il team di XPO collabora con noi allo sviluppo di soluzioni innovative al fine di migliorare l'efficienza della nostra supply chain". Ube Gaspari, amministratore delegato della divisione supply chain italiana di XPO Logistics, ha aggiunto: "Siamo orgogliosi della nostra partnership con Macron e puntiamo ad accrescere il nostro ruolo nella gestione della loro supply chain per il retail e l'eCommerce. Continueremo a utilizzare la nostra esperienza globale per supportare Macron nella sua crescita in tutti i canali". XPO Logistics è uno dei primi dieci provider mondiali di soluzioni innovative per la supply chain, con un'offerta d'avanguardia rivolta alle imprese di maggior successo in tutto il mondo. La società opera come un network altamente integrato di persone, tecnologie e risorse fisiche in 30 paesi, con 1.531 sedi e all'incirca 100 mila dipendenti. XPO attraverso il proprio network serve più di 50 mila clienti, gestendo i loro prodotti in modo più efficiente lungo tutta la supply chain.

Il gruppo Raja cresce con acquisizioni

Il gruppo Raja, numero uno in Europa nella distribuzione di imballaggi, forniture e attrezzature per le aziende, ha annunciato la conclusione dell'acquisizione di quattro società del gruppo americano Staples Solutions, JPG, Mondoffice e Kalamazoo, società specializzate in Francia,



Il management del gruppo

Italia e Spagna nella distribuzione di forniture e mobili da ufficio, e Bernard, leader in Francia sul mercato nel settore dell'igiene e della manutenzione per le imprese. Questa acquisizione, che rappresenta la più importante operazione di crescita esterna del gruppo, si inscrive nella strategia di aumento delle vendite, di ampliamento della clientela e di diversificazione dell'offerta dell'azienda. Con il rilevamento di queste quattro società, Raja riesce a entrare in modo significativo e rapido in alcuni dei mercati principali della distribuzione professionale: le forniture,

le attrezzature e i mobili da ufficio, così come i prodotti per l'igiene e la manutenzione. Si tratta di un grandissimo passo avanti nella strategia del gruppo, che conferma la sua ambizione di rappresentare una soluzione "one-stopshop" per le imprese: un referente professionale unico per tutte le esigenze di imballaggio, forniture e attrezzature per ufficio, nonché per attrezzature industriali. Le quattro aziende acquisite hanno realizzato un fatturato consolidato di 320 milioni di euro nel 2018 e propongono ai loro clienti un'offerta composta da quasi 100 mila prodotti, con mille collaboratrici e collaboratori all'attivo. Queste acquisizioni permetteranno a Raja di superare il tetto di fatturato del miliardo di euro nel 2020, di riunire 3.000 collaboratrici e collaboratori e di proporre un'offerta completa di 200 mila prodotti. "Questa acquisizione, conclusa a tempo record, rappresenta un investimento significativo che integra in modo perfetto la nostra offerta di prodotti e che accelera la realizzazione della nostra strategia in Europa", ha affermato Danièle Kapel-Marcovici, presidente e direttore generale del gruppo Raja. I team di JPG, Bernard, Mondoffice e Kalamazoo lavoreranno alla ricostruzione della loro autonomia operativa e al rilancio delle loro dinamiche commerciali, con l'appoggio e il supporto dei team del gruppo Raja. In una seconda fase i team lavoreranno insieme all'implementazione di sinergie in tutti i settori, con una visione strategica a medio e lungo termine.

Chep Italia "campione" di sostenibilità

Sostenibilità e ottimizzazione della supply chain: i due pilastri sui quali si basa la visione di Chep Italia vengono ulteriormente confermati dal nuovo pallet europeo B1208A che, a poco più di un anno dall'inizio delle consegne, sta registrando risultati molto positivi. A fronte di più di 1,5 milioni di pallet immessi, i difetti del ripiano superiore risultano ridotti di oltre il 50%, sono stati utilizzati 500 alberi in meno ogni anno ed è stata rilevata una sensibile riduzione delle rilavorazioni, dei rischi ergonomici e degli incidenti, con una conseguente ottimizzazione delle risorse. Il nuovo pallet B1208A ha una piattaforma più robusta che offre maggiore qualità e sicurezza, oltre a una durata superiore, mantenendo le stesse dimensioni e tolleranze in modo da non compromettere le operazioni nella catena di approvvigionamento e nei magazzini automatici. Questo nuovo design aumenta la superficie coperta di materiale al 90,6%, riducendo il potenziale rischio di danni all'imballaggio. "Il



nuovo design del pallet B1208A è il risultato di un'esaustiva analisi del dipartimento ricerca e sviluppo di Chep per ottimizzare le prestazioni delle nostre piattaforme. Questo ci permette di fornire un servizio migliore ai clienti, mentre proseguiamo con il nostro impegno per ridurre gli sprechi", ha spiegato Francesca Amadei, country general manager di Chep Italia. Il pallet B1208A va a arricchire ulteriormente il portfolio di soluzioni con il quale la società punta ad aiutare i clienti verso l'ottimizzazione della loro supply chain, affinché possano essere sempre in linea con gli standard di sicurezza più elevati, massimizzando efficienza e performance e garantendo loro la piattaforma giusta per ogni flusso logistico. La distribuzione di questo nuovo pallet conferma l'impegno di Chep nell'applicazione concreta della strategia di sostenibilità del gruppo Brambles e nel raggiungimento dei suoi obiettivi di sostenibilità per il 2020. Come rilevato da recenti ricerche, l'attenzione che le organizzazioni rivolgono all'impatto ambientale della supply chain è in costante crescita e il 70% delle aziende italiane comunica le politiche ambientali dei propri fornitori, con un aumento del 36% rispetto a cinque anni fa. Questa tendenza renderà sempre più imprescindibile lo sviluppo di soluzioni in grado di ottimizzare ogni aspetto del processo logistico e Chep sarà in prima linea. Chep ha anche ricevuto per il pallet B1208A il premio Logistico dell'Anno. "Questo prestigioso riconoscimento non fa che confermare la validità del nostro modello di business, intrinsecamente sostenibile. Il nostro impegno è da sempre volto a sviluppare soluzioni di pallet pooling che consentano ai clienti di incrementare l'efficienza delle proprie supply chain in termini di costi e di utilizzo delle risorse naturali, e il successo del nuovo pallet europeo B1208A >

DALLE AZIENDE

rimarca ancora una volta la validità del nostro approccio", ha aggiunto Francesca Amadei.

Parmacotto si affida ai carrelli Still

Parmacotto, storica azienda italiana specializzata nella produzione di salumi di prima qualità, si è dotata di circa 20 carrelli Still per le attività di movimentazione all'interno dei suoi due stabilimenti nel parmense. La flotta ordinata da Parmacotto comprende una grande varietà di modelli:



2 frontali elettrici RX 20, 7 stoccatori uomo a bordo EXV-SF, 2 stoccatori EXV, 3 transpallet uomo a bordo EXU-SF, 2 transpallet EXU, un retrattile FM-X e 6 carrelli inox. L'azienda si è inoltre dotata dell'innovativo Still FleetManager[™] 4.x. il software che permette di controllare l'accesso e lo stato dei carrelli con un'efficacia senza precedenti, ovunque e in qualsiasi momento. Parmacotto, che ha una storia di oltre 40 anni e distribuisce i suoi prodotti in tutto il mondo, produce i salumi nello stabilimento di San Vitale Baganza, mentre il centro operativo, i magazzini e la struttura adibita all'affettamento e al confezionamento degli insaccati si trovano a Marano, sempre in provincia di Parma, Nello stabilimento di Marano l'azienda confeziona ogni giorno migliaia di vaschette di affettati e, per far fronte alle promozioni dei punti vendita della grande distribuzione organizzata, spesso si trova in condizione di gestire altissimi picchi produttivi. Proprio la necessità di ovviare alla grande domanda dei consumatori ha spinto Parmacotto a scegliere come partner logistico Still, andando così a migliorare le attività di movimentazione nel magazzino e nell'area produttiva dello stabilimento emiliano. "Avevamo bisogno di carrelli affidabili, che ci garantissero performance di alto livello. I carrelli Still si sono rivelati una scelta vincente, perché ci permettono di eseguire con estrema facilità tutte le operazioni di movimentazione dei pallet, sia nell'area produttiva che nel magazzino", ha sottolineato Paolo Di Pietro, responsabile della logistica dell'azienda parmigiana. La nuova dotazione di carrelli rientra in un progetto di miglioramento sviluppato da Parmacotto, che punta a chiudere il 2019 con numeri da record: "Il nostro obiettivo è quello di arrivare a spedire quattro milioni di chili di affettato nel 2019. Per raggiungerlo è essenziale la logistica, dobbiamo infatti migliorare tutto ciò che segue la fase di affettamento, confezionamento, etichettatura, inscatolamento e pallettizzazione", ha affermato Emanuele Rossetti, direttore dello stabilimento di Marano.

Economia circolare: nasce Circulytics

E' stato presentato a Londra, dalla Ellen MacArthur Foundation, Circulytics, il primo strumento di valutazione che consente alle imprese di verificare accuratamente il livello di preparazione all'economia circolare e le prestazioni dell'azienda. Lo sviluppo di Circulytics, promosso come



"lo strumento di misurazione della circolarità più completo a disposizione", è stato reso possibile grazie al contributo di aziende che hanno partecipato attivamente alla fase di messa a punto della soluzione. Tra di esse ha giocato un ruolo fondamentale Brambles, leader nel settore della supply chain riconosciuta come modello di riferimento per quanto riguarda l'impiego di modelli circolari. Fino ad

oggi nessuno era stato in grado di proporre una soluzione completa per la misurazione della circolarità. Lungi dal limitarsi alla misurazione dei flussi di materiali, questo nuovo strumento offre un quadro chiaro di tutte le attività circolari, segnala i settori che necessitano di miglioramenti immediati ed evidenzia le opportunità di innovazione strategica. Utilizzando dati e parametri che misurano la transizione all'economia circolare, Circulytics supporta le aziende che desiderano comprendere e monitorare meglio tale aspetto. Le imprese dispongono adesso di un quadro di riferimento per formulare strategie finalizzate a eliminare i rifiuti e garantire un impatto ambientale positivo, ottimizzando nel contempo la redditività e il valore dei rispettivi marchi presso gli stakeholder. Queste modalità di gestione dei dati consentono all'azienda di valutare in

maniera tangibile la sua posizione corrente e i progressi futuri. L'economia circolare si propone di eliminare rifiuti e inquinamento e di mantenere in uso prodotti e materiali, rigenerando nel contempo i sistemi naturali. Grazie al modello di "condivisione e riutilizzo" utilizzato per gestire i suoi 330 milioni di asset di consegna, Brambles era impegnata a definire il concetto di economia circolare molto prima che diventasse un tema di tendenza, il tutto in un settore in cui la linearità rappresenta tuttora il modello operativo dominante. Andrew Morlet, Ceo della Ellen MacArthur Foundation, ha sottolineato: "A livello globale, un numero crescente di aziende riconosce l'opportunità offerta dall'economia circolare di creare nuove fonti di valore e far fronte a problemi come cambiamento climatico, inquinamento e perdita di biodiversità. Circulytics è stato



Portoni industriali • Porte rapide ad elevate prestazioni • Porte automatiche Punti di carico • Manutenzione preventiva e correttiva

Il Gruppo ASSA ABLOY è il leader globale per le soluzioni di accesso. Aiutiamo quotidianamente miliardi di persone a vivere in un mondo più aperto e sicuro. ASSA ABLOY Entrance Systems propone soluzioni automatiche che favoriscono un flusso efficiente e confortevole di persone e merci. La nostra offerta include un'ampia gamma di porte pedonali automatiche, portoni industriali e punti di carico, con il relativo servizio di manutenzione.

portoni

Experience a safer and more open world

ASSA ABLOY

DALLE AZIENDE

creato con l'intento di garantire una transizione rapida e su larga scala. Il contributo di un'azienda leader come Brambles si è dimostrato fondamentale al fine di garantire alle imprese i dati e le analisi di cui necessitano". Michael Pooley, presidente della società Brambles Chep Europe, ha aggiunto: "Siamo davvero lieti di aver potuto contribuire allo sviluppo di Circulytics. Si tratta di uno strumento che segnala non solo i punti di forza di un'azienda, ma anche i settori che necessitano di ulteriori miglioramenti. Siamo convinti che questa sarà la prima soluzione in grado di promuovere il tipo di sviluppo strategico di cui sia le aziende che il pianeta avranno bisogno in futuro. Faremo uso di Circulytics per incrementare ulteriormente la sostenibilità del nostro modello aziendale". Il sistema di misurazione adottato da Circulytics tiene conto di quelli che vengono definiti rispettivamente "fattori abilitanti" e "risultati". I primi consistono di elementi dell'azienda stessa, come strategia, personale, sistemi e processi, innovazione e relazioni esterne con clienti e fornitori, mentre i secondi fanno riferimento agli input (materiali ed energia) e al contributo degli output all'economia circolare sotto forma di prodotti o servizi. Ciò consente a un'azienda di valutare sia la circolarità dei costi di produzione che la propria catena del valore nella sua interezza. Le aziende ricevono un punteggio complessivo formulato in base a una gamma di fattori, informazioni e commenti personalizzati forniti dalla Ellen MacArthur Foundation.

Nuova versione della app MyIFCO

Ifco System leader mondiale nella fornitura di soluzioni di imballaggi in plastica riutilizzabili (RPC) ha presentato la nuova versione della sua app MyIFCO in occasione di Fruit Logistica, che si è svolta dal 5 al 7 febbraio a Berlino. Due le principali funzionalità dell'app: MyIFCO recollect per una scansione semplificata degli RPC e MyIFCO order per l'ottimizzazione del processo d'ordine degli imballaggi in plastica riutilizzabili. Con le proprie soluzioni digitali, Ifco propone un modello di economia circolare rivolto al futuro. Nello sviluppo dell'App MyIFCO, l'azienda ha dimostrato particolare impegno nella semplificazione dei flussi di lavoro aziendali, mettendo a punto una supply chain efficiente, sostenibile e priva di criticità. "MyIFCO è la prima app progettata specificamente per

la digitalizzazione delle supply chain degli alimenti freschi con l'obiettivo di semplificare i processi di ordine e raccolta degli RPC lungo tutte le fasi della catena di fornitura", ha spiegato Wolfgang Orgeldinger, Ceo di Ifco Systems. L'ottimizzazione della digitalizzazione dell'intera supply chain è resa possibile dalle due funzionalità dell'App: MyIFCO recollect: gli utenti possono scansionare gli RPC con la fotocamera del loro smartphone e l'app rileva automaticamente il numero di RPC da restituire evitando lunghi conteggi. Questa funzionalità è attualmente disponibile presso i service center di Ifco al fine di velocizzare e semplificare la scansione degli RPC, e in



futuro MyIFCO recollect supporterà i produttori, i fornitori di soluzioni logistiche e i rivenditori nella scansione degli RPC, accelerando sensibilmente i processi e risparmiando tempo prezioso senza investimenti aggiuntivi; MyIFCO order: grazie alla funzionalità che consente di gestire gli ordini da remoto in modo semplice, tutti i protagonisti della supply chain potranno richiedere gli RPC via smartphone o tablet. Ciò faciliterà il lavoro dei dipendenti: se si trovano nel magazzino, potranno infatti ordinare gli RPC da lì, senza dover tornare nel proprio ufficio. Gli ordini possono essere visualizzati in modi diversi (settimana, lista...) e filtrati a seconda di molteplici parametri come il numero d'ordine, la tipologia di RPC o la data. Inoltre, gli utenti potranno avvalersi di funzionalità d'ordine rapide che consentono di impostare e piazzare nuovamente ordini preesistenti per un processo il più efficiente possibile, mentre le notifiche push consentono all'utente di essere sempre aggiornato sullo stato del proprio ordinativo. MyIFCO™ order è disponibile in 25 lingue e può essere utilizzato in tutti i paesi in cui è già disponibile il sistema per gli ordini online di Ifco.

Distinzione tra contratti

di Marco Lenti*

a Corte di Cassazione, con sentenza n. 20413/2019, pubblicata in data 29.07.2019, è intervenuta sulla questione della distinzione tra un contratto di appalto e un contratto di trasporto relativo a più viaggi. La vicenda trae origine dal caso di un trasportatore che, ricevuto un avviso di addebito a titolo di responsabilità solidale ex art. 29 del dl 276/2003, relativo a contributi non versati all'Inps da un subvettore, ha proposto ricorso al tribunale di Genova. L'art. 29 del dl 276/2003 stabilisce che, in caso di appalto, il committente "è obbligato in solido con l'appaltatore, nonché con ciascuno degli eventuali subappaltatori en-

tro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, comprese le quote di trattamento di fine rapporto, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto di appalto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni civili di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento". Il tribunale di Genova, ritenuto che il contratto tra le due società, avente a oggetto servizio di trasporto, fosse un appalto e non mero contratto di trasporto per più viaggi, ha ritenuto dovuta la contribuzione e, successivamente, la decisione è stata confermata dalla Corte di appello.

Sia l'Inps, in via principale, che il traportatore, in via incidentale, hanno presentato ricorso in Cassazione. L'Inps ha sostenuto che il trasportatore avrebbe dovuto essere condannato al pagamento anche delle sanzioni civili previste dal citato art. 29. Secondo il ricorso incidentale del trasportatore, invece, la Corte di appello aveva fatto scorretta applicazione del principio secondo il quale, ai fini della distinzione tra contratto di trasporto e contratto di appalto, non rileva il numero dei viaggi ma l'organizzazione da parte del vettore, ai fini del compimento di servizi ulteriori rispetto al semplice trasferimento di cose. Secondo tale tesi, la Corte di appello aveva errato nel qualificare come appalto il contratto di trasporto intercorso tra le parti in ragione del fatto che l'impresa committente aveva richiesto alla appaltatrice la stabile e permanente messa a disposizione di mezzi e personale, con ciò trascurando che è ovvio che il vettore debba organizzarsi al fine di poter eseguire il contratto di trasporto e che non assume di per sé rilievo che oggetto dell'impresa committente e di quella appaltatrice era



sempre l'attività di trasporto. La Suprema Corte ha respinto il ricorso incidentale del trasportatore, stabilendo che "è configurabile un contratto di appalto di servizio di trasporto e non un semplice contratto di trasporto, allorché ci si trovi in presenza di un'apposita organizzazione di mezzi apprestata dal trasportatore per l'esecuzione del contratto, in relazione all'importanza e alla durata dei trasporti da effettuare. Connotati rivelatori di detta organizzazione sono, normalmente, da individuarsi nella molteplicità e sistematicità dei trasporti, nella pattuizione di un corrispettivo unitario per le diverse prestazioni, nell'assunzione dell'organizzazione dei rischi da parte del trasportatore... La presunzione di esistenza di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, anziché di una molteplicità di contratti di trasporto, può essere utilmente invocata qualora le modalità di esecuzione dei trasporti medesimi, e, in generale, il comportamento delle parti, siano tali da evidenziare, a prescindere dai contenuto formale dei negozi predisposti dalle parti, un rapporto contrattuale unico ed onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni". Dunque, si ricava che al fine della configurabilità di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, occorre attribuire rilievo a una serie di elementi, che il giudice di appello, confermando la decisione del tribunale, aveva considerato.

* Studio legale Mordiglia

20121 Milano - via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

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

L'imprenditore, oggi

di Franco De Renzo*

art. 3 del decreto legislativo 12 gennaio 2019
n. 14, conosciuto come
Codice della crisi d'impresa e
dell'insolvenza, prevede:

- l'imprenditore individuale deve adottare misure idonee a rilevare tempestivamente lo stato di crisi e assumere senza indugio le iniziative necessari a farvi fronte:
- l'imprenditore collettivo deve adottare un assetto organizzativo adeguato ai sensi dell'art.
 2086 del codice civile, ai fini della tempestiva rilevazione dello stato di crisi e dell'assunzione di idonee iniziative.

L'art, 2086 del codice civile ha avu-

tore, che operi in forma societaria o collettiva, ha il dovere di istituire un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa, anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi dell'impresa e della perdita della continuità aziendale, nonché di attivarsi senza indugio per l'adozione e l'attuazione di uno degli strumenti previsti dall'ordinamento per il superamento della crisi e il recupero della continuità aziendale". L'art. 3 del dl 14/12.01.2019 prevede che anche l'imprenditore individuale (lo sono tutti coloro che chiedono la partita Iva, anche se i professionisti hanno degli obblighi diversi da quelli previsti per gli imprenditori), quindi, anche i minimi, devono adottare le misure per

to l'aggiunta del comma 2 che così prevede: "L'imprendi-

L'attributo che qui si vuol prendere in considerazione è "adeguato", così definito dal dizionario della lingua italiana Devoto Oli - Le Monnier anno 2002: "convenientemente proporzionato o conformato a particolari esigenze". Fino a quando le cose andranno bene, per l'imprenditore non dovrebbero esserci problemi, in caso contrario, potrebbero

prevenire e rilevare lo stato di crisi. L'art. 2086 del codice

civile, prevede che per le imprese sono maggiori gli obbli-

ghi riguardanti l'assetto organizzativo, amministrativo e

contabile che devono essere "adeguati".



La legge dice che l'imprenditore deve "adottare misure idonee" a rilevare lo stato di crisi dell'azienda, ma spesso la realtà non è prevedibile

aumentare di molto le cose a cui pensare.

È difficile immaginare che un imprenditore non vigili e non sia attento a far sì che la propria organizzazione giri perfettamente. Molte cose avvengono a prescindere dalla propria volontà. Ne sanno qualcosa le aule dei tribunali ove finiscono per confluire non solo per volere di chi ha impegnato la propria esistenza in un'impresa ma soprattutto per motivi non sempre prevedibili. L'assetto organizzativo, amministrativo e contabile "adeguato" visto con gli occhi del revisore, vorrebbe innanzitutto dire che chi ordina il materiale non deve essere quello che poi lo controlla quando arriva, non deve essere quello che registra il documento e non dev'essere chi provvede al pagamento. Come si vede, in una piccola organizzazione non è possibile avere così tante persone a libro paga, per evitare gli innegabili problemi che potrebbero accadere. È fuor di dubbio che sarebbe opportuno che ci fossero più persone coinvolte ma questo comporterebbe un innegabile aumento dei costi che non tutte le aziende, soprattutto quelle con un valore aggiunto non elevato, possono permettersi.

"Adeguato" è per l'imprenditore? Per l'erario? O per il tribunale? L'imprenditore medio italiano è colui che si sveglia la mattina e, magari, dopo aver bevuto in fretta un caffè si precipita al lavoro, litiga con i fornitori, ordina la merce, al suo arrivo in sede, la fa verificare dal magazziniere, controlla la fattura del fornitore, la paga magari dopo la scadenza, ma intanto, si è preoccupato di verificare che la produzione proceda secondo i ritmi corretti, chiacchiera con i clienti, definisce il prezzo delle prestazioni e del materiale e sollecita quando non arrivano per tempo le riscossioni. Nei limiti dei 4 milioni di euro, ci possono essere anche tre immobili commerciali di proprietà nel centro delle città più importanti, le cooperative che hanno più di 20 lavoratori, imprese che hanno immobili da vendere. Tra le imprese che curo ce n'è una che ha un patrimonio in fabbricati elevato, ha un monte debiti non eccessivo ma discreto che rappresenta quasi il 17% del valore degli immobili, ma non si riesce ad abbattere perché il margine annuale non è tale da riuscire a ridurre sostanzialmente i debiti. Tecnicamente, il Collegio sindacale dovrebbe rivolgersi all'OCRI, quando entrerà in funzione, per i debiti consolidati. Il mio certamente non è un caso isolato. Anche riuscire a incassare i crediti entro sei mesi non è tecnicamente sempre possibile, soprattutto in questo periodo. Poi ci sono anche quelli che spandono notizie come oro purissimo e invece sono soltanto delle autentiche bufale ma la gente è portata a porvi fiducia vista l'autorevolezza di chi le mette in giro, magari dalle pagine di un giornale. Ed è un grosso problema. Ormai non si sa quali siano le notizie attendibili, considerate tutte quelle con le quali siamo bombardati. Se ci ricordassimo di essere onesti verso noi stessi, magari, potremmo esserlo anche con gli altri.

* Franco De Renzo, Tel. 024474528 Email: francoderenzo@studioderenzo.it

Elettrico o Diesel a voi la scelta, noi abbiamo il meglio di entrambi.

l'affidabilità è tutto...

ELETTRICO

- 1400-3500 kg
- . 3 o 4 ruote
- · Sterzo 360°



DIESEL

- 1500-5500 kg
- · Guida istintiva
- Bassi costi di manutenzione





Brexit, al capolinea

di Stefano Morelli

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

rmai la famigerata e annosa questione Brexit, che ha per mesi occupato le prime pagine dei giornali, sta, finalmente, giungendo al capolinea. In via, questa volta, definitiva e irrevocabile. La complessità della vicenda impone, anche al lettore più attento, di affrontare l'argomento effettuando una preliminare ricognizione diacronica. In estrema sintesi, la "cronistoria" recente delle fasi che hanno portato la Gran Bretagna all'uscita dalla Unione europea, può essere ricostruita nel modo che segue:

La Brexit determina importanti cambiamenti - ma anche novità non per forza deleterie - per le imprese coinvolte a vario titolo nei rapporti commerciali con la Gran Bretagna. Tuttavia, preme rilevare da subito che, anche se a partire dal 31 gennaio l'UK è da considerarsi formalmente un paese terzo rispetto agli stati membri dell'Unione europea, dal punto di vista operativo-sostanziale non cambiano le carte in tavola. Durante tutto il periodo di transizione, infatti, continueranno ad applicarsi dal punto di vista degli scambi internazionali le medesime regole vigenti nel periodo ante Brexit. Periodo di transizione



che terminerà il 31 dicembre 2020, quando, finalmente, questa soap opera infinita potrà finalmente dirsi definitivamente obliterata. Nel periodo transitorio, quindi, la normativa e le procedure europee in materia di libera circolazione delle persone, delle merci, dei servizi e dei capitali continueranno a essere vigenti anche in UK, mentre solo dopo il 31 dicembre 2020 - salvo diverso nuovo accordo che attualmente non è prevedibile, né auspicabile - il Regno Unito non sarà più parte del territorio doganale e fiscale dell'Unione europea e la circolazione delle merci tra UK e Ue verrà considerata quale transazione con un paese terzo, sia per l'attività

1. nel mese di dicembre 2019, a seguito delle elezioni anticipate, in Gran Bretagna, il premier Boris Johnson conquista una solida maggioranza. La circostanza porta il premier, le cui inclinazioni politiche sono ben note a tutti, ad accelerare il processo di uscita dall'Unione;

2.il 9 gennaio 2020, la Camera dei Comuni vota a favore dell'accordo di uscita con la previsione del 31 gennaio quale termine ultimo per il perfezionamento della procedura. A seguire, anche la Camera dei Lords vota in favore dell'accordo;

3. il 23 gennaio 2020 la Regina sottoscrive "l'accordo di recesso", che completa l'iter parlamentare. Il 31 gennaio 2020 la Gran Bretagna esce definitivamente dall'Unione.

doganale sia per i conseguenti tributi fiscali, ivi comprese le accise. Durante il periodo transitorio dovranno pertanto essere compiuti importanti passi avanti sia da parte dei cittadini che delle imprese delle due parti in causa: queste dovranno, in altre parole, raggiungere auspicabilmente un nuovo accordo di "parternariato" in settori eterogenei, dal commercio, alla difesa, ai programmi europei comuni. Questi negoziati dovranno effettuarsi nel corso dell'anno corrente, in quanto le parti si sono impegnate a raggiungere un accordo di libero scambio ad amplissima discrezionalità, che dovrebbe entrare in vigore a partire dal 1° gennaio 2021. Lo scenario della circolazione delle merci, dal gennaio 2021, non prevederà più, comunque, la libera circolazione delle merci e alle frontiere saranno ripristinati

controlli e procedure doganali. E' auspicabile pertanto una cooperazione finalizzata alla mitigazione dei controlli e allo snellimento delle procedure doganali; considerando ulteriori versanti, si dovrebbe poi arrivare anche a una possibilità di reciproco riconoscimento della certificazione di operatore economico autorizzato (fondamentale nello scenario post-Brexit), di una condivisione delle misure di sicurezza doganali e di gestione del rischio, oltre che al raggiungimento di un accordo per lo scambio reciproco di informazioni tra le autorità doganali (nell'ottica di una cooperazione forte tra le amministrazioni). I professionisti del commercio internazionale (i "doganalisti") hanno una importante "mission" in questo 2020: informare e supportare le aziende interessate. La maggior parte di queste realtà produttive non ha nessuna esperienza con le formalità doganali e i farraginosi ingranaggi della burocrazia: le imprese in questione sono abituate ad operare, senza vincoli, nel mercato unico dal lontano 1993.

Occorre dunque predisporre pianificazioni doganali personalizzate per settore commerciale, invocare l'attribuzione del numero di identificazione EORI (Economic Operator Registration and Identification), senza il quale non è possibile espletare le formalità doganali.

L'importazione e l'esportazione saranno possibili solo tramite la presentazione di una dichiarazione doganale telematica all'ufficio delle dogane competente. In assenza di un accordo che lo preveda, le merci inglesi non potranno essere "scortate" da nessuna prova dell'origine preferenziale - né da modello Eur 1 né dalla dichiarazione di origine preferenziale sulla documentazione commerciale a corredo. Gli operatori economici dovranno confrontarsi con le "garanzie" da prestare in dogana per il pagamento differito dei diritti doganali o per assegnare alle merci inglesi un regime sospensivo, come ad esempio il "depo-sito doganale" o la "temporanea custodia". Occorrerà preparare le imprese a familiarizzare con i requisiti sanitari e fitosanitari con un aggravio delle formalità e delle tempistiche di consegna a destino, oltre che con potenziali divieti e/o restrizioni all'importazione. Per quanto appena illustrato, pertanto, occorre nel corso dell'anno incentivare iniziative rivolte alla informazione e alla preparazione delle nostre imprese circa questo nuovo scenario, al fine di scongiurare rallentamenti e/o deviazioni di traffici, mantenere e migliorare, ove possibile, le quote di mercato. In buona sostanza, per rimanere competitivi.

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



Via Idiomi, 3/24 - 20090 Assago (MI) Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607 www.class-spa.it

Gruppo FBH

Formazione eBusiness

di Federica Catani*

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

ell'ambito dei bisogni e delle capacità ICT, il ruolo di analista di eBusiness è identificare e definire
le soluzioni informatiche più appropriate a partire
dalle strategie di business dell'impresa, tenendo in considerazione i vincoli culturali, organizzativi e di business
che si ripercuotono sulle possibilità di cambiamento del
sistema informativo. Trattandosi di attività di interesse
economico che possono svolgersi attraverso internet e
altre reti telematiche, in un progetto di innovazione saranno pertanto valorizzate le capacità di orientamento
al cliente o all'utente, il pensiero analitico e la creatività
per un lavoro che richiede cooperazione e integrazione a
livello organizzativo.



Il ministero dello Sviluppo Economico ha recentemente reso disponibili finanziamenti a favore dell'innovazione digitale, per supportare i processi di innovazione, trasformazione tecnologica e digitale delle imprese e delle reti attraverso l'applicazione di una o più tecnologie abilitanti previste dal Piano nazionale impresa 4.0. La misura ha l'obiettivo di sostenere i processi di trasformazione tecnologica e digitale delle Pmi e delle reti d'impresa. Lo sviluppo di un piano Industria 4.0 deve tener conto degli obiettivi dell'organizzazione, distinguendo tra i vari approcci disponibili, gestire lo sviluppo nelle sue varie fasi stabilendo un grado di giudizio e un livello di comprensione sugli obiettivi di business. In base ai processi aziendali, nella definizione dei requisiti, occorre mappare e ottimizzare i processi di business, le funzioni, le procedure e i flussi di

lavoro utilizzando sistematiche tecniche di modellazione, documentando le specifiche funzionali e le caratteristiche richieste al sistema. Fra le applicazioni implementabili in ambito trasporti e logistica troviamo: Big data e analisi dei dati, simulazione e sistemi cyber-fisici, internet delle cose e delle macchine, integrazione e sviluppo digitale dei processi aziendali.

Per Big data e analisi dei dati s'intende il processo di raccolta e analisi di grandi volumi di dati per estrarre valore. Associati a estrazioni e analisi di business, i big data hanno il potenziale di dare alle imprese scenari e previsioni sull'andamento del mercato, rendendo l'attività decisio-

> nale più efficace. Il processo di analisi permette di operare un'analisi predittiva, ovvero permette di conoscere anticipatamente cosa accadrà e riducendo il lead time, ovvero il tempo necessario di un'azienda per soddisfare una richiesta del cliente. Ciò diventa possibile grazie al modello realizzato e ai dati storici che permettono di determinare cosa succederà in un futuro prossimo, visualizzando una tendenza con basi o fondamenti statistici. Simulazione e sistemi cyber-fisici sono in grado di interagire in modo continuo con l'ambiente in cui operano e si realizzano attraverso capacità computazionale, comunicazione e capacità di controllo. Le strutture di calcolo e di comunicazione formano un sistema distribuito che interagisce direttamente e dinamicamente con il mondo reale con il quale è interconnesso. Alla base troviamo il dispositivo

embedded, ovvero un oggetto progettato appositamente per un determinato utilizzo. Tra le possibili applicazioni le smart grid, il controllo intelligente del traffico, la domotica, le telecomunicazioni, l'automotive e l'avionica. Nella visione dell'Internet delle cose e delle macchine, gli oggetti creano un sistema pervasivo e interconnesso avvalendosi di molteplici tecnologie di comunicazione. Infine, l'Integrazione e sviluppo digitale dei processi aziendali si realizza attraverso un insieme di cambiamenti prevalentemente tecnologici, culturali, organizzativi, sociali, creativi e manageriali, associati con le applicazioni di tecnologia digitale. In questo quadro, le risorse interessate a perfezionare il proprio profilo professionale possono rivolgersi ai Centri di formazione che offrono programmi didattici in grado di far acquisire le nuove competenze collegate all'Industria 4.0.

La sfida "No Plastic Challenge"

di **Daniele Testi** Presidente SOS-LOGistica

Milano, il 20 febbraio, nella storica e appena rinnovata sede che ospita la casa d'aste Finarte in Via Paolo Sarpi, SOS LOGistica e Ambiente Mare Italia (www.liberamidallaplastica.it) hanno organizzato una serata-evento per lanciare il progetto "No Plastic Challenge, Milano si impegna". Il maestro Beppe Vessicchio, fresco del grande successo di Sanremo, ha accompagnato con i musicisti del Sesto Armonico e con la forza del linguaggio universale della musica unita alle immagini emozionanti della Sand Artist Simona Gandola, il lancio di un progetto cofinanziato da Fondazione Cariplo che vede le due associazioni organizzatrici protagoniste insieme al dipartimento di Psicologia dell'Università Bicocca di Milano.

La strategia del progetto vede il coinvolgimento di aziende, strutture ricettive, esercizi commerciali e tutta la cittadinanza attraverso un vero e proprio gioco con l'obiettivo di portare a una progressiva riduzione dell'utilizzo della plastica monouso. Un cambiamento comportamentale, che sarà studiato grazie all'aiuto del Dipartimento di Psicologia dell'Università di Milano-Bicocca che presidierà le analisi dei dati raccolti presso i consumatori partecipanti ai challenge e gli esercenti aderenti al progetto e collaborerà per la realizzazione e la verifica di efficacia delle attività di gamification e delle iniziative di "changemaking". Per spiegare il ruolo di SOS-LOGistica in questo progetto riprendo in mano un concetto che abbiamo lanciato già qualche anno fa: il consum-attore. Ovvero un soggetto informato che vede, conosce e comprende cosa ci sia dietro le proprie pratiche quotidiane di acquisto e agisce di conseguenza, responsabilmente. Viviamo (più o meno consapevolmente) in un modello di "economia industriale lineare" (cit. Walter R. Stahel). Si estraggono materie prime, le trasformiamo in prodotti che vengono venduti per essere utilizzati fino a che sono utili per poi essere, nella maggior parte dei casi, smaltiti generando riufiuti. E' un sistema basato sull'ottimizzazione della produzione e la creazione di valore aggiunto (che per di più viene tassato come ben sappiamo quando paghiamo l'iva). Ciò che noi vediamo e conosciamo, come consumatori (con una t sola), è solo ciò che accade nel punto vendita dove con un click oppure entrando in un supermercato o in un negozio tradizionale, accediamo ad una infinita gamma di prodotti. Ciò che il consumatore non



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



SOS-LOG opera affinché il consumatore sia sempre più informato sulle proprie pratiche di acquisto e agisca di conseguenza, responsabilmente e con soddisfazione

vede e ignora sono proprio i processi che stanno dietro ai prodotti prima di arrivare al punto di vendita o in caso di commercio elettronico, a casa. Non vede i magazzini, non vede i camion, i treni e i sistemi di trasporto globale ... in poche parole non vede i processi della logistica. Tra le citazioni che più uso in questo ultimo periodo c'è quella di Massimo Marciani, amico e presidente del Freight Leaders Club nonchè membro del consiglio scientifico di SOS-LOGistica. Massimo dice: "la logistica è come il wifi di casa. Te ne accorgi che esiste solo quando smette di funzionare". Mai definizione poteva essere più efficace.

Ignorare questi processi ci espone, come comunità, a molteplici rischi. Aumentano le emissioni di CO2 perchè i mezzi viaggiano semivuoti per poter consegnare prima possibile. Aumenta di conseguenza l'incidentalità nelle strade e il tempo perso per la congestione. Aumentano i rifiuti generati dagli imballaggi in plastica accoppiata e difficilmente riciclabile con le città che si scoprono impre->

(LIE, Linear Industrial Economy, definizione di Walter R. Stahel) **ESTRAZIONE*** TRASFORMAZIONE*** UTILIZZO SMALTIMIENTO

(CIE, Circular Industrial Economy, definizione di Walter R. Stahel) **RICCIA** **RICCIA*

parate a gestire i flussi (non proprio ottimizzati) di merce visto che ogni casa è ormai un possibile punto a cui fare una consegna e in molti casi anche punto dove fare il ritiro di un reso. La logistica, non devo certo ribadirlo ai lettori di Euromerci, è e sarà sempre più un elemento strategico per le politiche di sviluppo economico con i mercati che diventano sempre più globali e capillari e l'eCommerce che diverrà sempre più la scelta per l'acquisto di moltissimi beni. Sono in tanti a pensare che nel breve futuro, con l'avvento della robotica e l'IOT, le scelte di produzione saranno sempre meno dettate dal costo del lavoro e della energia e saranno invece determinate dal costo di trasporto e logistica per accedere ai mercati di riferimento.

Chi segue i lavori e le occasioni pubbliche di SOS-LOGistica conosce bene la visione di una associazione che è nata per dimostrare la necessità di un cambio di paradigma nella logistica. Un cambio culturale in primis che veda i processi di logistica capaci di trattare i rifiuti come valore e non come costo, ad esempio trasformandoli in bio car-

buranti che alimentano i mezzi di trasporto. Una logistica che utilizza imballaggi fatti con materiali e processi innovativi in grado di mantenere il ruolo di protezione dei prodotti allungando la vita utile del cibo e quindi evitando sprechi. Una logistica che ottimizza l'energia lungo tutta la catena del valore diminuendo i viaggi a vuoto. Una logistica in grado di aiutare il design e la produzione per concepire prodotti che possano essere riutilizati e rigenerati e sempre meno smaltiti aggiungendo quindi la variabile tempo nel valore dello stock. Insomma una logistica sostenibile che contribuisce alla transizione da un modello di economia lineare a un modello di "economia industriale circolare" (cit. Walter R. Stahel) dove l'obiettivo primario è il mantenimento e l'ottimizzazione dell'uso dei prodotti e non la produzione. Una economia che inizia dove termina il modello industriale lineare ovvero proprio al punto vendita. Un modello economico dove il controllo passa dai produttori agli utilizzatori/ proprietari dei prodotti: i consum-attori. C'è molto da fare per questo tipo di cambiamento nella cultura di noi operatori logistici, nei committenti e negli utilizzatori finali dei servizi/prodotti, altrimenti non avrebbe senso l'esistenza di una associazione come SOS LO-Gistica e ancora meno lo avrebbe all'interno di un progetto come "No Plastic Challenge". SOS-LOGistica

Nella logistica serve un "salto" culturale che permetta di considerare i rifiuti come un valore e non come un costo



si impegnerà per informare gli esercenti e i consumatori sulla complessità delle filiere logistiche. Eliminare la plastica dal punto di vendita infatti non basta se poi ignoriamo i processi che stanno dietro alla consegna dei prodotti visto che la stessa plastica è un elemento fondamentale per il trasporto sicuro dei prodotti. Il rischio sarebbe infatti quello di spostare il problema sui magazzini dei punti vendita, ovvero sugli anelli (per ora) più deboli e meno conosciuti della filiera.



ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

ORGANIZZA IL SEMINARIO A PAGAMENTO

FORNITURA E TRASPORTO INTERNAZIONALE DI IMPIANTI E MACCHINARI E QUESTIONI DERIVANTI DALL'APPLICAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE



TEMI IN DISCUSSIONE

- TEMATICHE RELATIVE AL TRASPORTO VIA STRADA DEI MACCHINARI E LE CAUTELE DA METTERE IN ATTO NELLA SCELTA DEGLI INCOTERMS PIÙ ADEGUATI E GLI IMPATTI SULLE MODALITÀ DI PAGAMENTO
- ANALISI DI QUESTIONI MOLTO ATTUALI DERIVANTI DALL'APPLICAZIONE
 SUI MACCHINARI DELLE NUOVE TECNOLOGIE, CON INDICAZIONE DI TEMI
 GIURIDICI PER LA GESTIONE DEI DATI TRASMESSI E DI TEMI RELATIVI AL GDPR
- CASI PRATICI

RELATORI

Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone dello Studio Legale Internazionale Torrente Vignone



COSTO A PERSONA 150 EURO + IVA



SMART, PRATIC

PROGRAMMA CORSI APRILE-

1 APRILE

INCOTERMS E SEMPLIFICAZIONI DOGANALI 2020: LE NUOVE PROSPETTIVE NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

7 APRILE

TRASPORTO NAZIONALE E INTERNAZIONALE SU GOMMA, NAVE, AEREO E FERROVIA E RESPONSABILITA' DEL VETTORE: CONOSCERE LA NORMATIVA CHE DISCIPLINA IL SETTORE PER VALUTARE RISCHI ED EVENTUALI RIMEDI

9 APRILE

LE SECURITY DELLA SUPPLY CHAIN
NEI SETTORI CHIMICO, DELLA LOGISTICA
E DEI TRASPORTI
A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

16 APRILE

VANTAGGI E OPPORTUNITÀ ECONOMICHE (MA NON SOLO) DELL'IMPIEGO DEI TRASPORTI INTERMODALI/MULTIMODALI In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

22 APRILE

RUOLO, COMPITI E FUNZIONI
(ANCHE INEDITI)
DEL RESPONSABILE DI LOGISTICA
In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

29 APRILE

LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DELLE SOCIETÀ (DLGS 231/2001) NEL CASO DI APPALTO E UTILIZZO DI MAESTRANZE DI SOCIETÀ TERZE E TEMATICHE FISCALI

5 MAGGIO

L'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE STRADALE: COME ARGINARE I RISCHI CON COPERTURE ASSICURATIVE SPECIFICHE

In collaborazione con Certiquality

13 MAGGIO

APPROVVIGIONAMENTI, STOCK E SCORTE: COME GESTIRLI - IN MODO ANCHE INNOVATIVO - PER OTTIMIZZARLI In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

18 MAGGIO

CONTINUOUS IMPROVEMENT - TECNICHE PER UN MIGLIORAMENTO CONTINUO A cura di TACK TMI in collaborazione con GI ON BOARD e GI GROUP LOGISTICS

21 MAGGIO

DEPOSITI DOGANALI, IVA E REGIMI SOSPENSIVI - RIFLESSI DOGANALI E IVA (LAVORAZIONI E TRIANGOLAZIONI UE ED EXTRA UE, IVA E QUICK FIXES, LA PROVA DELLE CESSIONI INTRA UE) In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica



CA ED ECONOMICA STRA FORMAZIONE

LUGLIO 2020

28 MAGGIO

COME REDIGERE UN CONTRATTO
NAZIONALE DI TRASPORTO SU GOMMA:
DALLA TEORIA ALLA PRATICA
A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

4 GIUGNO

NUOVI ACCORDI DI LIBERO SCAMBIO DELL'UE CON GIAPPONE E SINGAPORE: COSA PREVEDONO E QUALI I VANTAGGI PER L'IMPORT/EXPORT ITALIANO In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

10 GIUGNO

LE INSIDIE ASSICURATIVE DEI CONTRATTI DI LOGISTICA, QUALI SONO E COME TUTELARSI?

18 GIUGNO

COSTI DI TRASPORTO: SOLUZIONI
E PROPOSTE PER UNA LORO CORRETTA
PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE
In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica e Certiquality

25 GIUGNO

TERZIARIZZAZIONE LOGISTICA: I KPI
PER LA MISURAZIONE E IL MONITORAGGIO
DEI SERVIZI IN OUTSOURCING
In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

2 LUGLIO

IL "RISCHIO DOGANALE" PER LE IMPRESE: LE SOLUZIONI - ANCHE DIGITALIZZATE PER DOGANA 4.0 - CON CUI ESSERE COMPETITIVI In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica e Certiquality

8 LUGLIO

PRIME APPLICAZIONI DEGLI INCOTERMS 2020
E IMPATTO SULLE CONDIZIONI DI ACQUISTO/
VENDITA E TRASPORTO
In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

9 LUGLIO

POSIZIONAMENTO E FISSAGGIO DEL CARICO SUI MEZZI: NORME E PROCEDURE DA SEGUIRE A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica, in collaborazione con Certiquality

14 LUGLIO

I POTERI DATORIALI NELLA GESTIONE DEI RAPPORTI DI LAVORO, SANZIONI DISCIPLINARI E LICENZIAMENTI

PER IL RESTO DEL PROGRAMMA ANNUALE SI VISITI IL SITO

Logistics meet Industry: incontro a Milano

Una proposta di Assolombarda: le associazioni industriali e quelle della logistica devono varare insieme un piano concreto di priorità da presentare al governo per migliorare il trasporto e il sistema logistico.

di Carlotta Valeri

'Italia nell'ultimo decennio. dalla crisi finanziaria al 2019. si è retta essenzialmente sul sistema import/export, mentre nel medesimo periodo sono calati gli investimenti, i consumi e la produzione industriale è rimasta ferma, con una crescita di solo qualche decimale. Il sistema import/export ci ha evitato il default. Ciò nonostante, se confrontiamo tale sistema con altri paesi europei. constatiamo che è peggiorato: infatti, per l'import siamo passati dal 7° posto del 2009 al 9° del 2019 e per l'export dall'8° all'11°. Eppure il settore vale il 30% del nostro Pil e l'anno scorso ha registrato un valore di 480 miliardi di euro. Va sostenuto e vanno sostenute le imprese. Ciò va fatto operando in primo luogo sul versante logistico. Non è un caso che tutti i sistemi industriali più importanti del mondo, da quello tedesco al cinese, puntino sulla logistica e sui trasporti. La Via della Seta non è una 'bizzarria' cinese, ma un enorme progetto di espansione logistica-industriale. L'Italia, invece, su questo punto è ferma: l'80% dei progetti infrastrutturali sono bloccati, seppur finanziati. Certamente non si può fare tutto, ma occorre scegliere priorità e operare. Su questa necessità siamo d'accordo tutti, le imprese che associamo in Assolombarda e quelle che aderiscono a Confetra, ad Assologistica e ad Alsea. Dobbiamo tutti insieme varare un pia-



Porto di Genova. I difficili collegamenti a livello terrestre penalizzano in molti casi i nostri scali

no su cosa fare subito per il trasporto, le infrastrutture e la logistica da presentare al governo: prepariamo insieme un programma di interventi concreti su ciò che serve all'Italia in termini di logistica e trasporti nei prossimi 20 anni, per rendere competitivo tutto il sistema paese. Farlo è un nostro dovere morale, che la politica ci ascolti è una speranza. Però tutti devono avere coscienza che se non facciamo queste cose l'Italia è destinata a perdere ancora più terreno e a non reggere più la concorrenza degli altri paesi europei", ha dichiarato Mario Castaldo, presidente del gruppo Trasporti, Logistica e

Infrastrutture di Assolombarda, durante il convegno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, giunto ormai alla quarta edizione e ospitato nella sede degli industriali milanesi.

Su questa proposta di Castaldo ha "girato" l'intero convegno. Che la necessità di un'azione coordinata tra industria e logistica sia sentita, con altrettanta intensità, anche dagli operatori del trasporto, lo ha confermato il direttore generale di Confetra Ivano Russo, che infatti ha annunciato il crescente impegno della sua organizzazione a sostegno del convegno Shipping, Forwarding



Il nostro sistema industriale nell'ultimo decennio è stato tenuto in piedi grazie all'import/export

& Logistics meet Industry, il cui scopo è proprio quello di mettere a confronto le istanze, spesso convergenti, di questi due mondi: "Questo è il secolo della logistica, che viene usata sempre più spesso come arma geopolitica, ma non serve a niente parlare di questi temi senza la presenza al tavolo dei rappresentanti dell'industria. E' da loro infatti che ha origine la domanda di trasporto". Ma in questo contesto di crescente complessità internazionale, l'Italia conta troppo poco: "Siamo irrilevanti nello scenario internazionale, e dal punto di vista logistico siamo un hub micro-regionale, con un raggio d'azione che non supera i duemila chilometri. A livello continentale abbiamo davanti gli scali del Northern Range".

Un altro punto toccato dall'intervento di Castaldo ha riguardato le criticità portuali: "all'industria italiana, particolarmente vocata all'export, servono servizi efficienti, a partire dalla logistica, per non perdere quote di mercato, cosa che peraltro è già successa nel corso dell'ultimo decennio". Oggi questi servizi lasciano spesso a desiderare: "I porti italiani generano in molte situazioni colli di bottiglia che rallentando il flusso di merci causano un danno economico stimato in 13 miliardi di euro e obbligano molte aziende a far passare le loro spedizioni dai porti del nord Europa". Tra i principali ambiti in cui intervenire, quindi, ci sono i collegamenti da e per i nostri porti, "che oggi sono inadeguati e formano dei veri e propri imbuti". Su questo punto si è trattenuto Massimo Deandreis, direttore del Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM: "Ci sono forti opportunità di un rilancio per la portualità nazionale, perché con il raddoppio del Canale di Suez i traffici nel Mediterraneo sono sensibilmente cresciuti; più 4.9% nel 2019, in termini di tonnellate, e nel periodo 2014-2018, in termini di teu, la crescita è stata del 22%". Non approfittiamo di questo aumento dei traffici per l'inadeguatezza dei servizi intermodali e per l'inefficienza infrastrutturale specialmente nel Mezzogiorno, Una situazione che "costringe" una quota rilevante di merce in entrata o in uscita dall'Italia - come ha confermato un altro rappresentante dell'industria presente al convegno, il presidente del comitato Logistica di Federchimica Gaetano Conti - a passare dai porti del nord Europa. Il problema, su questo

tutti sono d'accordo, è costituito principalmente dal gap infrastrutturale italiano, che genera inefficienze e che, come ha ricordato il presidente di Confitarma Mario Mattioli, "costa 70 miliardi di euro, sommando tutte le voci, comprese le mancate entrate per l'erario dovute al fatto che merci dirette in Italia vengono sdoganate in altri paesi dell'Unione". La maggiore competitività dei porti nord europei è, secondo il numero uno degli armatori italiani, dovuta in parte alla concentrazione di volumi in pochi scali, che genera economie di scala e quindi consente un contenimento delle tariffe, "a differenza di quanto avviene nel nostro paese dove l'offerta di banchine è molto parcellizzata". Ora, ha ribadito Mattioli, "il traffico da Suez a Gibilterra sta crescendo, ed è probabile che una certa quota di questi volumi sia diretta in Italia, dove però arriva passando da Rotterdam o da Anversa. Questo è un vero e proprio paradosso che può essere superato solo con un programma di interventi infrastrutturali serio e coerente a livello nazionale, da portare avanti con continuità".

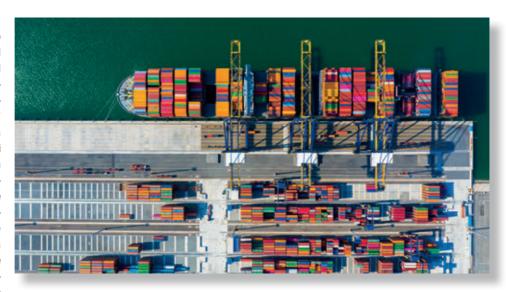
Alessia Amighini. docente dell'Università del Piemonte Orientale e Co-Chair >

UN'EDIZIONE MOLTO POSITIVA

Riccardo Fuochi, presidente del Propeller Club Port of Milan, ha tratto le conclusioni sul convegno: "La quarta edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è stata la più completa a mia esperienza, con un parterre di relatori impressionante, che hanno superato il centinaio. I focus su geopolitica e logistica, sul binomio competitività e competizione, sulla sostenibilità e sulle strategie infrastrutturali sono stati di estrema attualità. Le sessioni verticali hanno affrontato tematiche di grande rilievo pratico per le aziende, dalle soluzioni logistiche per le Pmi a quelle per i prodotti di alta qualità/alto valore intrinseco e alle evoluzioni del traporto a temperatura controllata per gli alimentari. Grande successo per la sessione sulla cyberlogistica e sulla logistica connessa, mentre è stato significativo il focus della conferenza sull'automazione, che ha approfondito il problema della formazione".

desk China di Ispi, nel suo intervento, ha allargato il fronte delle difficoltà che il nostro paese deve affrontare anche a livello politico e di "rappresentanza" a Bruxelles: "L'Italia non riesce a 'rubare' traffici ai porti del nord Europa non solo per le sue inefficienze, che sono conclamate e che dipendono in larga misura dalla frammentazione dell'offerta portuale, ma anche e soprattutto perché la Germania si è palesemente mossa per evitare che ciò avvenga". "In chiave geopolitica - ha sottolineato Marco Conforti vice-

presidente di Confetra - vanno ricordati gli innumerevoli investimenti di Pechino negli scali europei, che, la storia ce lo ha insegnato, sono uno strumento di potere fondamentale proprio in chiave geopolitica. C'è una sovrapposizione quasi esatta tra i porti controllati da quello che fu l'Impero Britannico e le banchine dove oggi la Cina detiene un controllo di fatto". Un'espansione internazionale della Repubblica Popolare che, secondo Conforti, il Vecchio Continente non ha neanche provato ad arginare, almeno per quanto riguarda il territorio di sua competenza: "Quando



Porto di Rotterdam. Molte merci dirette in Italia, dopo essere passate attraverso Suez, paradossalmente, per le nostre criticità, continuano a sbarcare nei porti del nord Europa

si è trattato di regolare gli investimenti stranieri (e non solo cinesi) in Europa, Bruxelles è stata troppo timida. Così si è persa un'occasione".

Tornando alla proposta di Castaldo, citata in apertura, Betty Schiavoni, presidente di Alsea, ha parlato del lavoro in atto a livello milanese per avanzare proposte alla politica tese a consentire lo sviluppo di logistica e trasporti. "Ho colto con grande piacere l'analoga proposta che Mario Castaldo ha fatto a Confetra sul piano nazionale. La nostra confederazione ha accolto l'invito.

Speriamo quindi che nei prossimi mesi si possa lavorare in questa direzione. Il momento è delicato, stante la fase di riposizionamento dello scacchiere mondiale che vede la logistica e i trasporti in posizione strategica. Guardate la Cina con la nuova Via della Seta, la Germania, che accompagna l'export con le sue corazzate logistiche, solo per fare i due esempi più noti. In questo contesto la nostra politica deve avere chiaro il ruolo strategico che rivestono i trasporti e la logistica. Noi siamo consapevoli di questo ruolo e lo stesso lo è l'industria, come ha detto Castaldo".





organizza presso SEDE di UNIS&F - Piazza delle Istituzioni, 12 - TREVISO

PERCORSO AEO: CORSO PER RESPONSABILE DELLE QUESTIONI DOGANALI

Inizio 1 aprile 2020 fine 24 giugno 2020 Esame finale 8 luglio 2020

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

Il corso ha una durata complessiva di 104 ore pari a 13 giornate in aula e 4 ore di esame scritto e orale. Dal punto di vista didattico si affronteranno i contenuti stabiliti dalla determinazione emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 25 ottobre 2018.

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



Convegno a Treviso su multicanalità e tecnologie 4.0

Cresce l'attenzione delle aziende logistiche del Veneto verso l'innovazione, con l'obiettivo di alzare l'efficienza, e verso la sostenibilità ambientale.

alle tecnologie 4.0 che consentono la consegna a domicilio, la tracciabilità dei prodotti lungo l'intera filiera, la mappatura 3D dei magazzini e la comunicazione fra macchine e oggetti connessi senza l'intervento di un operatore ai nuovi modelli organizzativi basati sulla stretta collaborazione fra committente e fornitore logistico nella gestione dell'innovazione, passando per magazzini più flessibili e green, e strategie di omnicanalità che integrano i flussi logistici provenienti da tutti i canali online e fisici. Sono le soluzioni per una logistica più strategica, collaborativa e sostenibile che importanti realtà del settore hanno presentato al convegno "Ambiti di innovazione nella logistica: esperienze a confronto" dell'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet della School of Management del Politecnico, che si è tenuto a Treviso presso il Best Western Premier BHR Treviso Hotel.

Il convegno ha confermato la forte attenzione alla logistica da parte delle aziende del Veneto, che stanno affrontando le sfide dell'omnicanalità, della riduzione dell'impatto ambientale e dell'applicazione delle soluzioni di industria 4.0 nel settore. Sono intervenuti molti manager della logistica di aziende attive sul territorio, a testimonianza della capacità di innovazione del settore. Hanno partecipato ai lavori, fra gli altri, Renzo Sartori, vicepresidente e responsabile rapporti con università e centri di ricerca, Assolo-



Le aziende logistiche tendono ad aumentare l'impiego di tecnologie digitali anche per espandere l'offerta di servizi

gistica; Giuseppe Bincoletto, vicepresidente Assindustria Venetocentro: Alessandro Badesso, sales manager Gruppo Basso; Valentino Soldan, head of logistics Benetton Group; Stefania Staccioli head of supply chain and purchasing BSH; Alessandro Santoni, responsabile commerciale CFG Servizi; Fabio Orlandi, logistic director Coca-Cola Hellenic Bottling Company. "Le soluzioni presentate questa mattina raccontano un settore in salute - le stime per il 2019 prevedono un fatturato della Contract Logistics a quota 84,5 miliardi di euro, in crescita anno su anno dal 2015 - con aziende capaci di intercettare i cambiamenti in atto e introdurre miglioramenti lungo l'intera filiera. Uno dei trend emergenti è la

diffusione di un modello organizzativo che affianca all'affidamento a un solo fornitore della maggior parte delle attività di logistica, trasporto e distribuzione, il suo coinvolgimento nella definizione e della gestione dell'innovazione. Un approccio strategico, in cui il fornitore viene scelto anche in base alla sua capacità di integrare i flussi informativi e di reagire e adattarsi alle esigenze di business, e collaborativo. perché committente e fornitore fanno innovazione insieme", ha sottolineato Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics.

"La crescente esigenza di omnicanalità e personalizzazione del processo logistico, la diffusione di app e soluzioni 4.0 che automatizzano alcune attività e l'attenzione alla sostenibilità stanno cambiando il ruolo e la configurazione dei magazzini - ha aggiunto Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio. "La tendenza è disegnare dei magazzini flessibili, con competenze più specializzate, e sfruttare tecnologie green affinché da spazi a elevato dispendio energetico e rilascio di emissioni si trasformino in luoghi a impatto ambientale ridotto e capaci di produrre energia da riutilizzare lungo la filiera".

Le soluzioni. Una delle tendenze rilevate dalle imprese del settore è il passaggio da un modello di "Commodity Outourcing", che prevede l'affidamento delle attività logistiche a diversi fornitori, a uno di "Strategic Outsourcing", ossia la gestione della maggior parte o addirittura dell'intero processo logistico a un solo fornitore, che cresce più del mercato complessivo (più 17,5% in otto anni), toccando quota 9,6 miliardi di euro su un valore totale del mercato logistico pari a 113,8 miliardi di euro. Si tratta di un approccio più strategico, perché irreversibile nel breve-medio periodo e quindi bisogna selezionare un fornitore in grado di adattarsi rapidamente alle esigenze del committente. Il vantaggio è che la gestione dell'innovazione diventa collaborativa, perché il fornitore partecipa al processo insieme al committente e più snella perché bisogna relazionarsi con un solo interlocutore. Una collaborazione più stretta che produce un confronto continuo nell'84% dei casi (almeno mensile nel 63%) e vantaggi dal punto di vista della riduzione dei costi (nel 5% dei casi). del miglioramento del servizio (25%), in entrambe le dimensioni (39%) e nella riduzione dell'impatto ambientale (2%). L'approccio collaborativo emerge anche in attività come la selezione del personale, con il crescente ricorso ad agenzie per il lavoro per la gestione diretta dei lavoratori nelle fasi di reclutamento, formazione e primo inserimento delle risorse. Il comportamento sempre più omnicanale degli utenti spinge le imprese a integrare la gestione di tutti i canali online e offline a disposizione. Cresce l'impiego di Transport Management Systems (TMS), software gestionali che consentono di pianificare le attività su tutti i canali attivi e intervenire rapidamente in caso di necessità, con conseguente risparmio di costi e miglioramento del servizio. La diffusione di tecnologie digitali consente al fornitore logistico di espandere la gamma di servizi offerti. Le soluzioni 4.0 permettono, ad esempio, di personalizzare la consegna a domicilio con l'invio della foto di chi consegnerà il prodotto e di altre informazioni e di tracciare il prodotto in tempo reale lungo l'intera filiera. La Logistica 4.0 permette anche di integrare alcuni processi logistici e automatizzare alcune attività, utilizzando ad esempio etichette intelligenti e sensori che consentono alle macchine di comunicare fra loro senza l'intervento umano. Si diffondono, infine, applicazioni per la mappatura in 3D del magazzino per localizzare in tempo reale i mezzi e le merci senza scannerizzare i barcode e Mobile App che aiutano i trasportatori a gestire i flussi di trasporto, carico e scarico.

Verso magazzini più flessibili e green. La tendenza alla terziarizzazione sta modificando anche la progetta-

zione dei magazzini, con le aziende che sempre di più preferiscono l'opzione "buy" (acquisto di un servizio logistico) all'opzione "make" (gestione interna dei processi logistici) sia quando si tratta di magazzini di stoccaggio (dal 60% attuale al 63% previsto nei prossimi anni) sia se si considerano i magazzini di prossimità (dal 67% al 78%). I depositi saranno sempre meno legati alla produzione (in calo dal 37% al 19% nei magazzini di stoccaggio e dal 36% al 18% in quelli di prossimità), mentre aumenterà l'importanza della disponibilità di manodopera (in crescita dal 10% al 23% per i magazzini di stoccaggio e dal 16% al 27% per i magazzini di prossimità). Crescerà l'utilizzo dei mezzanini soprattutto per rispondere ai bisogni dettati dall'automazione e da servizi avanzati: calerà dal 37% al 27% la percentuale di imprese che non li usa e aumenterà dal 38% al 44% l'uso di mezzanini removibili. Sempre più operatori sono attenti alla sostenibilità energetica e ambientale. L'impiego di ricariche ad alta frequenza e di batterie agli ioni di litio (passato dall'1% del 2016 al 6% del 2018) consente di aumentare la resa, ridurre le perdite e diminuire i consumi nella fase di carica, per un risparmio totale del 36% sul consumo di energia elettrica e un altro 36% di risparmio di emissioni di CO2. Come risultato, il numero di magazzini "Carbon Positive" (a elevato livello di emissioni e spreco energetico) scenderà dal 56% al 10%, i magazzini "Carbon Neutral" (a zero emissioni e sprechi) salirà dal 26% al 54% e raddoppierà la percentuale di magazzini capaci di generare energia per la rete distributiva ("Carbon Negative", dal 19% al 36%).

Logistica: un asset class in continua crescita

Nel 2019, il settore immobiliare logistico ha registrato in Italia un volume di investimenti di oltre 1,3 miliardi di euro.

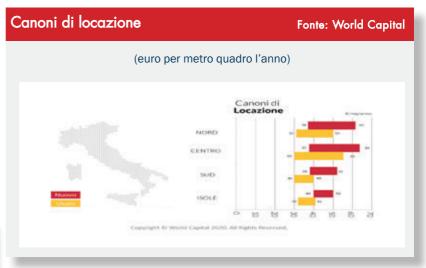
a cura di Andrea Faini*

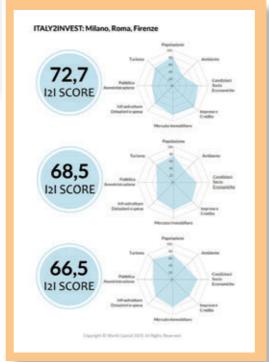
el 2019 la logistica ha registrato delle performance interessanti nel comparto degli investimenti, raggiungendo un volume pari a 1,3 miliardi di euro e una crescita del 15% rispetto al 2018. Questo lo scenario emerso dal nuovo Borsino immobiliare della logistica – H2 2019 di World Capital, in collaborazione con Nomisma. La logistica si riconferma dunque un asset class di grande appeal sia per gli investitori domestici sia per quelli stranieri il cui interesse si fa sempre più



Andrea Faini

accentuato. L'Italia infatti rappresenta per gli investitori una piazza vincente su cui puntare sia per i valori immobiliari in linea con quelli degli altri competitor europei sia per l'attrattività esercitata in termine di potenziale di investimento. Soffermandoci sulla performance logistica europea, nel 2019 gli investimenti logistici hanno registrato un valore di circa 9 miliardi di euro, con l'Italia che rappresenta il 14,4% dei volumi totali degli investimenti europei. Sempre a livello europeo, il trend degli investimenti logistici in Italia dal 2018 ha segnato





una crescita del 2,5%. Altro fattore di appeal per l'Italia è la bassa penetrazione dell'eCommerce sul territorio nazionale, che rende il Bel Paese una piazza interessante per gli sviluppi dei prossimi anni, in cui la crescita dell'eCommerce eserciterà una forte propulsione alla logistica.

Dando uno sguardo ai rendimenti, a causa della grande richiesta di spazi assistiamo a una compressione degli yield, la cui media nazionale è del 6,6%. Ad oggi la Lombardia, ma nello specifico Milano, si conferma location strategica per la logistica, con



un picco minimo nei rendimenti lordi di 5,8%. Il mercato immobiliare logistico italiano si è confermato dinamico anche nel secondo semestre 2019, con valori di locazione generalmente in crescita. Per quanto riguarda la locazione del nuovo, notiamo delle interessanti variazioni nelle seguenti location prime: Sassari (più 5,5%), Livorno (più 5,5%), Firenze (più 4,3) e Civitavecchia (più 4,4%). Milano e Roma si confermano stabili, con valori in linea a quelli registrati nello scorso semestre. I canoni di locazione per il nuovo più interessanti da evidenziare sono quelli delle piazze come Firenze (63 €/mg/anno), prime rent italiana, Genova (62 €/mg/anno), Milano (57 €/mq/anno), Bologna (56 €/mq/anno) e Roma (55 €/mq/anno). Spostandoci sulla locazione dell'usato, anche in questo caso registriamo delle variazioni positive pari al 6.8% a Roma. 6,5% a Bergamo, 4,5% a Udine, 4,1% a Rimini e 3,3% a Milano. Anche per la locazione dell'usato emergono le location di Firenze (55 €/mg/anno), Milano (50 €/mq/anno), Bologna e Genova (46 €/mq/anno) e Roma (45 €/mq/anno). Per quanto riguarda la media nazionale dei canoni il valore stimato è di 42.08 €/mq/anno, con Firenze che si scosta maggiormente dalle media con un più 8%.

Per offrire una lettura completa che inserisca le dinamiche del mercato immobiliare logistico all'interno di una più ampia analisi del contesto territoriale l'edi-

zione H2 2019 del Borsino immobiliare della logistica vede rinnovata la collaborazione con Nomisma e dedica un'intera sezione

del Report all'indice Italy2Invest di Nomisma - l'innovativo strumento informativo che restituisce una valutazione dell'attrattività dei territori italiani. L'indice Italy2Invest - che definisce l'attrattività di un territorio come espressione di sintesi di otto aree tematiche (ambiente, condizioni socio-economiche, imprese e credito, mercato immobiliare, popolazione, pubblica amministrazione, servizi per dotazione e spesa, turismo) sancisce Milano come la provincia più attrattiva di Italia (valore dello score 72,7 su 100). Tra le prime location l'indice Italy2Invest premia Milano, Roma e Firenze. Le 3 province sul podio presentano un valore dell'indice pari, rispettivamente, a: 72,7, 68,5, 66,5 su 100. Sempre dal Borsino emerge come la forte capacità di generare interesse tra gli investitori è uno degli elementi distintivi delle prime location: 8 province su 10 analizzate presentano valori dello score 121 di Nomisma superiori alla media italiana (55,6). Tra le secondary location si fanno invece notare le piazze di Prato (65,3), Venezia (63,7) e Verona (63,3).

Secondo quanto è emerso dalle ultime rilevazioni del Borsino, gli operatori logistici cercano sempre più spazi ampi, il 50% dei casi infatti si orienta su tagli tra i 5 mila e i 15 mila mg, segue il 36% orientato su immobili inferiori ai 5 mila mg e un 14% che ricerca metrature superiori ai 15 mila mg. La durata media delle trattative è nel 50% dei casi di 8-12 mesi, seguita da un 33% che

viene concluso entro otto mesi. Il tasso di sconto, invece, risulta molto contenuto: 10% nella maggioranza dei casi. Tale dato è una conseguenza naturale di un disallineamento tra la domanda. molto elevata, e l'offerta, più contenuta e di grande valore. Nel nuovo numero del Borsino spazio anche alle testimonianze dei player della logistica, con una survey per comprendere la loro visione a proposito del futuro del settore in relazione alla diffusione dell'eCommerce. Dallo studio è emerso che la maggioranza degli operatori logistici si aspetta



magazzini più grandi, con una maggiore altezza sotto trave e numerose ribalte. Questo, in generale, il layout che dovrebbe avere un magazzino a supporto dell'eCommerce. Per quanto riguarda la location, l'83% degli intervistati afferma che la distanza ottimale tra i vari hub logistici, in grado di massimizzare i guadagni e minimizzare i costi, dovrebbe essere inferiore ai dieci chilometri.

* Ceo di World Capital

Braccio di ferro Austria-Italia sul Brennero?

Finalmente è intervenuta sulla questione delle limitazioni al traffico anche la nuova commissaria europea ai Trasporti Adina Valean.

di Eugenio Corsi

▲ Austria ha inasprito pesantemente i divieti di circolazione attraverso il Brennero dal 1° gennaio 2020. Infatti, non è più possibile attraversare il valico per merci come la carta e il cartone, i prodotti minerali liquidi, il cemento e la calce. i tubi e i profilati, i cereali. Gli austriaci hanno anche ridotto il transito per i veicoli Euro VI: possono transitare solo quelli immatricolati dopo il 31 agosto 2018 (hanno libero transito solo i veicoli a propulsione elettrica o a idrogeno). Però queste limitazioni sono ridotte se i veicoli sono diretti o provenienti da alcuni distretti austrici: ad esempio, in questo caso, possono passare anche gli Euro V fino a tutto il 2022. Come ha sottolineato il presidente di Anita, Thomas Baumgartner, questo "distinguo" secondo la provenienza o il destino dei mezzi è una decisione inaccettabile: "Se la motivazione dei divieti è quella di difendere l'ambiente, non ha alcun senso favorire il traffico con origine/ destino in Austria rispetto a quello di transito. Si tratta di un'autentica. indifendibile discriminazione". Il presidente di Anita ha aggiunto: "Il 70% dell'export italiano passa attraverso le Alpi e la maggior parte attraverso il Brennero. Il nostro paese non può continuare a subire le misure protezionistiche del Tirolo che impediscono il libero scambio di merce su un asse vitale per l'economia italiana attraverso tutta una gamma di divie-

ti di circolazione: divieto di transito notturno; divieto di circolazione il sabato; "dosaggio" dei veicoli pesanti diretti in Italia dalla Germania; divieti per tipologia di merce; divieti per classe Euro dei mezzi; divieto di uscita dall'autostrada per fare rifornimento in Tirolo".

Finalmente, il governo italiano, che per mesi non ha affrontato la questione, è intervenuto a livello comunitario. Il nuovo ministro Paola De Micheli, agli inizi di dicembre, durante il consiglio dei ministri dei Trasporti, ha posto il problema. Inoltre, ha consegnato una lettera al nuovo commissario ai Trasporti Adina Valean nella quale ha sottolineato le pesanti conseguenze per il nostro paese dei limiti imposti unilateralmente dal governo austriaco ai transiti sul Brennero. "I provvedimenti che il Tirolo intende attuare da gennaio 2020 potrebbero creare una situazione molto grave sul traffico merci italiano", ha dichiarato la ministra italiana. "Quindi, l'Italia chiede che la commissione prenda una posizione molto decisa e determinata contro queste misure. Stiamo investendo notevoli risorse nella legge di bilancio per la transizione energetica nell'autotrasporto, ma esiste la necessità di non infrangere le regole comuni sulla concorrenza". Favorevole il commento delle associazioni italiane del settore. Paolo Uggè, vicepresidente della

Conftrasporto, ha sottolineato: "L'incontro della ministra De Micheli con la commissaria Valean è stato positivo. Però, se il governo austriaco non sospenderà la propria decisione sull'introduzione degli ostacoli alla circolazione dei mezzi pesanti, e se soprattutto la commissione europea non interverrà con decisione, come peraltro non ha fatto fino a oggi, come intende intervenire il governo italiano? Il ministro ha annunciato che il governo si riserva ogni iniziativa a difesa della nostra economia. Sappia sin da ora che le imprese di trasporto rappresentate da Conftrasporto sono pronte a sostenere ogni iniziativa utile". Anche Baumagartner si è espresso in modo positivo: "Finalmente l'Italia sta reagendo alle misure di limitazione del traffico imposte dagli austriaci. Misure che sono del tutto inaccettabili perché unilaterali e discriminatorie, incompatibili con le regole comunitarie sulla concorrenza, lesive del libero scambio delle merci tra l'Italia e il nord Europa. La sostenibilità ambientale va perseguita con misure funzionali al ricambio del parco circolante dei vettori e puntando sulla tecnologia dei nuovi mezzi più puliti, come quelli di classe Euro VI e alimentati a gnl, esonerandoli da ogni limitazione, in particolare da quelle notturne". Baumgartner ha chiesto alla De Micheli di proseguire su questa strada e a "impegnarsi ulteriormente per difendere gli inte-



Autostrada del Brennero, nel Tirolo austriaco

ressi nazionali e per salvaguardare i principi alla base del funzionamento dell'Unione europea".

Il 14 febbraio, in occasione del primo viaggio ufficiale della commissaria Valean dal giorno del suo insediamento, con destinazione il Brennero, la questione delle limitazioni del traffico pesante ha vissuto un nuovo capitolo. Il confronto tra il governo austriaco, che oggi è sostenuto da una coalizione tra Verdi e Popolari, e quello italiano si annuncia sempre più duro: gli austriaci sottolineano che le ragioni che hanno spinto il governo a imporre limitazioni ai transiti sono fondate sul cambiamento climatico e vengono prese in difesa della sostenibilità ambientale delle Alpi, gli italiani controbattono che in realtà tendono a difendere l'industria austriaca, danneggiando gli operatori stranieri. Nel suo viaggio, la commissaria Valean ha incontrato sia il ministro italiano e il presidente della provincia autonoma di Bolzano Arno Kompatscher sia la ministra austriaca dell'Ambiente e della Mobilità Leonore Gewessler e Günther Platter, governatore del Tirolo. Al termine della giornata ha rilasciato una dichiarazione nella quale dopo aver sottolineato "di non poter imporre soluzioni, ma di poter aiutare a trovarne una", avrebbe chiesto agli austriaci, secondo quanto riportato dall'Ansa, di fare "un passo indietro sui divieti per i tir prima di discutere di altri provvedimenti di limitazione, come per esempio un pedaggio unico per l'intero corridoio del Brennero". Inoltre, nelle dichiarazioni alla stampa austriaca. la commissaria si è detta contraria a "misure unilaterali" e a favore di "misure multinazionali". in sostanza sposando la posizione italiana, e concludendo con un netto: "Non è ammissibile che ogni paese prenda i suoi provvedimenti". Gli austriaci hanno reagito con durezza a questa presa di posizione. Platter ha detto che il governo austriaco non "si sposterà dalle sue decisioni. E'

incredibile, siamo tornati al punto di partenza per quanto riguarda il transito delle merci. La commissaria dell'Unione europea ci getta indietro di dieci anni". Il cancelliere austriaco Sebastian Kurz ha aggiunto di "condividere la delusione" di Platter.

Come ha ricordato Paolo Uggé, si sta rivivendo una storia già vissuta: "Era il 1990 e in quei tempi il transito attraverso L'Austria era regolato da un sistema di autorizzazioni. Anche allora il ministro dei trasporti Steyer si inventò un sistema per contingentare il transito dei mezzi pesanti. Dopo inutili tentativi di trovare un accordo, il risultato fu un blocco al confine messo in atto dagli autotrasportatori che durò dodici giorni e fu sospeso quando l'allora ministro dei Trasporti Carlo Bernini riuscì a ottenere una moratoria che investì anche l'Unione europea, anche se l'Austria non ne faceva ancora parte. In seguito, dagli austriaci venne introdotto un sistema di eco punti basato sul tipo di automezzo. Anche questo sistema, comunque, venne giudicato non compatibile con il principio della libertà di circolazione. L'Austria che voleva entrare a far parte del mercato europeo dovette accettare di applicare quel principio, e il sistema degli eco punti fu soppresso nel 2004, dopo intense trattative". Uggé ha aggiunto: "I collegamenti in Europa devono essere affrontati come un 'unicum' al fine di rendere competitiva l'economia europea. Che questa fosse l'intenzione dei padri costituenti trova conferma nella scelta che, fin dal 1984, i commissari Van Miert e, successivamente, Loyola de Palacyo, portarono avanti e che ha prodotto la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto".





IN COLLABORAZIONE



CYBERSECURITY PER MANAGER:

fondamenti e linee guida per una corretta postura nella sicurezza informatica aziendale



PRESENTAZIONE

L'incontro affronterà gli aspetti di cui deve essere consapevole in primo luogo il top management aziendale per diffondere una corretta cultura della prevenzione. Fornirà indicazioni di contesto e utili informazioni tecniche e pratiche, tenendo conto che:

- le conseguenze di un attacco informatico possono essere molto serie per la business continuity aziendale, con impatti sull'operatività dell'azienda e/o sulla sicurezza delle persone e notevoli conseguenze legali ed economiche
- gli attacchi cyber possono ostacolare l'operatività aziendale oppure sottrarre, in modo più o meno continuo, informazioni aziendali strategiche poi rivendute sul fiorente mercato del dark web a concorrenti o altri soggetti interessati
- 3) la principale vulnerabilità in azienda sono le persone, che spesso non sono sufficientemente consce dei rischi connessi a comportamenti poco attenti

RELATORE

Dr. Massimo Centofanti, Cyber Security Expert di aizoOn Consulting

COSTI

Costo di partecipazione: 150 euro + Iva a persona

ISCRIZIONI E INFORMAZIONI

Registrazione all'indirizzo web: https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari-pagamento.html Info: Segreteria Assologistica Cultura & Formazione - Tel. 026691567 - Email: culturaformazione@assologistica.it



Un mercato trainato dal noleggio e dall'innovazione

Dopo un 2018 con numeri record, da massimo storico, con un aumento del 7% sul 2017, il 2019 è stato influenzato negativamente, specialmente nei primi mesi, dallo stop dell'incentivo fiscale del superammortamento, reintrodotto solo il 27 giugno con il decreto legge Crescita.

a cura di Valerio di Velo

I trend del mercato dei carrelli elevatori in Italia, negli ultimi anni è stato positivo. Ad esempio, si è registrata una forte crescita nel 2017 sul 2016, con un aumento del 19%. Anche il 2018 è andato bene. seppure non con lo stesso ritmo dell'anno precedente, segnando un più 7%, con un giro di carrelli pari a 51.557 ordini complessivi, secondo la scheda informativa 2019 pubblicata da Anima/Aisem e Ascomc/ Unicea, le principali associazioni di categoria a cui aderiscono tutti i maggiori costruttori e distributori di sistemi di sollevamento e movimentazione. Nel 2019. l'interruzione dell'agevolazione fiscale del superammortamento, cancellata a inizio anno, per essere poi reintrodotta solo con il decreto legge Crescita di fine giugno (seppure con proroga dal 1° aprile al 31 dicembre) ha plausibilmente fatto sentire effetti negativi.

Interessante, è anche la distribuzione territoriale degli ordini, registrata nel 2018, sempre secondo i dati della scheda informativa Anima: è la Liguria a segnare il maggiore aumento di domanda complessiva, con un più 27% di carrelli elevatori richiesti rispetto all'anno precedente. A livello regionale, la Lombardia è di gran lunga l'area più importante del paese con 14.342 ordini, seguono, ma a debita distanza, l'Emilia Romagna (7.824), il Veneto (7.676), il Piemonte Valle D'Aosta (4.357); nel centro Italia, si segnalano Toscana e Lazio (rispettivamente 2.745 e 2.536); nel Mezzogiorno, la prima regione è la Campania (2.467). In particolare, nel 2018, secondo gli indicatori, l'andamento positivo abbraccia tutte le categorie di prodotto anche se di entità più contenuta



Il mercato a livello regionale

Fonte: Anima

(ordini nel 2018)

REGIONE	Magazzinieri	Frontali Elettrici	Frontali Termici	TOTALE GENERALE
PIEMONTE - V. D'AOSTA	2.392	1.775	190	4.357
LIGURIA	426	190	37	653
LOMBARDIA	9.340	4.395	607	14.342
VENETO	5.258	2.142	276	7.676
FRIULI VENEZIA GIULIA	532	500	79	1.111
TRENTINO ALTO ADIGE	656	365	51	1.072
EMILIA ROMAGNA	4.246	2.984	594	7.824
TOSCANA	1.743	809	193	2.745
UMBRIA	529	181	52	762
MARCHE	692	425	43	1.160
LAZIO	1.740	627	169	2.536
ABRUZZO - MOLISE	648	284	38	970
CAMPANIA	1.610	596	261	2.467
PUGLIE	954	416	118	1.488
BASILICATA – CALABRIA	308	148	73	529
SARDEGNA	296	122	40	458
SICILIA	974	277	156	1.407
TOTALE ITALIA	32.344	16.236	2.977	51.557

rispetto a quelle registrate nell'anno precedente. Le crescite, secondo l'analisi, sono omogenee nei due segmenti degli elettrici con un più 8% per i frontali e per i magazzinieri. Un significativo rallentamento si nota invece nel segmento dei carrelli frontali elettrici che passano dal più 19% del 2017 al più 8% del 2018.

Così Gianpaolo Meloni, presidente di Unicea, ha delineato il mercato del 2018: "Nell'anno, il mercato dei carrelli elevatori ha raggiunto il massimo storico. La crescita dei carrelli da magazzino e dei controbilanciati elettrici non si è fermata.

anche se questi ultimi hanno sensibilmente rallentato la loro corsa. Sui controbilanciati si prevede nel corso del 2019 un rallentamento, se non una decrescita rispetto al 2018. I carrelli da magazzino rappresentano ora il 63% del totale e sono aumentati soprattutto i carrelli stoccatori con uomo a terra (mezzi che si utilizzano più nell'industria che nella logistica). Il noleggio continua a essere prevalente rispetto all'acquisto e questo aiuta i numeri del mercato, anche se si sta registrando un aumento della durata dell'affitto, che spesso sta passando dai canonici 60 mesi a periodi più lunghi". Secondo Loreno Leri, coordinatore del Comitato statistiche sezione carrelli industriali di Aisem. "il fattore che maggiormente ha influenzato la crescita nel segmento dei carrelli controbilanciati elettrici è stato ancora quello dell'incentivo fiscale del superammortamento. La crescita del mercato dei carrelli magazzinieri con guidatore a terra credo sia molto influenzata dalla presenza sul mercato di nuovi carrelli a timone per usi non intensivi e dal prezzo molto competitivo. Infine. dobbiamo rilevare come sia cresciuta la percentuale dei prodotti provenienti dall'area extra-europea, prin->



cipalmente dalla Cina. Si stima che l'immesso sul mercato proveniente da paesi extra-europei rappresenti ormai circa il 10% del mercato".

Anche negli Stati Uniti, nel 2018, vi è stato un forte aumento degli ordini di carrelli elevatori, a testimonianza che l'andamento del mercato è molto legato a quello dell'economia in generale e dell'industria in particolare. Scott Johnson, presidente del consiglio di amministrazione dell'Industrial Truck Association-I-TA, ha motivato la crescita parlando di un settore produttivo molto sano. A crescere è stata l'industria in generale e, con essa, anche il comparto dei carrelli elevatori. Johnson ha anche specificato che, nonostante il periodo florido, i produttori di carrelli elevatori non si sono seduti sugli allori, anzi. L'industria della movimentazione è costantemente alla ricerca di nuove soluzioni per rispondere alle sfide della distribuzione odierna multicanale e basata sempre di più sull'eCommerce. Le realtà che operano con l'eCommer-



I "numeri" del mercato dei carrelli sono cresciuti grazie anche all'aumento del noleggio, che, oltretutto, è spesso prolungato nel tempo

ce richiedono sempre più spesso carrelli a mano motorizzati e veicoli che possano muoversi in ambienti di deposito ad alta velocità. La richiesta di questo tipo di soluzioni e l'impegno delle imprese costruttrici ha oggi modificato lo scenario della movimentazione: oggi è possibile affidarsi all'elettrico anche per applicazioni gravose. Questo collegamento con la multicanalità e con lo sviluppo costante dell'eCommerce è un segnale importante anche per il mercato e la logistica del nostro

paese. Altro tema rilevante nel settore degli Stati Uniti è la crescente importanza che sta assumendo sia la formazione degli addetti sia la sicurezza. Durante la Giornata nazionale della sicurezza dei carrelli elevatori del 2019 a Washington. DC, i membri di ITA hanno fatto presente che generalmente ci sono più di 4,5 milioni di operazioni con camion in oltre 300 settori a livello nazionale. Numeri che fanno capire la portata del tema sicurezza, un tema che non riguarda certo una nicchia ristretta di popolazione.



LINDE

Presentati i modelli a gas e diesel H20-H35

Sono stati interamente progettati intorno alla figura dell'operatore e delle sue esigenze per raggiungere la massima produttività.

moderni carrelli elevatori controbilanciati rappresentano tutto ciò che contraddistingue da sempre i carrelli elevatori Linde, ovvero una straordinaria potenza, sicurezza, facilità di utilizzo, robustezza e un impiego versatile. Ognuna di queste caratteristiche è stata ulteriormente sviluppata e migliorata. I carrelli elevatori diesel e gas H20-35 rappresentano, infatti, il non plus ultra delle prestazioni, dell'ergonomia, della sicurezza e della connettività e, come tali, anche in futuro offriranno una risposta efficace alle sfide della movimentazione di materiali.

Alla base della massima produttività vi è una perfetta interfaccia tra l'operatore e il carrello, la cui forza dipende dalla presenza di un potente sistema di trasmissione come quello idrostatico e di comandi intuitivi. Per questo i carrelli elevatori diesel e i carrelli elevatori a gas H20-H35, unitamente alla postazione di guida, sono stati interamente progettati intorno alla figura dell'operatore e alle sue esigenze. Attraverso il collaudato sistema di comando costituito dalla doppia pedaliera e dal Linde Load Control per il controllo di tutti i movimenti del montante di guida e di sollevamento, l'uso dei carrelli elevatori risulta facile, preciso e intuitivo. La disposizione intelligente







di tutti i comandi del carrello elevatore diesel H20-H35 fa sì che l'operatore possa raggiungerli agevolmente e utilizzarli con la massima precisione, beneficiando così di turni di lavoro molto meno faticosi. L'impianto idraulico, esente da manutenzione, trasmette senza perdite la potenza del motore alle ruote motrici e all'impianto idraulico di sollevamento. In questo modo la trasmissione idrostatica consente un avvio dolce, rapidi cambi di direzione, una movimentazione del carico reattiva ai comandi e manovre precise negli spazi più stretti.

Quando si parla di sicurezza, nulla va lasciato al caso.

Il progetto Linde "Vision Zero" ha un obiettivo ambizioso: azzerare gli infortuni in azienda. Ecco perché nei carrelli H20-H35 è stato migliorato tutto ciò che è in grado di ridurre il rischio di incidenti nel lungo periodo. Un design ben studiato, una perfetta visuale e numerosi sistemi di segnalazione e assistenza assicurano una piacevole sensazione di sicurezza sia all'interno che all'interno del veicolo. Infatti. soltanto un conducente sicuro può garantire la massima produttività. Nei carrelli elevatori diesel H20-H35, il telaio, la cabina e il montante sono stati ottimizzati per far sì che il conducente abbia una visione a 360 gradi su carico e ambiente circostante. I profili del montante sottili e la struttura laterale del telaio resa ancora più snella migliorano la visuale anteriore, mentre le strette traversine superiori del tettuccio e il vetro antisfondamento superiore opzionale garantiscono una buona visuale verso l'alto. Le telecamere opzionali inoltre ampliano il naturale campo visivo.

Costruito per la sicurezza. A bordo del carrello H20-H35 la sicurezza passiva rappresenta una categoria a sé: le protezioni laterali presenti sulla struttura sono particolarmente robuste e fungono da protezione contro gli urti. Il baricentro basso del veicolo e la conformazione

dell'assale di trasmissione riducono il rischio di ribaltamento. Allo stesso tempo, i cilindri di brandeggio posizionati in alto e la struttura anti torsione del montante assicurano un'elevata portata residua e garantiscono una movimentazione dei carichi sicura e precisa anche ad altezze di sollevamento elevate. Inoltre, numerose funzioni di sicurezza contribuiscono a evitare errori di comando. Grazie al freno di stazionamento automatico. il mezzo si ferma in sicurezza su rampe e pendenze e il conducente può scendere senza pericolo. Tutti i muletti senza cabina completa sono dotati di serie di un monitoraggio elettronico della chiusura di sicurezza. Grazie a questo sistema, un conducente senza cintura di sicurezza può spostare il carrello elevatore soltanto a una velocità di marcia lenta. Per una migliore visuale e una maggiore sicurezza, la serie H20-H35 può essere equipaggiata con numerose soluzioni di segnalazione e di illuminazione, come ad esempio Linde LED Stripes, Linde Truck Spot,e Linde VertiLight. Inoltre, i carrelli sono equipaggiati di serie con il Linde Curve Assist, che



Nelle foto, immagini del carrello H20-H35



adatta la velocità di marcia all'angolo di sterzata, riducendo il rischio di ribaltamento in curva. Il Linde Load Assist, che rileva la portata residua del muletto e quindi riduce il rischio di infortuni da ribaltamento, è anch'esso di serie. Per una sicurezza ancora maggiore, sono presenti l'indicatore del peso di carico Linde e i sistemi di assistenza Linde Safety Pilot e Linde Safety Guard.

I dati sono "l'oro del futuro", soprattutto nell'ambito della movimentazione dei materiali nelle aziende moderne. Per questo tutti i dati relativi alle prestazioni dei carrelli elevatori diesel e gas H20-H35 possono essere analizzati tramite software. Grazie all'unità di trasmissione dei dati di serie, i muletti possono essere facilmente integrati in sistemi di gestione della flotta, come ad esempio Linde connect. Questo rende più efficiente l'impiego dei mezzi, migliora la pianificazione della manutenzione e assicura calcoli dei costi più affidabili.

STILL

L'azienda cresce con le advanced application

Una divisione dell'azienda si occupa, con crescente successo, di progettare, chiavi in mano, soluzioni di logistica integrata "tagliata" su misura sulle esigenze di un cliente.

▲ automazione dei processi logistici è una richiesta sempre più diffusa all'interno delle aziende. Proprio in quest'ottica Still alcuni anni fa ha creato la divisione Advanced Applications, un team di esperti di intralogistica creato per rispondere alle esigenze sempre crescenti della logistica integrata. "Negli anni si è passati dalla vendita del carrello elevatore alla vendita di soluzioni customizzate e di progetti logistici - spiega Paolo Ghezzi, Head of Advanced Applications di Still in Italia - ragion per cui la nostra azienda ha sviluppato questa nuova divisione, che propone soluzioni che vanno oltre il semplice carrello elevatore, integrandolo con software di magazzino, scaffalature e confezionando progetti personalizzati, chiavi in mano". Nata nel 2011, la divisione sta riscuotendo enorme successo e ha all'attivo già oltre 400 progetti. E' specializzata nello sviluppo di progetti chiavi in mano e fonda il lavoro su sei pilastri: carrelli da magazzino complessi (i cosiddetti VNA), scaffalature, software di magazzino, soluzioni di logistica orizzontale, automazione e consulenza. Il punto cruciale è sviluppare di volta in volta la soluzione più adatta alle reali esigenze del cliente con approccio consulenziale e non puramente tecnico. Ed è qui che entra in gioco il lavoro della Divisione Advanced Applications, chiamata a sviluppare di volta in volta



Il sistema modulare Still Liftrunner

un progetto customizzato in base alle esigenze del cliente. Un buon esempio è il progetto di realizzazione del nuovo magazzino, totalmente rinnovato e automatizzato, all'interno dello storico stabilimento di Offanengo, Cremona, della società Chimica Organica Industriale Milanese-COIM, azienda italiana a capo di un gruppo attivo in cinque continenti. Still, insieme a Dematic, ha curato per Coim l'intero sviluppo del progetto: dalla consulenza progettuale all'adozione di sistemi innovativi: dalla fornitura di carrelli AGV. scaffalature antisismiche e sistemi di convogliamento e controllo allo svilup-

po di software integrati con quelli del gruppo; dal supporto sul campo per tutto il periodo dell'installazione fino al service, erogato attraverso una rete organizzata e capillare.

Oltre alla crescente domanda di automazione, la divisione lavora molto per aiutare le aziende manifatturiere che si riorganizzano per una produzione lean, altra grande tendenza dei nostri tempi. Nelle aziende lean le quantità di carico portate sulle linee vengono ridotte e viene invece aumentata la frequenza. Si eliminano così gli stock intermedi, rendendo possibile una>

I CENTO ANNI DI STILL

Still compie 100 anni. Fondata ad Amburgo nel 1920, l'azienda conta oggi otto stabilimenti produttivi e 286 sedi di vendita distribuite in tutto il mondo ed è leader nella progettazione e produzione di carrelli elevatori, macchine da magazzino, trattori, trasportatori e nell'offerta dei più moderni sistemi per la logistica integrata. Quella di Still è una storia lunga e ricca di successi, merito dei pro-



dotti di altissima qualità realizzati grazie all'impegno, all'energia e alla capacità dei suoi dipendenti. Per festeggiare questa importante ricorrenza, ha sviluppato un logo celebrativo che coniuga il tradizionale segno grafico Still con il simbolo dell'infinito. Perché quella di Still è una "Una storia di futuro", come recita il payoff ideato dall'azienda, a significare da un lato che sin dalla sua fondazione si è distinta per la capacità di innovare e plasmare il futuro, dall'altro che questo è solo un capitolo di una storia di successi alla quale si aggiungeranno ancora molte altre pagine.

"Siamo entusiasti di celebrare un traguardo importante come quello dei 100 anni di storia - afferma Angelo Zanotti, amministratore delegato di Still in Italia - Quello di Still è stato un percorso virtuoso al servizio del cliente. Comprendere le esigenze e rispondere alle richieste delle aziende operanti nella logistica con idee innovative e versatili è stata la nostra forza. Grazie allo sviluppo di prodotti all'avanguardia, tecnologici ed ecosostenibili, abbiamo rivoluzionato la storia dell'intralogistica nell'ultimo secolo e anche negli anni a venire vogliamo essere protagonisti e artefici del futuro della logistica". Per ripercorrere e dar lustro ad alcune delle più significative pagine della storia che ha portato una piccola officina a diventare leader mondiale nella logistica, è stato inoltre sviluppato il minisito www.still.it/100, che nel corso dell'anno sarà arricchito di nuovi contenuti, immagini e testimonianze. Still fu fondata il primo febbraio 1920 da Hans Still, un giovane intraprendente ventiduenne che mise in piedi una piccola azienda per la riparazione di motori elettrici ubicata nella Spaldingstrasse di Amburgo. In poco tempo l'attività superò qualsiasi aspettativa e la crescita inarrestabile portò l'azienda ad ampliare la propria offerta e cambiare diverse sedi, fino ad approdare nel distretto Billbrook, dove ancora oggi si trova la sua sede centrale. "Il nostro lavoro è trovare oggi le soluzioni per le esigenze di domani", diceva Hans Still. Sin dalle prime fasi della sua storia, infatti, la società si è distinta per la capacità di spostare in avanti le frontiere dell'innovazione.

produzione più personalizzata e just in time. In queste aziende cambia la produzione, ma cambia anche la logistica, "A fianco alla normale gamma di carrelli elevatori, molti clienti si stanno dotando di nuovi prodotti specifici per la lean production. In queste aziende la logistica è gestita 'orizzontalmente', attraverso dei trattori che trainano sistemi di rimorchi", spiega Sergio Virmilli, area manager della divisione e responsabile dei progetti lean manufactoring. Anche in questo caso Still ha anticipato i tempi e già alcuni anni fa ha brevettato il Liftrunner, un sistema modulare composto da trattore che traina rimorchi idraulici o elettrici. Con il Liftrunner è possibile spostare il carico senza sganciare e riagganciare i vagoni che possono essere semplicemente caricati. I carichi vengono gestiti con trolley su ruota e quindi la movimentazione all'interno delle unità produttive viene eseguita semplicemente spostando e spingendo le unità di carico. Una soluzione che garantisce la massima personalizzazione di ogni situazione di magazzino. I vantaggi sono evidenti, aggiunge Virmilli: "Un muletto può movimentare solo un pallet alla volta, con un trattore si possono invece trainare fino a quattro pallet. Non solo, i trattori sono più piccoli, più agili e più sicuri rispetto ai carrelli elevatori grazie all'assenza di carichi sospesi, per questa ragione molte aziende stanno adottando queste soluzioni".

Un altro dei pilastri della divisione è

quello dei software di magazzino. L'analisi dei dati è oggi indispensabile non solo per programmare al meglio il lavoro, ma anche per ottimizzare l'utilizzo della flotta, programmare gli interventi di manutenzione e limitare i guasti attraverso la manutenzione predittiva. Per questo Still ha sviluppato soluzioni come il FleetManager 4.x. un software innovativo che consente di controllare la flotta con un'efficienza senza precedenti, ovunque e in qualsiasi momento. È così possibile tenere sempre sotto controllo lo stato e l'efficienza della flotta, nonché le collisioni avvenute e quelle sfiorate. "Il FleetManager è adottato dall'80% dei nostri clienti in Germania e sempre più richiesto anche in Italia", dice Ghezzi.

I FRONTALI ELETTRICI STILL RX 60 25/35

Still sposta in avanti il confine della logistica green presentando la nuova serie di frontali elettrici RX 60 25/35. Con un'accelerazione da record, una velocità di marcia fino a 21 km/h e una velocità e altezza di sollevamento ulteriormente migliorate, i nuovi RX 60 25/35 combinano l'agilità, l'accelerazione, il dinamismo e la pronta frenata dei carrelli elettrici alle elevate prestazioni che un tempo solo i carrelli diesel o Gpl erano in grado di assicurare. Grazie a queste caratteristiche, gli RX 60 25/35 si prestano all'impiego in diversi settori, come la logistica, il food & beverage e l'industria meccanica, offrendo una grande versatilità d'impiego: dalle operazioni di carico e scarico di autocarri al trasporto orizzontale di unità di carico, dall'impilamento in scaffali fino a 7,39 metri di altezza fino alle operazioni di commissionamento e preparazione della merce. All'interno della nuova serie è possibile scegliere tra sette modelli in totale: alle versioni con telaio standard o lungo e con sollevatori telescopici, NiHo o Triplex, si aggiunge una speciale variante con baricentro di carico da 600 mm e conseguente maggiore portata residua. Questo modello è stato sviluppato appositamente per il trasporto di pallet in direzione longitudinale, per la movimentazione di carichi ingombranti e pesanti, oppure per l'impiego con attrezzature supplementari. Fiore all'occhiello dei nuovi RX 60 25/35 è l'innovativo sistema di trazione nell'asse anteriore con due motori trifase - da 8,5 kW di serie o 10,5 kW in opzione - che aumenta del 40% la potenza del motore. Non solo, grazie al potente motore di sollevamento da 25 kW, nella funzione High Performance la velocità di sollevamento del carico è aumentata di oltre il 20%. Gli RX 60 25/35 possono essere equipaggiati con batterie tradizionali al piombo-acido fino a 775 Ah oppure con batterie agli ioni di litio, in quest'ultimo caso grazie alla possibilità di ricariche parziali durante le pause possono affrontare impieghi su tre turni senza batteria di ricambio. Le operazioni di cambio batteria sono comunque veloci e sicure grazie al pratico sistema di estrazione della batteria.

Come sempre avviene in Still, i nuovi RX 60 25/35 sono stati pensati mettendo al centro le esigenze degli operatori. La postazione di guida è facilmente accessibile, ampia, confortevole e garantisce la massima visibilità grazie al robusto tettuccio di protezione con copertura in vetro di serie o al tetto panoramico blindato in opzione. I comandi sono intuitivi, ergonomici e semplici da usare, e per una massima personalizzazione dell'esperienza di guida Still offre la più ampia scelta sul mercato per quanto riguarda i comandi del carrello, che includono diverse pedaliere ed elementi

immagini del carrello RX-60





di comando sul piantone dello sterzo, numerose opzioni di guida per la marcia e il sistema di sollevamento. Le numerose soluzioni portaoggetti, una radio DAB+ Bluetooth, la presa a 12 Volt con impiego USB per la ricarica dei telefoni cellulari e il supporto per smartphone aggiuntivo soddisfano tutte le moderne esigenze dei conducenti. Su richiesta, è possibile equipaggiare la cabina anche con riscaldamento e climatizzatore. Efficienti, potenti, agili, ergonomici, sicuri e anche interconnessi: i nuovi RX60 25/35 possono infatti essere collegati al sistema Still FleetManager, per il controllo degli accessi e la valutazione dei dati di utilizzo e di funzionamento del veicolo, oppure al portale online Still neXXt fleet, per una gestione della flotta intelligente ed efficiente.

BAOLI

Protagonista al LogiMAT di Stoccarda

L'occasione ideale per consolidare la propria presenza sul mercato tedesco e creare nuove relazioni con dealer di tutto il mondo.

aoli sarà tra i protagonisti del LogiMAT, una delle principali manifestazioni internazionali dedicate al mondo della logistica che si terrà a Stoccarda dal 10 al 12 marzo. Per comprendere la portata di questa fiera basta analizzare i numeri record della passata edizione, nel 2019 il LogiMAT ha infatti registrato 1.642 espositori provenienti da 42 paesi, attirando oltre 60 mila visitatori da tutto il mondo. Baoli non poteva certo mancare questo importante appuntamento e sarà presente alla fiera con un proprio stand, collocato nel padiglione 10-C41. Presso lo stand sarà possibile scoprire il meglio di una gamma ampia e completa e adatta a ogni esigenza che si compone di frontali elettrici KBE da 15 a 35 quintali, frontali termici KB da 15 a 100 quintali, transpallet serie EP e stoccatori serie ES. LogiMAT è per Baoli un'occasione ideale per consolidare la propria presenza sul mercato tedesco e creare nuove relazioni con dealer di tutto il mondo.

Acquisito dal Gruppo Kion nel 2009, il marchio Baoli si pone l'obiettivo di catturare l'ampia fascia di mercato composta da clienti che cercano qualità e affidabilità, ma non hanno la necessità



di carrelli particolarmente complessi e costosi. Grazie alla capacità unica di coniugare l'ingegneria e la tecnologia di un grande gruppo mondiale con il pragmatismo e l'attenzione ai costi dei prodotti realizzati in Asia, in poco tempo Baoli ha conosciuto una crescita straordinaria ed è presente oggi in oltre 80 paesi del mondo. La sede EMEA di Baoli si trova in Italia, a Lainate, e in Italia è anche il magazzino ricambi, che si estende su un'area di 14 mila mq e conta oltre 4.600 referenze a stock. "Il LogiMAT è divenuto per noi un appuntamento imperdibile perché si configura come il contesto ideale per rafforzare la nostra posizione di partner e fornitore di servizi a livello globale nel settore logistico", sottolinea Giovanni Culici, managing director di Baoli EMEA, che aggiunge: "Nell'ultimo anno abbiamo registrato una crescita del 30% nell'area EMEA. l'obiettivo è continuare questo sviluppo per realizzare ovunque una rete capillare ed efficiente di dealer



Nelle foto, immagini del sollevatore Baoli





come quella che abbiamo in Italia, primo paese nel quale Kion ha lanciato il progetto Baoli".

Lanciata in Italia nel 2016. Baoli ha conosciuto nel nostro paese una crescita straordinaria non solo in termini di vendite ma anche di rete di vendita. Oggi l'azienda è infatti presente in tutta la penisola con una capillare rete composta da oltre 70 dealer, la metà dei quali monomarca, e le vendite sono equamente distribuite tra nord, centro e sud. Oltre a crescere dal punto di vista delle vendite, Baoli è in grado di offrire elevatissimi livelli di servizio: nel 2019 ha evaso il 74% degli ordini entro 30 giorni, un tempismo senza eguali anche tra i maggiori player del settore. Ottime anche le performance del servizio after-sales, sempre più efficiente ed efficace: ad oggi l'azienda è in grado di consegnare l'83% degli ordini di ricambi entro 24 ore.

LA RIVOLUZIONE AL LITIO

Baoli dà la scossa al mercato dei carrelli elevatori dotando i transpallet EP 12WS e EP 15WS di modernissime batterie agli ioni di litio. Si tratta di un primo ma importante passo del percorso che porterà già nel 2020 all'introduzione in gamma di altri modelli dotati di queste innovative batterie. Il litio è sempre più diffuso a livello industriale grazie agli innegabili vantaggi che è in grado di offrire. Innanzitutto, a differenza delle tradizionali batterie al piombo acido, quelle al litio possono essere ricaricate anche parzialmente e anche se non completamente scariche. Grazie a queste caratteristiche e all'estrema rapidità del processo di ricarica, spesso un carrello con una sola batteria al litio può coprire turni di lavoro per i quali prima era necessario dotarsi di due batterie tradizionali. Le batterie al litio consentono inoltre risparmi energetici fino al 20% rispetto alle tradizionali batterie al piombo acido grazie all'elevata efficienza del processo di ricarica. Ma i pregi del litio non finiscono qui, le batterie al litio non producono infatti nessuna emissione durante la ricarica, i carrelli possono quindi essere ricaricati ovungue e in qualunque momento, senza dover disporre di apposite sale di ricarica. Ulteriore punto a favore delle batterie al litio è la totale assenza di manutenzione, a differenza di quelle tradizionali che richiedono accorgimenti particolari sia in fase di ricarica che di manutenzione. Le batterie al litio sono inoltre più piccole rispetto a quelle al piombo, conseguentemente i transpallet che le montano sono molto più compatti e agili, perfetti per muoversi tra le corsie anche dei piccoli store.

Ed è proprio per questo che Baoli ha scelto di iniziare la sua rivoluzione al litio partendo da due transpallet, l'EP 12WS e l'EP 15WS, agili, compatti e ideali per l'impiego in qualsiasi comparto. L'EP 12WS è equipaggiato con un potente motore DC da 650W che, grazie a eccellenti valori di efficienza e velocità, assicura performance eccezionali e consente la conduzione del mezzo anche su rampe con una pendenza fino al 4% con carico, e oltre il 10% senza carico. Le batterie al litio in dotazione si caratterizzano inoltre per alta efficienza e durata, fino a tre ore di lavoro continuo, e bassi tempi di ricarica senza effetto di memoria, tanto che possono essere caricate completamente in sole due ore e mezza. L'EP 15WS è invece il nuovo compatto e leggero transpallet elettrico da 1,5t di Baoli in grado di superare pendenze del 5% con carico e del 16% senza carico. Questo transpallet può essere equipaggiato con una potente batteria a litio 24V-55Ah e, grazie al caricabatterie integrato a bordo, può essere caricato ovunque molto velocemente.

MITSUBISHI

Una gamma completa e competitiva

Tutti i prodotti sono fondati sulle migliori tecnologie, frutto del know how di Mitsubishi, leader mondiale nell'elettronica.

egli ultimi sei anni Mitsubishi ha affrontato ingenti investimenti nel mercato europeo acquisendo marchi e potenziando la capacità produttiva. Design e nuove tecnologie hanno coinvolto tutta la gamma Mitsubishi che è stata "presa per mano" e pensata per il mercato europeo.

La gamma di carrelli elevatori frontali elettronici EDIA. Edia è l'acronimo di Electronic Diamond e rappresenta la gamma di carrelli elettronici di nuova generazione prodotti da Mitsubishi Forklift. In questo progetto c'è tutto il know how di Mitsubishi, leader mondiale nell'elettronica. Basta provare un Edia per rendersi conto di guidare un carrello

"superiore" frutto di ricerche e test effettuati per due anni, ascoltando gli utilizzatori e mettendo in campo le migliori tecnologie disponibili. I carrelli Edia da 1400 a 3500 Kg adottano soluzioni uniche, come la protezione IPX4, che permette di lavorare all'aperto e sotto la pioggia. L'elettronica agevola lo sterzo e la trazione, riuscendo addirittura a interpretare il tipo di guida dell'utilizzatore e adattando di conseguenza le performance del carrello. La sicurezza è stata posta al centro con sistemi attivi come il freno a mano a inserimento automatico. il rallentamento in curva e il blocco della trazione nelle rampe. Tanti particolari che riducono al minimo i rischi per l'operatore. Come tutti i prodotti Mitsubishi, l'affidabilità nella serie Edia è uno dei punti cardine. I carrelli lavorano intensamente per anni senza rotture e nel caso la garanzia può avere estensioni fino a cinque anni.

Altro prodotto importante è il nuovo VELIA ES, il commissionatore orizzontale con sollevamento a pantografo. I nuovi modelli a pantografo OPB20N2X e OPB20N2XP vanno ad aggiungersi alla gamma di commissionatori a basso livello VELIA ES OPB12-25N2 con capacità di 2,0 tonnellate. Il meccanismo a forbice solleva le forche a un'altezza di 855 mm contribuendo a ridurre lo stiramento e lo sforzo dell'operatore. Questo commissionatore offre la migliore



efficienza energetica sul mercato con consumi ridotti del 14% rispetto al concorrente più vicino, pur garantendo alte prestazioni e massima sicurezza. La funzionalità di guida avanzata consente agli operatori di rispondere rapidamente e in modo intelligente a ogni esigenza operativa. Il controllo avanzato della trazione assicura un'accelerazione regolare e rapida e impedisce lo slittamento delle ruote e la relativa usura durante la guida su superfici scivolose o il trasporto



Frontale elettrico EDIA

di carichi pesanti. Il controllo intelligente in curva reagisce rapidamente al comportamento dello sterzo e alla velocità di marcia dell'operatore, regolando la sensibilità, la velocità in curva e la limitazione dell'angolo. La funzione "Inizio volo" consente all'operatore di iniziare l'accelerazione dalla posizione di marcia prima di salire sul carrello dove il tap-

petino rivela la presenza e questo permette un significativo recupero di tempo. L'ampio vano operatore garantisce un accesso rapido e nessun rischio di inciampo o ostacoli, mentre la modalità Turbo offre un'accelerazione rapida, garantendo la percorrenza veloce di lunghi tragitti in tutta sicurezza. Entrambi i nuovi modelli hanno forche lunghe (2.375 mm) che

MITSUBISHI FORKLIFT TRUCKS



Commissionatore VELIA ES

riducono il numero dei viaggi di prelievo necessari. Possono trasportare due europallet o tre roll-bar contemporaneamente. C'è anche un'opzione forche più lunga (2.850 mm) per il prelievo di quattro gabbie. Il pavimento è a tripla sospensione ad alto comfort con una struttura galleggiante per smorzare urti e vibrazioni, un appoggio laterale per rilassare ginocchia e caviglie e una spessa stuoia all'avanguardia per ridurre le micro vibrazioni. Forma e altezza dello schienale ottimizzate. volante e cruscotto innovativo dotato di smorzamento delle vibrazioni, consentono di operare con entrambe le mani. L'OPB20N2X ha una portata di 2.0 tonnellate e sollevamento di 855 mm. delle forche; l'OPB20N2XP ha una portata di 2,0 tonnellate e sollevamento di 855 mm. delle forche con pedana elevabile. Quindi, la gamma di prodotti Mitsubishi è sempre più completa e competitiva. Le macchine elettriche sono quanto di meglio il mondo dei carrelli elevatori possa offrire a livello di prestazioni e di consumi e, inoltre, hanno un design intelligente e altamente confortevole.

La rete Mitsubishi Degrocar in Italia. Degrocar è il distributore per l'Italia dei carrelli Mitsubishi. La rete nel nostro paese ha superato i 50 concessionari, garantendo punti vendita/noleggio in quasi tutto il territorio nazionale: un esempio di reciproca collaborazione, per Degrocar i concessionari non sono solo dei meri esecutori di direttive, ma sono gli occhi e le orecchie di un territorio che si differenzia nelle richieste di mercato da zona a zona. Questo continuo

dialogo e scambio di informazioni unito a un magazzino di macchine e di usati di quasi 400 mezzi sempre disponibili, permette alla società di essere competitiva non solo nella copertura della gamma, ma anche nella velocità di consegna. Infatti, la convinzione di Degrocar è che non basta offrire un servizio impeccabile nella fornitura dei carrelli, ma serve anche un insieme di servizi aggiuntivi rivolti a coprire tutte le necessità dei clienti.

Sono state così siglate negli ultimi mesi nuove importanti partnership con aziende specializzate nei sistemi integrati di sicurezza e controllo dell'operatività e in sistemi innovativi per la fase di ricarica dell'energia. Investire nella formazione dei concessionari è un must di Degrocar Mitsubishi. I corsi già partiti, e quelli fissati per il resto dell'anno, tratteranno i temi più vari, dal commerciale al marketing, ai corsi tecnici di approfondimento sulle macchine e sui nuovi prodotti, fino ai corsi sui prodotti integrativi

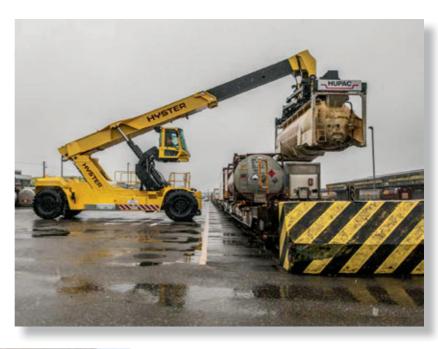
citati pocanzi. Mitsubishi Degrocar sta inoltre puntando sull'intralogistica, affiancando alla vendita del carrello elevatore una serie di valori aggiunti e prodotti. La divisione Mito Sistemi realizza progetti di magazzino chiavi in mano fornendo scaffalature e attrezzature per l'allestimento e la sicurezza del magazzino. Un supporto integrato molto gradito dai clienti che usufruiscono di un progetto unico e armonizzato. L'automazione è un altro campo dell'impegno aziendale con l'offerta di sistemi automatici Agv e Lgv, navette traslo e miniload. I concessionari possono così avere una serie di soluzioni integrate a supporto delle trattative più complesse. Grazie agli incentivi governativi, anche per quest'anno le aziende potranno effettuare gli acquisti necessari con un notevole vantaggio economico. I carrelli e le soluzioni di automazione Mitsubishi possono rientrare negli incentivi dedicati all'industria 4.0.

HYSTER CLS

Le nuove cabine sollevabili

Una garanzia per l'operatore in materia di efficienza, visibilità e comfort.

nsieme al suo partner Hyster, CLS, azienda italiana dedicata al noleggio, alla vendita e all'assistenza di carrelli elevatori, mezzi e attrezzature per la logistica, presenta l'innovazione della nuova cabina sollevabile sviluppata per il Reachstacker RS46 a garanzia di maggior visibilità, efficienza e comfort per l'operatore. Progettata per supportare al meglio i processi di logistica e per facilitare le operazioni di movimentazione all'interno di porti e interporti, la nuova cabina sollevabile per il Reachstacker RS46 proposta da Hyster e CLS semplifica la gestione dei container sui carri ferroviari posizionati sul secondo binario, ottimizzando le tempistiche di lavoro e



li, è in

grado di miglio-

rare il

comfort

degli operatori,

incre-

men-

tando la

visibilità

anche

all'inter-

no dei



Nelle foto, la cabina sollevabile per il Reachstacker RS46

incrementando la produttività delle operazioni.

La nuova cabina sollevabile, insieme a tutte le normali opzioni disponibicontesti più sfidanti senza l'ausilio di videocamere o rilevatori, elementi che solitamente contribuiscono ad allungare i tempi necessari allo svolgimento del lavoro nonché i co-

sti per la movimentazione del singolo container, "La movimentazione delle merci su rotaja è spesso costosa e a volte impossibile nei casi in cui si ha necessità di caricare o scaricare sul secondo binario. La possibilità per l'operatore di avere una migliore e più ampia visuale offre numerosi vantaggi: vista diretta sul carico per una migliore produttività ed efficienza: riduzione dei costi operativi. infatti non è più necessario dover spostare il treno del primo binario per accedere al treno sul secondo binario; la soluzione a pantografo migliora notevolmente la visibilità posteriore durante le manovre in retromarcia, questo grazie alla assenza di organi meccanici (montante e

piastra) che oscurerebbero la visuale: sistema collaudato sul campo per applicazioni pesanti. Tra i principali punti di forza offerti da questa soluzione va menzionata la velocità media di sollevamento e movimentazione dei container, la più performante del mercato: a parità di utilizzo della macchina la produttività dell'operatore aumenta del 12%", spiega Davide Palermo, responsabile business unit big truck CLS. "La cabina viene sollevata e abbassata facilmente su un braccio incernierato, migliorando la visibilità dell'operatore al di là del container e di conseguenza la produttività. Se entrambe le porte sono bloccate, la cabina può essere facilmente sollevata anche durante la guida con conseguente riduzione automatica della velocità a 10Km/h", aggiunge Mark Nailer, Industry Manager di Hyster Europe. La nuova cabina sollevabile dispone altresì di un'inclinazione opzionale fino a 10 gradi per migliorare ulteriormente la visibilità quando vengono movimentate alte file di container, rendendo questo tipo di operazione più confortevole.

"L'altezza complessiva del Reachstacker quando la cabina è abbassata è pari a quella del modello standard perché il sistema che è stato sviluppato non utilizza il montante: lo snodo si trova direttamente sul telaio e questo fa la differenza nell'evitare che la vista posteriore ne risenta. Al tempo stesso, è in grado di rendere più facile il trasporto su strada e di velocizzare la messa in servizio del prodotto", prosegue Nailer. L'assenza del montante offre inoltre una cabina quasi completamente priva di vibrazioni anche quando si percorrono lunghe distanze e la disponibilità di una seduta ergonomica e confortevole migliora la produttività dell'operatore anche durante lunghi turni di lavoro. Tra le altre novità messe a punto da Hyster per migliorare la gestione dei container posizionati sul secondo binario ferroviario c'è anche il controllo da remoto del braccio e dello spreader: questo tipo di opzione permette di immobilizzare il veicolo e consente all'operatore di posizionare il container nella posizione desiderata pur non essendo fisicamente a bordo. "Il conducente si porta in una posizione sicura che offra al tempo stesso una buona visibilità sul secondo binario e a quel punto può utilizzare il comando da remoto per muovere il braccio e lo spreader. In tempo reale vengono così resi disponibili tutti i dati operativi rilevanti per consentire di posizionare il container in modo rapido, semplice e sicuro", commenta ancora Nailer.

YALE

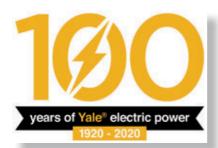
Ritorno all'elettrico

L'azienda presenterà alla Fiera di Stoccarda LogiMAT 2020 il carrello elettrico controbilanciato a quattro ruote ERP15-35UX.

ale Europe Materials Handling è pronta ad un ritorno all'elettrico in occasione del LogiMAT 2020, che si svolgerà dal 10 al 12 marzo 2020 alla Fiera di Stoccarda, Germania. Proseguendo con il tema "This is Yale", un'ampia varietà di attrezzature per la movimentazione dei materiali è stata accuratamente pensata in vista della loro esposizio-

ne presso lo stand Yale (padiglione 9, stand B33). Infatti, Yale presenterà al LogiMAT 2020 una linea di carrelli completamente elettrici. Gli esperti Yale saranno a disposizione dei clienti e prospects per consigliare le soluzioni di alimentazione ottimali per la loro specifica applicazione. In particolare, LogiMAT 2020 farà registrare il debutto europeo del

carrello elettrico controbilanciato a quattro ruote ERP15-35UX, che rientra nell'ampliamento della gamma di carrelli per applicazioni a bassa intensità. Questi prodotti sono ideali per i clienti impegnati in applicazioni che richiedono un uso intermittente dei carrelli, con la necessità di un carrello in grado di svolgere operazioni di massima importanza.



Nel 2020 si celebrano due importanti centenari nella storia di Yale: l'introduzione del primo carrello elevatore elettrico e la nascita del brand Yale. Nel 1920 Yale e Towne costruirono quello che è il loro carrello elevatore elettrico introdotto nel mercato della movimentazione dei materiali. Congiuntamente all'introduzione di questo carrello e alla vasta gamma di nuove attrezzature di movimentazione dei materiali è ufficialmente nato anche il brand Yale. In particolare, l'azienda, come sottolinea un comunicato, "è orgogliosa di presentare per la prima volta un nuovo prototipo di carrello con batteria agli ioni di litio integrata. Coloro che visiteranno lo Stand B33 del LogiMAT 2020 avranno l'opportunità di apprezzare in anteprima il prototipo", lain Friar. Yale brand Manager, ha dichiarato:





Es wird elektrisch – Yale auf der LogiMAT 2020



"Yale è entusiasta del suo ritorno a LogiMAT a marzo 2020. I settori della logistica e delle bevande saranno al centro della nostra esposizione, con i nostri concessionari ed

esperti Yale a disposizione per illustrare come i nostri prodotti possano migliorare produttività ed efficienza in queste e altre applicazioni. 'This is Yale' è sempre il filo conduttore dei nostri eventi dimostrativi nei quali mostreremo la versatilità delle nostre soluzioni".

LogiMAT continua a essere un appuntamento imperdibile nel calendario Yale. La manifestazione offre

un'opportunità unica per mettere in contatto concessionari, clienti e potenziali clienti e dimostrare la grande esperienza dell'azienda in soluzioni di movimentazione di materiali e in applicazioni per specifici settori. "Ci auguriamo che i visitatori del LogiMAT siano attratti dal nostro stand per scoprire meglio come la nostra filosofia 'Persone. Prodotti. Produttività' possa essere applicata per migliorare la loro attività. Conosciamo il business dei nostri clienti e i loro punti critici e consigliamo loro la soluzione ottimale per soddisfare le loro specifiche esigenze. Speriamo in un'altra proficua visita a Stoccarda e al LogiMAT da parte dei nostri clienti". ha concluso Friar.







Focus magazzini

Material handling In primo piano Dal mercato Eventi Immobiliare Directory

Contatti

Annunci



A TUTTE LE VOSTRE ESIGENZE DI LOGISTICA



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

T. 02 66989866 www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner









Via Forlanini 42 - Arcore (MB) Fax 0396270550 www.meregallisrl.it

Ultimissime



La rivista



2018

non potranno più **€uro**merci uto

NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain



DEPOSITI NAZIONALI - DOGANALI - FISCALI ai fini IVA RACCORDO FERROVIARIO con GESTIONE PROPRIA



LONATO SpA - Lonato del Garda (BS) +39 030 991 37 60

www.lonatospa.it info@lonatospa.it