N°11 **NOVEMBRE 2014** Euro 5.00

€uromerci

PALL-EX ITALIA

MELISSA ALBERTI AMMINISTRATORE DELEGATO PALL-EX ITALIA:

"INNOVAZIONE CONTINUA, QUALITÀ E AFFIDABILITÀ: LE PAROLE D'ORDINE PER UNA CRESCITA COSTANTE"

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

AUTOTRASPORTO: NUOVO BALLETTO INTORNO ALLE TARIFFE?

ECONOMIA USA
Secondo trimestre: il Pil cresce del 4,6%

MARITTIMO
La flotta mercantile italiana si rinnova

LOGISTICA
DHL Italy investe nell'area romana

quando
è tutto...

EDiA EX
Inspired by you. Built by Mitsubishi.

Guidate oggi il futuro

Mitsubishi è rinomata per il design innovativo, la tecnologia e la qualità senza compromessi.

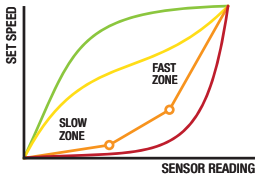
I nostri nuovi carrelli elevatori elettrici EDiA EX da 2.5 a 3.5 tonnellate ne sono la prova più recente.

I nostri ingegneri hanno trascorso più di 2 anni studiando attività di ogni tipologia e dimensione in giro per il mondo.

Il risultato? Carrelli elevatori che vi offrono tutto ciò che desiderate… e anche di più…

Più potenti... e più efficienti di qualsiasi rivale

I carrelli EDiA EX offrono la migliore esperienza di guida... e sono anche i più produttivi. Soltanto EDiA EX vi offre prestazioni eccezionali, stabilità impareggiabile e la reale possibilità di lavorare sia al chiuso che all'aperto, anche nel bagnato.



Sensitive Drive System *(SDS)*
Apprezzato dai conduttori per la 'sensazione' intuitiva che sperimentano, l'SDS rileva se il carrello viene guidato in modo assertivo o prudente e fornisce di conseguenza le prestazioni modulate e progressive più adatte al caso specifico. Vuole dire maggiore sicurezza e produttività.

Per maggiori informazioni:
www.edia-mitsubishi.com

www.mitsubishicarrelli.it

MITSUBISHI FORKLIFT TRUCKS

ASPETTIAMO TUTTI LA "RIPRESA"…
Dovrebbe apparire per "miracolo"?

LE PREVISIONI DELL'ISTAT AL 2016 CONTRADDICONO QUANTO AFFERMATO DAL GOVERNO: CONFERMANO UNA PERDITA DEL PIL PER QUEST'ANNO DELLO 0,3%, MA LIMITANO IL RECUPERO DEL 2015 A UN PIÙ 0,5%. IL MIGLIORAMENTO PER L'ANNO PROSSIMO È TUTTO INCENTRATO SU UN AUMENTO DELLA DOMANDA INTERNA PERCHÉ IL CONTRIBUTO DELLA DOMANDA ESTERA È STIMATO "MOLTO CONTENUTO". IN PARTICOLARE, SUL FRONTE DEI CONSUMI INTERNI, L'ISTAT PREVEDE UN INCREMENTO DI QUELLI DELLE FAMIGLIE, PER QUEST'ANNO, PARI ALLO 0,3%. QUESTO MIGLIORAMENTO PROSEGUIRÀ SIA NEL 2015, PIÙ 0,6%, SIA NEL 2016, PIÙ 0,8%, TRAINATO DALLA CRESCITA DEL REDDITO DISPONIBILE E DA UN GRADUALE AUMENTO DELL'OCCUPAZIONE (IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE È PREVISTO DECRESCERE DAL 12,5% DEL 2014 AL 12,4% DEL 2015). COME SI VEDE, TALI PREVISIONI SONO TUTTE INTORNO ALLO "ZERO", QUINDI CONSIDERANDO UN LEGGERO MARGINE D'ERRORE, FACILMENTE SI PASSEREBBE DAL SEGNO POSITIVO A QUELLO NEGATIVO. INOLTRE, SUI CONSUMI INTERNI, SI DEVE REGISTRARE LA PERSISTENTE CADUTA DI FIDUCIA DEI CONSUMATORI: A OTTOBRE, SU SETTEMBRE, L'INDICE È PASSATO DA 101,9 A 101,4, MENTRE ANCORA PEGGIO SONO ANDATI QUELLI DEDICATI ALLA SITUAZIONE ECONOMICA E ALLE "ATTESE FUTURE". IN QUESTA SITUAZIONE SI CONTINUA A PARLARE DI "RIPRESA", TUTTI SCRUTANO I NUMERI PER VEDERE, FINALMENTE, UN SEGNALE POSITIVO. QUESTO TERMINE "RIPRESA" LASCIA INTERDETTI: SIGNIFICA FORSE CHE IL NOSTRO PAESE DOVREBBE "RIPARTIRE" SULLE STESSE BASI, LUNGO LE STESSE "LOGICHE" CHE HANNO PORTATO ALLA DISASTROSA SITUAZIONE ATTUALE? SU QUALI "RIFORME" DEL SISTEMA ECONOMICO SI STA LAVORANDO? SI DIBATTE MOLTO SU QUELLE ISTITUZIONALI, MA AL DI LÀ DEL "JOB ACT", ASSAI POCO RIGUARDA LA REALTÀ PRODUTTIVA DEL PAESE. AD ESEMPIO, LA LOGISTICA, ANDANDO OLTRE ALLE DECENNALI DICHIARAZIONI D'INTENTI, CONTINUERÀ A ESSERE CONSIDERATA UN SETTORE MARGINALE, QUASI IRRILEVANTE? SOLO UN MIRACOLO PUÒ FAR "APPARIRE" LA "RIPRESA" SE NON SI CAMBIANO I PARADIGMI ECONOMICI CHE CI HANNO PORTATO A OGGI. TANTI NEL MONDO HANNO CAPITO CHE NULLA TORNERÀ COME ERA PRIMA DEL 2008, NOI CI OSTINIAMO A NON CAPIRLO O A NON VOLERLO CAPIRE?

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Mariarosa Mazzoleni
cell.335.532.7936
mazzolenimariarosa@gmail.com

Trasporto merci
IL 2014 SEGNA UN RECUPERO DEL TRAFFICO 7

Cover
PALL-EX ITALIA CRESCE A GRANDE VELOCITÀ 30

Autotrasporto
RICOMINCIA IL BALLETTO INTORNO ALLE TARIFFE? 34

Le previsioni dell'Unione
EUROPA: AUTOTRASPORTO IN FUTURO IN CRESCITA? 38

Trasporto marittimo
LA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA SI RINNOVA 42

Intermodalità
QUADRANTE EUROPA: ANNO RECORD PER I TRENI 44

Primo Piano
PALLET POOLING: COME RIURRE I CONTENZIOSI 50

Primo Piano
LA DHL ITALY INVESTE NELL'AREA ROMANA 52

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA 4

NEWS 10

DALLE AZIENDE 14

Bocciati dalla Corte di giustizia europea, i costi minimi di sicurezza dell'autotrasporto sembrano "duri a morire". Il settore è in una situazione di stallo in attesa delle decisioni del Tar del Lazio che dovrebbero arrivare entro il 4 dicembre (il servizio a pag. 34)

La Deutsche Post DHL sta investendo in Italia e in particolar modo nel centro sud del paese: è stato infatti inaugurato recentemente un grande "campus logistico" a Santa Palomba, alle porte di Roma sud, dedicato al pharma e al consumer (il servizio a pag. 52)

AutoStore, finalmente una soluzione di picking semplice e flessibile!

Swisslog, soluzioni e prodotti eccellenti per magazzini automatici e centri di distribuzione.

Sistema di stoccaggio automatizzato a basso consumo energetico che ottimizza lo spazio disponibile anche in edifici già esistenti. Strutture a griglia con configurazioni flessibili e contenitori di diverse altezze, ideali per la movimentazione di carichi leggeri.

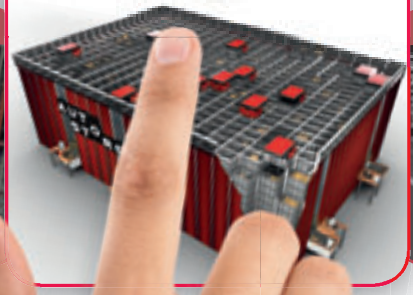
VUOI SAPERNE DI PIÙ?

Inquadra il QR Code con il tuo Smartphone e guarda il video o visita la nostra pagina di You Tube.

QUICK MOVE

TORNADO

AUTOSTORE



CARRY PICK

Numero Verde
800 975 897

Swisslog Italia S.p.A.S.U.
Via Taruffi 30/38 - 41053, Maranello MO
Tel.: +39 0536 240 311
wds.it@swisslog.com - www.swisslog.com/wds_it

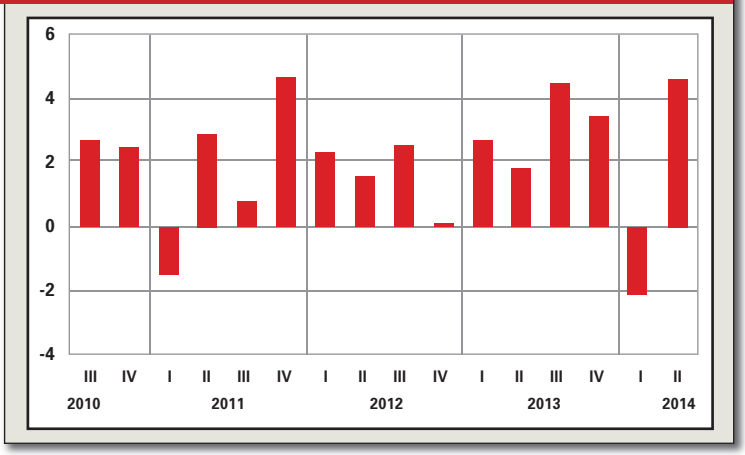
Click&Pick®

swisslog
inspired solutions

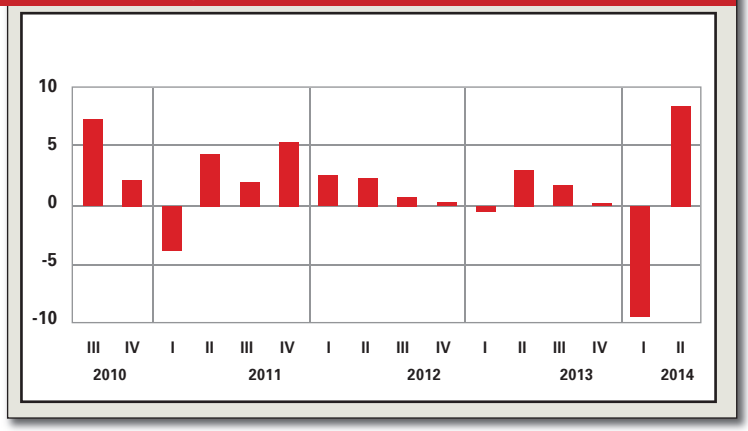
advconsulting.net

Usa: secondo trimestre, Pil più 4,6%

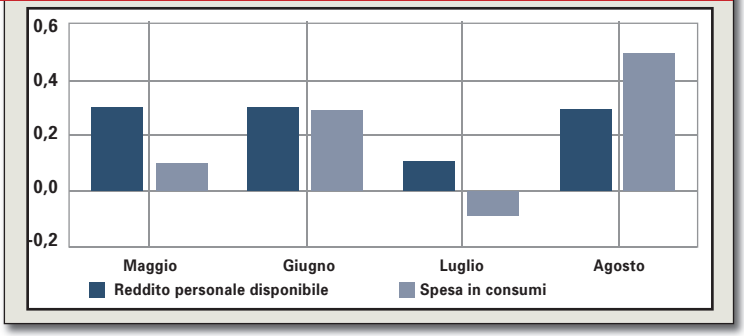
Usa: andamento del Pil (dati in % su base annua) Fonte: BEA, US Government



Usa: andamento profitti delle aziende
(variazioni % su trimestre precedente) Fonte: BEA, US Government



Usa: redditi personali disponibili e consumi Fonte: BEA, US Government
(2014, variazioni % sul mese precedente)



Spesso in questa rubrica abbiamo sottolineato come l'economia degli Stati Uniti andasse "in altalena", ora su e ora giù. Dopo un 2013 in linea di massima positivo, anche se con problematiche collegate principalmente all'occupazione, nel primo trimestre del 2014 il Pil aveva segnato un pesante meno 2,1%, con in particolare la manifattura virtualmente ferma. Questo dato negativo aveva destato preoccupazione e forti polemiche politiche da parte repubblicana che parlava di fallimento della politica economica di Obama. Nel secondo trimestre, l'"altalena" è ripartita: il Pil ha segnato un inatteso più 4,6% (massimo incremento registrato dalla fine del 2011). Infatti, il Bureau of Economics Analysis-Bea ha per due volte corretto le previsioni al rialzo, con un'ultima correzione dello 0,4%. Tale salto in avanti ha probabilmente sottolineato che la flessione dell'economia dei primi tre mesi dell'anno è dipesa principalmente dalle straordinarie avversità meteorologiche che sono state anche la causa del calo dei consumi. Secondo la Bea, i principali fattori della risalita del Pil sono stati l'aumento degli investimenti specialmente nell'ambito della manifattura, l'incremento delle scorte, l'aumento dell'export e il mutato atteggiamento delle famiglie consumatrici che sono tornate ad acquistare beni durevoli. In settembre, inoltre, il tasso di disoccupazione è sceso al 5,9%. Altro segnale positivo è la crescita dell'indice che misura la fiducia dei consumatori. Tutto ciò dovrebbe rafforzare l'ottimismo verso una ripresa più stabile. Invece, proprio come accade sull'altalena, ci sono spinte inverse: come vediamo dalla tabella dedicata all'indice PMI manifatturiero (che >

RIGHT TEMPERATURE

RIGHT TIMING

Leader europeo della logistica e del trasporto dei prodotti agroalimentari a temperatura controllata

+39 0371 763 201
francesca.ceni@stef.com

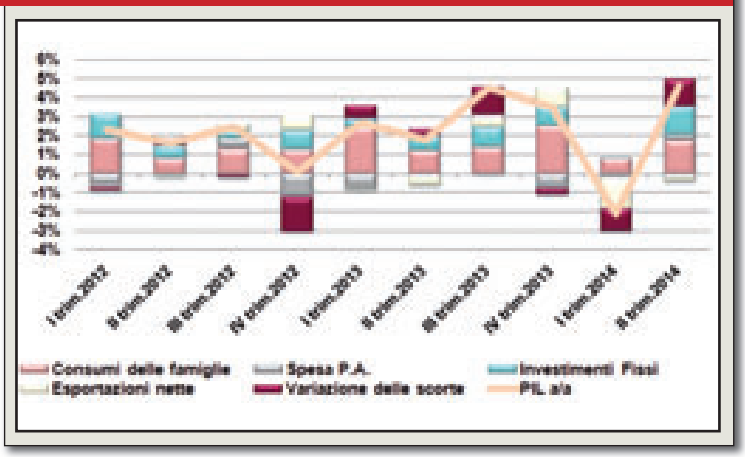
Follow us : Google play App Store

STEF

www.stef.com

I contributi alla crescita Usa

Fonte: MPS



riporta le attese dei manager di tutti i settori) la fiducia in settembre è calata di 2,4 punti rispetto ad agosto. Calano anche le aspettative sulle scorte sia delle imprese sia dei clienti (queste ultime perdono 4,5 punti). Anche l'indice sulle attese per gli ordinativi in settembre ha perso ben 6,5 punti in confronto ad agosto. Non positivo risulta anche il PMI dell'area di Chicago, importante termometro per le attività industriali nel loro complesso. Contraddittori sono pure i dati d'agosto sul settore immobiliare. Quindi ci si trova ancora davanti a uno scenario non ben definibile. La stessa Fed non si sbilancia e, da una lato, pone in luce "una significativa sottoutilizzazione delle risorse" sul mercato del lavoro e, dall'altro, non indica strette monetarie prima della metà del 2015. ■

USA: indice PMI sulle aspettative della manifattura

Fonte: Ism - Report on Business

	Dato Dic	Dato Nov	Scostamento	Direzione prevista	Grado del cambiamento	Trend* (Mesi)
PMI	56.6	59.0	-2.4	Crescita	Più lento	16
Nuovi ordini	60.0	66.7	-6.7	Crescita	Più lento	16
Produzione	64.6	64.5	+0.1	Crescita	Più veloce	7
Occupazione	54.6	58.1	-3.5	Crescita	Più lento	15
Consegne fornitore	52.2	53.9	-1.7	Rallentamento	Più lento	16
Rimanenze	51.5	52.0	-0.5	Crescita	Più lento	2
Scorte clienti	44.5	49.0	-4.5	Troppo basso	Più veloce	34
Prezzi	59.5	58.0	+1.5	In aumento	Più veloce	14
Ordini inevasi	47.0	52.5	-5.5	In calo	From Crescita	1
Esportazioni	53.5	55.0	-1.5	Crescita	Più lento	22
Importazioni	53.0	56.0	-3.0	Crescita	Più lento	20
ECONOMIA IN GENERALE				Crescita	Più lento	64
Settore manifatturiero				Crescita	Più lento	16

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

Andamento ultimo anno

Fonte: Ism - Report on Business

	PMI		PMI
Settembre 2014	56,6	Marzo 2014	53,7
Agosto 2014	59,0	Febbraio 2014	53,2
Luglio 2014	57,1	Gennaio 2014	51,3
Giugno 2014	55,3	Dicembre 2013	56,5
Maggio 2014	55,4	Novembre 2013	57,0
Aprile 2014	54,9	Ottobre 2013	56,6

Il 2014 segna un recupero del traffico

La Federtrasporto ha pubblicato l'indagine congiunturale sul trasporto merci nel nostro paese, facendo il punto sull'andamento del 2013 e fornendo previsioni sul primo semestre dell'anno in corso. L'indagine sottolinea che: "Dopo aver chiuso il 2012 con una dinamica settoriale complessivamente negativa, il 2013 ha messo in evidenza per alcuni comparti un'attenuazione del trend negativo e per altri addirittura un'inversione della tendenza decrescente rilevata nel 2012. Tutto ciò permette di immaginare per i comparti del trasporto merci un generale progresso. Le informazioni disponibili per il 2014 confermano le tendenze del 2013".

Relativamente al trasporto terrestre, l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti descrive un comparto in ripresa. Il numero di veicoli-km pesanti, costante nel 2011 e in calo del 7,5% nel 2012, è risultato ancora in diminuzione nel primo semestre del 2013 del 4%, ma ha chiuso l'anno con una flessione complessiva solo del 2%. Inoltre, i dati disponibili a oggi sono ancora più indicativi. Infatti, considerando il periodo gennaio-marzo 2014, la variazione del traffico autostradale di veicoli pesanti ha cambiato di segno, risultando in crescita dell'1% in termini tendenziali. Anche per l'autotrasporto, le informazioni raccolte danno segnali incoraggianti in quanto le pesanti dinamiche negative degli ultimi anni dovrebbero rallentare e, forse (in termini previsionali per la prima parte dell'anno in corso), per alcuni indicatori arrestarsi. Nel secondo semestre del 2013, la differenza fra andamenti di crescita e di diminuzione della domanda nazionale soddisfatta, in termini sia di tonnellate sia di tonnellate-km, pur rimanendo negativa, è inferiore a quanto rilevato nello stesso periodo del 2012: scende da meno 31 a meno 11 in termini di tonnellate e da meno 33 a meno 17 considerando le tkm. A livello internazionale, la situazione è ancora migliore: il saldo fra le dinamiche opposte ha di nuovo segno positivo, risultando pari, per entrambe le unità di misura, a 7 punti percentuali. Le previsioni sulle dinamiche nel primo semestre dell'anno in corso confermano inoltre la tendenza di ripresa. Per la domanda nazionale, il saldo fra dinamiche di crescita e di diminuzione dovrebbe nettamente migliorare, passando da meno 36 a meno 3 punti percentuali in termini di tonnellate e addirittura cambiare di segno considerando le tkm: da meno 48 a più 6 punti percentuali. Per la domanda internazionale, tale indicatore dovrebbe risultare pari a 7 punti percentuali in termini di tonnellate e nullo per le tkm mentre era risultato pari rispettivamente a 0 e a meno 5 nello stesso periodo del 2013. In questo comparto, un certo segnale positivo si rileva anche nei dati sulle prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci: scese di un terzo nel 2012, hanno recuperato nel primo seme- >

Indicatori della domanda di trasporto merci

Fonte: Federtrasporto

	2013	Gen.-Giu. 2014
Trasporto ferroviario *(var.% tend.) (1)*		
Tonnellate-km	2,4	---
Trasporto aereo *(tonnellate; var.% tend.) (2)*	1,5	4,6
Merci	1,8	5,2
Posta	-3,2	-3,8
Trasporto marittimo di container *(teu; var.% tend.) (3)*	4,7	---
Trasporto autostradale *(veic. pesanti-km; var.% tend.) (4)*	-2,3	0,9
Trasporto su gomma *(5)*		
Domanda nazionale	-11,4	-2,9
Domanda internazionale	7,1	7,1

(1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.
(2) Nella 2° colonna sono riportate le variazioni tendenziali relative a gennaio-maggio '14.
(3) Dati provvisori.
(4) Nella 2° colonna è riportata la variazione percentuale tendenziale relativa a gennaio-marzo '14.
(5) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nella prima colonna nel 2° sem.'13, a seguire nel 1° sem.'14 (previsioni).

Indicatori dell'offerta di trasporto merci

Fonte: Federtrasporto

	2013		Gen.-Giu. 2014
Trasporto ferroviario (var.% tend.) (1)			
Treni-km	0,7		---
Trasporto marittimo (var.%) (2)	*Numero*	*Tsl*	
Flotta di bandiera italiana	-1,5	-2,8	---
- Navi da carico liquido	-4,3	-5,2	---
- Navi da carico secco	-3,3	-1,5	---
- Portarinfuse polivalenti	0,0	0,0	---
- Navi per servizi ausiliari	0,7	1,9	---
Trasporto su gomma (3)	0,0		-4,6
Prime iscrizioni autoveicoli nuovi di fabbrica (4)	-13,9		13,3
Radiazioni autoveicoli (4)	2,6		-16,5

(1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.
(2) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 31-12-'13 rispetto al 31-12-'12.
(3) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nella prima colonna nel 2° sem.'13, a seguire nel 1° sem.'14 (previsioni).
(4) Autoveicoli per il trasporto merci (dati provvisori); nella seconda colonna è riportata la variazione % tendenziale nel periodo gennaio-maggio '14.

stre 2013, passando a meno 20, per attestarsi a meno 14% considerando tutto il 2013. La situazione è migliorata ancora in questi primi mesi dell'anno in corso: le iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci nei primi cinque mesi del 2014 sono quasi 55 mila, ossia il 13% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dalle società del Gruppo Fs, prosegue la lenta dinamica positiva già rilevata nell'ultimo biennio. Il traffico realizzato nel 2013 è stato di circa 23 miliardi di tkm, generando un incremento del 2,4% rispetto all'anno precedente. L'offerta di treni/km è stata di 46,1 milioni, registrando un aumento di quasi l'1% rispetto al 2012. Continua a crescere anche il carico medio (tonnellate per treno) che, fra i due anni a confronto, passa da 491 a 500. Positivo anche il bilancio dell'attività dichiarato da FerCargo per le altre imprese ferroviarie che nel 2013 hanno garantito complessivamente 13,5 milioni di treni/km, con un incremento rispetto al 2012 di 5 punti percentuali.

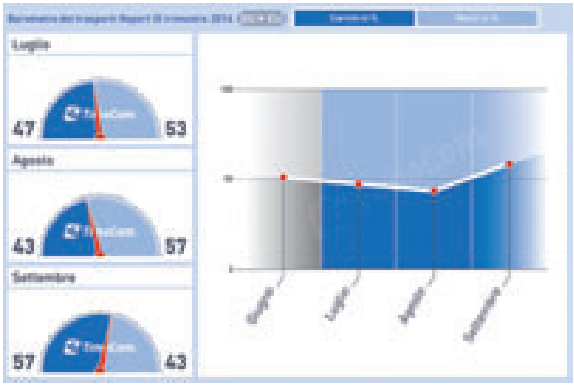
Per il trasporto marittimo, dal lato della domanda, il trasporto di container nei principali porti italiani ha chiuso il 2013 in positivo. Dopo la crescita, seppur modesta, registrata l'anno precedente, il traffico nel 2013 ha segnato un incremento di 5 punti percentuali, risultando pari a circa 10 milioni di teu, ossia 451 mila in più rispetto all'anno precedente. Fondamentale in tal senso è stato il porto di Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment dove si è svolto il 31% del traffico containerizzato (quota in aumento): nel 2013 la movimentazione di container è risultata in crescita del 14%, ossia di 379 mila teu. Positivo anche l'andamento nel secondo porto di transhipment più importante: a Cagliari (incidenza sul totale del 7%), si è registrata una variazione del 10%, corrispondente a più 63 mila teu. A seguire, gli incrementi più rilevanti sono stati rilevati nel sud a Salerno (quota del 3%), con un più 26%, nel nord ovest a La Spezia (incidenza del 13%), con una crescita del 4%, nel nord est a: Trieste (più 12%), Ravenna (9%), Venezia (4%). Il traffico è invece calato a Genova del 4% e a Napoli (meno 13%). In particolare, è continuata la forte flessione del traffico a Taranto (meno 25%). Il traffico cargo aereo, secondo l'indagine Federtrasporto, ha avuto una dinamica positiva nel 2013: rispetto al 2012, la crescita si è attestata all'1,5%, andamento determinato dal trasporto delle merci (più 2%), ma frenato ancora una volta da quello della posta (meno 3%) seppur a un tasso decrescente nel tempo. I dati disponibili per il 2014 confermano l'inversione di tendenza rilevata nel 2013: nei primi cinque mesi dell'anno in corso, le tonnellate movimentate sono state 384 mila, ossia quasi il 5% in più in termini tendenziali. Leggermente superiore è la crescita registrata per la quantità di merci movimentata, mentre la posta è ancora in diminuzione (meno 4%). Come nel 2013, a Milano Malpensa (quota sul totale di periodo del 51%) l'incremento più significativo: la domanda soddisfatta è risultata in crescita del 12%, ossia più 21,1 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A seguire spicca il dato registrato a Brescia (incidenza del 5%) dove, dopo la variazione negativa nel 2013, il traffico in questo periodo cresce del 12%. ■

www.fmlogistic.com

Un ottimo settembre per il Barometro TimoCom

Dopo l'insolita evoluzione del mercato che ha caratterizzato il trimestre precedente, tra luglio e settembre il Barometro dei trasporti della borsa merci TimoCom, che analizza i trasporti europei, è rientrato nella normalità. Diminuzione della percentuale di carichi a inizio trimestre, quindi un'ulteriore flessione in agosto, mese tradizionalmente dedicato alle ferie, e infine un aumento dei carichi al termine del periodo. "Si tratta di risultati prevedibili, che non stupiscono", sottolinea TimoCom e che, in fase di bilancio conclusivo, hanno portato a un rapporto carichi-mezzi pari a 49:51. Nel terzo trimestre il Barometro ha ricalcato il medesimo andamento registrato negli ultimi tre anni. Innanzitutto, a luglio la percentuale di carichi sul mercato dei trasporti europeo è scesa di quattro punti percentuali rispetto al mese precedente, con il rapporto carichi e mezzi che ha raggiunto quota 47:53. A quel punto, il settore dei trasporti in Europa si attendeva un ulteriore calo della percentuale di carichi poiché agosto è normalmente un mese di flessioni. Effettivamente è proprio quello che si è verificato: l'offerta di carichi è scesa di altri quattro punti percentuali. Pertanto, il Barometro ha registrato per agosto un rapporto carichi-mezzi pari a 43:57. "Vale la pena notare che, fino all'agosto di quest'anno, fattori significativi quali le difficili condizioni climatiche o i problemi tra Ucraina e Russia all'estremità orientale dell'Europa non hanno avuto ripercussioni importanti sul settore", ha dichiarato Marcel Frings, Chief Representative di TimoCom. Nelle statistiche trimestrali, ci ha pensato settembre a sorprendere. E non perché

durante questo mese la percentuale di carichi si sia ripresa portando a una chiara situazione di eccedenza; infatti, un andamento simile si era già osservato negli anni precedenti. È stata piuttosto l'irruenza con cui il Barometro è tornato in positivo a impressionare favorevolmente. A settembre, infatti, la percentuale di carichi è cresciuta di ben 14 punti percentuali sul mercato dei trasporti europeo. Con un rapporto carichi-mezzi pari a 57:43, settembre ha registrato il risultato migliore dell'anno, addirittura il migliore anche in rapporto agli ultimi tre anni. "Un ottimo presupposto per sperare in un ultimo trimestre del 2014 altrettanto positivo", conclude TimoCom.



Commercio con paesi extra Ue: settembre in crescita

Secondo una stima preliminare dell'Istat, nello scorso settembre, rispetto ad agosto, entrambi i flussi commerciali con i paesi extra Unione europea hanno registrato un sensibile incremento, più marcato per le esportazioni (più 4,1%) che per le importazioni (più 3,4%). La crescita congiunturale dell'export verso i paesi extra Ue è stata trainata dal forte incremento delle vendite di beni strumentali (più 11,8%), in gran parte dovuto a transazioni eccezionali relative a mezzi

di navigazione marittima. Anche i beni di consumo non durevoli (più 2,0%) e i prodotti intermedi (più 1,7%) sono stati in espansione, mentre i beni di consumo durevoli e l'energia hanno avuto cadute significative (rispettivamente, meno 6,4% e meno 12,3%). Anche la crescita dell'import è stata trainata dai beni strumentali, che hanno segnato sul mese precedente più 13,7% (è aumentato anche l'import di energia con più 4,4%).

Allargando l'analisi all'ultimo trimestre, la dinamica dell'export, rispetto ai tre mesi precedenti, verso i paesi extra Ue, è stata leggermente positiva (più 0,6%), in ampia misura per effetto della crescita delle vendite di energia (più 8,4%). Al netto della componente energetica, l'incremento è risultato comunque leggermente positivo (più 0,2%). Rispetto allo stesso mese del 2013, lo scorso settembre ha rilevato un'ampia crescita dell'export (più 8,3%), che si riduce però a più 3,5% al netto degli effetti di calendario (22 giorni a settembre 2014 rispetto ai 21 di settembre 2013). Quest'ultimo risultato è spiegato, come detto, per 2,4 punti percentuali dalla vendita di mezzi di navigazione marittima.

Sul fronte delle importazioni la leggera flessione registrata rispetto a settembre 2013 (meno 0,4%) è stata determinata dalla forte contrazione >

L'acquisto di energia dai paesi extra Unione europea è calato nel settembre di quest'anno, rispetto a settembre 2013, del 16,6%

RISPETTATE L'AMBIENTE
E CREDETE NELLA CONVENIENZA?
CHE COINCIDENZA, ANCHE NOI.

Il sistema pooling pallet e contenitori CHEP riduce notevolmente i costi totali di
Se vi riconoscete in questa filosofia, adottatela.

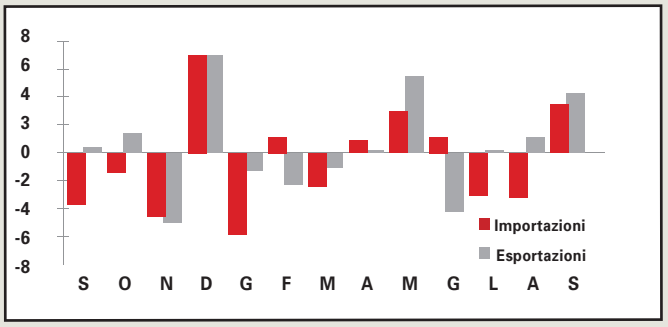
CHEP ITALIA
Viale Fulvio Testi, 280 - 3° piano
20126 Milano - Italy
Tel. +39 02 66 15 4811
Fax +39 02 66 15 4825
www.chep.com

CHEP®
GESTIAMO I PRODOTTI PIÙ IMPORTANTI DEL MONDO
ogni giorno.

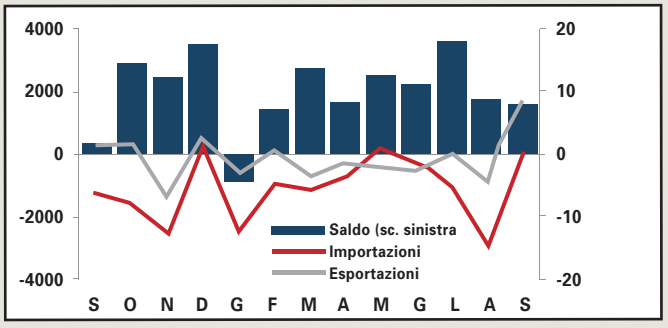
degli acquisti di energia, che hanno segnato meno 16,6%. Al netto della componente energetica, le importazioni hanno fatto registrare una marcata crescita, più 8,4%, diffusa a tutti i comparti. A settembre 2014 l'avanzo commerciale è stato pari a 1.533 milioni di euro, in ampliamento rispetto ai 322 milioni registrati a settembre 2013. Il surplus nell'interscambio di prodotti non energetici è stato pari a 4,7 miliardi. Sempre nello scorso settembre, i mercati di sbocco più dinamici sono stati i paesi dell'Opec (più 20,3%), Stati Uniti (più 14,2%), i paesi Eda, economie dinamiche asiatiche, Singapore, Corea del Sud, Taiwan, Hong Kong, Malesia e Thailandia, (più 10,8%) e Cina (più 10,1%). Le vendite verso Turchia (meno 15,7%) e Russia (meno 10,2%) sono state in marcata flessione. Le importazioni sono state in forte crescita da India (più 20,2%), Cina (più 19,2%) e paesi Eda (più 15,4%).

Flussi commerciali extra UE Fonte: ISTAT

(settembre 2013-settembre 2014, variazioni % sul mese precedente)



(settembre 2013-settembre 2014, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente e valori in milioni di euro)



Fatturato e ordinativi dell'industria in flessione

Nello scorso agosto, il fatturato dell'industria, al netto della stagionalità, è aumentato dello 0,4% rispetto a luglio, registrando un incremento sul mercato estero (più 3,0%) e una flessione su quello interno (meno 1,0%). Però, nella media degli ultimi tre mesi, l'indice complessivo è diminuito dell'1,1% rispetto ai tre mesi precedenti (meno 2,0% per il fatturato interno e più 0,7% per quello estero). Rispetto ad agosto 2013, corretto per gli effetti di calendario, il fatturato totale è calato del 2,3%, con andamenti opposti sul mercato interno ed estero (rispettivamente meno 4,4% e più 1,8%). In particolare, sono calati i fatturati per i beni di consumo. Sul fronte degli ordinativi totali, si è registrato, rispetto a luglio, un incremento dell'1,5%, con aumenti sia sul mercato estero (più 2,5%) sia su quello interno (più 0,7%). Nel confronto con il mese di agosto 2013, l'indice grezzo degli ordinativi ha segnato una variazione negativa del 3,2%. L'incremento più rilevante si è registrato nella fabbricazione di mezzi di trasporto (più 8,8%), mentre la flessione maggiore si è osservata nella fabbricazione di macchinari e attrezzature (meno 9,5%). ■

Nell'agosto di quest'anno, rispetto a quello dell'anno scorso, gli ordinativi industriali per macchinari e attrezzature sono calati del 9,5%

PRIMO PREMIO
"IL LOGISTICO
DELL'ANNO
2013"

LogisticaUno

IL **MADE IN ITALY**
NELL'EFFICIENZA LOGISTICA

Logistica Uno è un'azienda italiana con all'attivo un'importante esperienza ed un elevato grado di specializzazione nella fornitura di servizi di logistica distributiva integrata.
Logistica Uno è il fornitore partner ideale per chi necessiti di un supporto strategico di elevata efficienza e strettamente fiduciario per la gestione e il controllo dei processi di approvvigionamento, produzione, stoccaggio, movimentazione, distribuzione dei prodotti, con un alto grado di personalizzazione ed un eccellente livello di servizio. I benefici reali per il Cliente sono l'ottimizzazione del budget, i vantaggi di un servizio fortemente personalizzato e la sicurezza garantita da un business partner di fiducia.

via Padania snc - 37050 Oppeano Verona - Italy
T +39 045.6767077 r.a. - F +39 045.6718538
info@logisticauno.com - www.logisticauno.com

LogisticaUno
Il tuo 1° business partner

Assologistica: azioni comuni sulle problematiche portuali

Si è svolta a Napoli la riunione del Raggruppamento terminalisti portuali di Assologistica. Il vicepresidente dell'associazione, Andrea Gentile, che ha la delega per i porti, ha espresso preoccupazione per la chiusura di molte imprese produttive e ha sottolineato la necessità di lavorare congiuntamente, in un'ottica di lobby, per l'individuazione di alcune questioni su cui ottenere risposte concrete, di interesse comune dei terminalisti italiani, indipendentemente dalla specializzazione, dalla collocazione e dalla dimensione delle imprese. Il Raggruppamento si è espresso favorevolmente per una strategia di dialogo mirato ad azioni congiunte con tutte le componenti nazionali interessate al terminalismo portuale, allo scopo di raggiungere maggiore incisività su alcuni temi che da anni aspettano la considerazione dei decisori politici. Tra tali temi, si segnalano: l'Imu sui capannoni e gli spazi aperti dei terminal portuali; la trasparenza nella determinazione dei canoni concessori, che presentano dislivelli troppo alti tra un porto e un altro; una maggiore trasparenza dei dati statistici, adottando criteri uguali per tutti che distinguano i traffici transhipment da quelli di carico diretto. A margine si è svolta anche la riunione del Raggruppamento territoriale dei terminalisti e operatori terrestri del porto di Napoli aderenti ad Assologistica. Raggruppamento coordinato da Francesco Tavassi. La riunione ha visto un'ampia partecipazione.

"È un segnale molto importante che finalmente a Napoli, porto strategico per l'economia non solo regionale ma nazionale, si stia registrando una forte convergenza tra le società associate sui temi locali comuni", ha dichiarato il segretario generale di Assologistica Francois Daher, che ha aggiunto: "Già si stanno raccogliendo i primi effetti positivi, anche riguardo le relazioni con altre realtà associative. Assologistica guarda alla riforma e ai distretti logistici - nel senso di individuare le aree di maggior concentrazione di consumo e/o di produzione industriale dotate delle necessarie infrastrutture (porti, interporti e aeroporti) - per facilitare i percorsi delle merci, salvaguardando il lavoro di tutti i terminal e di tutti i porti italiani nelle loro diverse funzioni di mercato".

Swisslog presenta la nuova soluzione Click&Pick®

E-commerce e multicanalità stanno cambiando radicalmente il rapporto tra fornitori e clienti, integrando i nuovi modelli di business ai tradizionali punti vendita, ordini telefonici e su catalogo. In campo logistico, la sfida è rispondere alle aspettative dei consumatori servendo i diversi canali di vendita con processi di magazzino e flussi dei materiali scalabili e flessibili. Per questo Swisslog propone al mercato Click&Pick®, il portfolio di soluzioni automatizzate che garantiscono velocità di risposta, precisione nell'elaborazione degli ordini, consegna rapida, gestione dei resi e costante monitoraggio delle scorte. Con un approccio olistico alle nuove esigenze logistiche, Swisslog ha progettato soluzioni standard ma personalizzabili, in grado di adattarsi ai modelli di business in evoluzione, assicurando numerosi vantaggi: ad esempio, le soluzioni Click&Pick® consentono alle aziende di raggiungere tassi di evasione degli ordini fino a cinque volte più veloci rispetto ai sistemi manuali, sono in grado di gestire un volume di oltre 1.000 picking persona/ora ed eseguono un ciclo di lavorazione entro pochi minuti dalla ricezione dell'ordine al prelievo. In particolare, fanno parte del portfolio Click&Pick®:

Autostore. È ottimizzato per i carichi leggeri. Il sistema per lo stoccaggio e il picking si adatta facilmente agli spazi di

edifici già esistenti e permette di recuperare fino al 40-60 % dello spazio occupato dalle aree dedicate alle corsie e all'handling. La struttura è basata su contenitori plastici impilati all'interno di una griglia modulare in alluminio autoportante. Nella parte superiore, i robot si muovono in tutte le direzioni attraverso binari, così da poter accedere a ogni postazione, servire ciascuna stazione di picking secondo la logica goods-to-person e gestire lo spostamento dei contenitori in base alla maggiore o minore movimentazione dei prodotti. >

TimoCom

Luca, responsabile logistico,
se ne è appena lasciati scappare 33.000.

Incredibile che sia successo proprio a lui, che in azienda è considerato il migliore. Se solo qualcuno gli avesse detto prima che con una sola gara d'appalto poteva raggiungere 33.000 aziende di trasporto verificate! E il tutto in 3 semplici mosse. Ma tu sei fortunato: puoi accedere alla piattaforma europea per tender di trasporto TC eBid® in qualunque momento.

Sei un decisionista o un attendista?! Agisci ora e subito: prova gratuitamente TC eBid® senza limitazioni chiamando il numero +800 10 20 30 90 (gratis da rete fissa)* o scaricandolo direttamente dal sito www.timocom.it

www.timocom.it

*Di regola gratuito per le chiamate da rete fissa. A seconda delle tariffe applicate dal gestore del numero chiamante sono possibili altre tariffe.

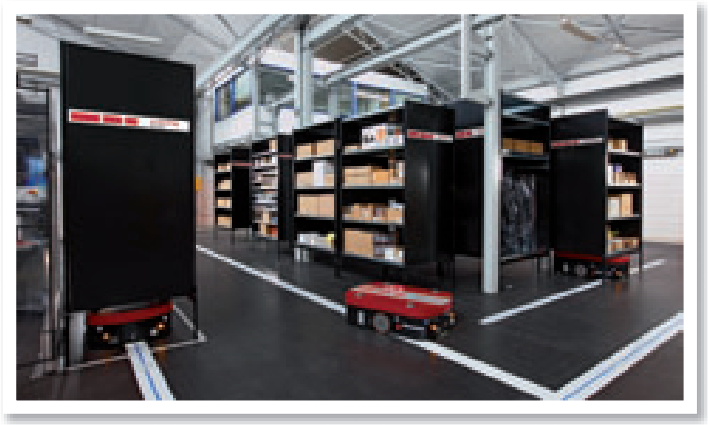
Ora anche in versione mobile!

Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play

Download from Windows Phone Store

Smartcarrier: è il sistema di stoccaggio e trasporto per contenitori e vassoi che permette un utilizzo efficiente dello spazio e un basso consumo energetico. Il robot di trasporto Smartcarrier ha un eccellente rapporto peso robot/carico complessivo: è stato progettato per avere un basso consumo di energia e recuperarne il 60-70% in frenata, attraverso il sistema di alimentazione a super condensatori.



Norbert Dentressangle: nove mesi in crescita

L'azienda logistica francese Norbert Dentressangle ha chiuso i primi nove mesi dell'anno con un fatturato pari a 3.375 milioni di euro, in aumento del 14,1% sullo stesso periodo del 2013. In particolare, il fatturato dell'area trasporto è ammontato a 1.618 milioni, in aumento del 6,8%, grazie all'andamento positivo delle attività di trasporto su pallet; in aumento del 18,5% l'attività logistica che si è attestata a 1.670 milioni, continuando a conquistare quote di mercato in Europa e in Russia; il fatturato, 149 milioni, dell'area Air&Sea, ha avuto un incremento del 59,2%. È stato mantenuto nel periodo il margine operativo a un livello comparabile a quello raggiunto negli ultimi anni. Commentando tali risultati, Hervé Montjotin, presidente del consiglio di gestione, ha dichiarato: "Manteniamo una buona dinamica

Quattro mesi per mettere in regola i carrellisti

Il 12 marzo 2013 la gazzetta ufficiale ha pubblicato l'accordo tra governo, regioni e province autonome di Trento e Bolzano per l'individuazione delle attrezzature di lavoro per le quali è richiesta un'abilitazione degli operatori, le modalità per il riconoscimento di tale abilitazione, i soggetti formatori, la durata, le tipologie e i requisiti minimi di validità della formazione. Il provvedimento attua il contenuto dell'art. 73, comma 5, del Testo unico sulla sicurezza che definisce le regole per la formazione degli utilizzatori delle attrezzature. Tra queste l'elenco attuale comprende piattaforme di lavoro mobili elevabili, gru per autocarro e a torre, gru mobili, trattori agricoli o forestali, macchine movimento terra e ovviamente i carrelli elevatori semoventi con uomo a bordo.

La nuova normativa, oltre a regolamentare la durata dei corsi rispetto alla media precedente, prevede che essi possano essere organizzati soltanto da enti e formatori accreditati. Non potranno pertanto essere erogati da formatori che non posseggano l'accreditamento e i requisiti necessari. Nel provvedimento, infatti, vengono identificati i soggetti che potranno svolgere i corsi, i requisiti dei docenti e dei corsi (organizzazione, articolazione del percorso formativo, metodologia didattica, programma dei corsi, attestazione). I lavoratori incaricati all'uso di una delle attrezzature indicate hanno l'obbligo di ottenere l'abilitazione entro 24 mesi dall'entrata in vigore dell'accordo, a meno che non abbiano già frequentato un corso della durata complessiva non inferiore alle 12 ore con modulo teorico, pratico e verifica finale come previsto dall'attuale legge. La scadenza ultima per l'aggiornamento della formazione dei carrellisti è dunque il 12 marzo 2015. Ci sono ancora quasi quattro mesi di tempo per informarsi e adeguarsi. Sul sito della campagna sulla sicurezza "SicuraMente", promossa da Jungheinrich, Linde, OM Still e Toyota, è possibile scaricare la guida completa per conoscere tempi e modalità per mettere i carrellisti in regola.

ritmo sostenuto, lasciando presagire un buon tasso di crescita organica negli ultimi mesi dell'anno in corso e nel 2015".

di crescita dell'attività, beneficiando pienamente di un profilo sempre più internazionale. Il mercato francese resta poco dinamico, tenuto conto dell'orientamento sempre negativo del contesto macro-economico e, per l'attività trasporto, dell'impatto negativo sui rapporti con la clientela delle incertezze legate all'applicazione della tassa sul trasporto pesante, fino al suo abbandono a metà ottobre. L'integrazione della società Jacobson negli Stati Uniti, consolidata dal 1° settembre, avviene in maniera rapida e fluida, mentre l'adozione del marchio Norbert Dentressangle è già iniziata. La penetrazione commerciale negli Stati Uniti procede a

Gefco: nuovo hub aereo a Francoforte

In qualità di esperto di flussi internazionali complessi, Gefco sta investendo in un nuovo hub aereo in Germania, in modo da rafforzare la rete overseas oggi composta da oltre 80 hub e depositi in tutto il mondo. Questa operazione fa parte delle soluzioni di trasporto multimodali personalizzate offerte ai clienti industriali. Tali offerte sono pensate e costruite per adattarsi alle esigenze produttive dei clienti e per facilitare le loro operazioni commerciali nelle zone di sviluppo. Il nuo- >

CELTIC AFFITTA
SESTO SAN GIOVANNI

ACE: B / EPH (KWH/M3 anno): 11.00

Affittiamo complesso direzionale di circa 7.500 mq

L'edificio, denominato "S" e **ultimato nel 2008,** è un palazzo interamente adibito ad uffici ed ha una **disponibilità residua di 7.500 mq** con classificazione energetica B. È composto da **2 torri adiacenti di 5 e 8 piani** con una superfice di **circa 570 mq** per piano. Ogni torre ha un suo ingresso esclusivo. Sono inoltre presenti **180 posti auto esterni.**

info: 02 7620171

Celtic
www.celticitaly.it

vo hub aereo, che si appoggia all'aeroporto internazionale di Francoforte, consente ai clienti del gruppo Gefco di trarre beneficio da diverse rotte aeree e servizi, poiché Francoforte è stato per molti anni l'aeroporto commerciale più importante in Europa. Aerei cargo provenienti da tutto il mondo vengono ricevuti e gestiti nell'hub prima di essere indirizzati verso la loro destinazione finale, soprattutto in Germania o nell'Europa orientale, come pure nel resto del mondo. L'hub a Francoforte trae vantaggi anche da una collocazione geografica centrale e dalla possibilità di poter utilizzare le più moderne infrastrutture. ■

INTERPORTO MARCHE
vince il Premio Logistico dell'Anno

Premiato l'innovativo progetto formativo. Nell'ambito del progetto "MED.I.T.A." ospitato il meeting internazionale di partenariato.

med
L'Europe en Méditerranée
Europe in the Mediterranean

Projet cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)
Project cofinanced by the European Regional Development Fund (ERDF)

Diffondere la cultura dell'intermodalità attraverso un innovativo approccio in ambito formativo è uno degli obiettivi che si è posto Interporto Marche. In tale ottica la società ha avviato una partnership con l'Istituto d'istruzione superiore "Volterra-Elia" di Ancona e realizzato il "Progetto Elia" al fine di sviluppare un supporto multimediale integrativo del libro di testo destinato alle classi di logistica e trasporti, ripercorrendo il percorso logistico della merce dall'origine al destino.

"La nostra società - ha detto Nicola Paradiso, direttore di Interporto Marche - è coinvolta in prima persona assieme agli altri nodi logistici infrastrutturali regionali, porto e aeroporto, nella crescita e diffusione dell'intermodalità sul territorio". "Sono convinto - ha aggiunto - che il "Progetto Elia" rappresenti un punto di partenza importante nel nostro contesto, tanto più oggi che i territori si aggregano nel concetto di macro-regione Adriatico-Ionica. Logistica e intermodalità sono driver di sviluppo del sistema industriale e insegnamenti da diffondere a partire dai giovani, per affrontare le nuove sfide competitive che assecondano i nuovi paradigmi della green economy". La partecipazione di Interporto Marche Spa in qualità di partner al progetto MED.I.T.A. e la diffusione degli step di progetto hanno costituito un'ulteriore opportunità formativa per gli studenti considerando la problematica posta al centro del progetto, ad esempio una maggiore efficienza nell'accesso alle infrastrutture. ■

Il progetto "MED.I.T.A."

Interporto Marche è partner del progetto "MED.I.T.A.-MEDiterranean Information Traffic Application" del programma MED, esempio virtuoso della volontà di innovare il sistema dei trasporti nel segno della eco-sostenibilità e dell'efficienza. Il progetto propone, quale obiettivo generale, la realizzazione di un "Intelligent Freight Corridor" tra Valencia, Livorno, Jesi/Ancona, Bar e Patrasso (e Tripoli del Libano come stakeholder), garantendo così la tracciabilità di merci ed informazioni lungo tutto il percorso. L'obiettivo è velocizzare il tempo di accesso e di uscita dalle infrastrutture riducendo i tempi di attesa necessari per effettuare il controllo ai gate, attuale causa di lunghe code. Il risultato è reso possibile grazie all'integrazione di tecnologie RFID con i differenti sistemi IT utilizzati all'interno di ciascun porto/interporto coinvolto. L'1 ottobre Interporto Marche ha ospitato il meeting dei partner di progetto (nella foto).

INTEMPO

Agenzia per il lavoro specializzata nell'economia marittimo/portuale

Intempo, Agenzia per il Lavoro (dal 2009 parte integrante del gruppo OL) specializzata nei settori dell'economia portuale\marittima della cantieristica e della logistica, è associata ad Assologistica ed è presente nei principali porti italiani e su tutto il territorio nazionale. Intempo è nata nel 2001, ad opera di operatori portuali, per sostenere il mercato dell'avviamento temporaneo di lavoratori portuali, ad integrazione di quelli stabilmente in organico. Nel corso degli anni si è sviluppata fino a operare sull'intera filiera logistico-portuale, che comprende tutte le attività relative ai servizi di trasposto marittimo: carico-scarico dalle navi e prima lavorazione, trasporto terrestre, stoccaggio e immagazzinaggio delle merci nel porto o negli interporti, distribuzione sui mercati nazionali e internazionali. L'esperienza e la competenza acquisite in queste attività hanno permesso a Intempo di diventare leader di settore e di allargare e qualificare la propria offerta grazie all'ingresso nel Gruppo Obiettivo Lavoro.

Intempo è in grado di rispondere, con un'articolata offerta di servizi alle esigenze delle direzioni del personale, individuando dai profili amministrativi per le Autorità portuali all'operatore addetto al carico-scarico merci per quattro ore sulla banchina la domenica mattina, al gruista, all'autista patente E, al responsabile della logistica e\o a tutti quei profili che, altamente specializzati, per competenza e professionalità sono rari, sia per esigenze a terra o a bordo. Per svolgere questa attività Intempo utilizza canali di reclutamento nazionali e internazionali avvalendosi di personale specializzato. Dal 2001 fino a oggi sono state fatte 8.958 ore di formazione in ambito portuale a circa 3.000 persone, queste sono le sole che possono accedere e lavorare nelle aree portuali italiane.

Nel corso degli anni, Intempo ha sviluppato il suo business (oltre che nei settori tradizionali) su tutta la filiera logistica\portuale con attività relative a:

- servizi di trasposto marittimo (carico-scarico dalle navi e prima lavorazione, trasporto terrestre, stoccaggio e immagazzinaggio delle merci nel porto o negli interporti e distribuzione sui mercati nazionali e internazionali);
- cantieri navali (progettazione\costruzione\refitting…);
- armatori che si occupano di trasporto merci e\o passeggeri;
- settori affini (agenzie marittime, case di spedizione, autotrasporti…).

Sulla base del decreto 29 novembre 2013 sull'individuazione delle modalità per il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento del collocamento marittimo, Intempo ha completato gli adempimenti necessari all'iscrizione alle attività di intermediazione della gente di mare in via telematica attraverso il portale Cliclavoro alla sezione dedicata. Intempo è oggi in grado di offrire risposte just in time al fabbisogno professionale temporaneo del settore portuale (365 giorni l'anno, su più turni quotidiani, giorno e notte, copertura delle sostituzioni urgenti), caratterizzato da un ciclo produttivo continuo (24 ore su 24) ma intermittente, in quanto ha sviluppato nel tempo un'efficace capacità organizzativa, informatica e professionale, affermando la propria leadership nel cluster marittimo. ■

NORBERT DENTRESSANGLE

Questa è la storia di un partner che si occupa di voi indipendentemente dalla dimensione della vostra azienda

Ottimizzazione dei flussi, controllo dei costi... Da Norbert Dentressangle, conosciamo e condividiamo le vostre sfide imprenditoriali. È per questo che vi dedichiamo delle soluzioni logistiche realizzate su misura, indipendentemente dalla vostra dimensione aziendale e dalla natura dei vostri prodotti. Con 35 depositi sul territorio nazionale e degli interlocutori esperti nel costruire relazioni di elevata qualità, mettiamo tutta la nostra competenza al vostro servizio. Per superare le vostre sfide logistiche in Italia e in Europa, potrete contare su di noi.

Avvicinare uomini e sogni

Avete bisogno di una soluzione logistica dedicata?

Telefono: 02 92 003 346

E mail: commerciale@norbert-dentressangle.com

www.norbert-dentressangle.it

Trust: requisiti e ragioni

di **Franco De Renzo**

(Il primo articolo sul Trust è stato pubblicato nella rubrica Punto Fisco del numero 10, ottobre 2014, pag. 16)

Si ricorda che il trust è un rapporto giuridico che sorge per effetto della stipula di un atto tra vivi o di un testamento, con cui un soggetto (settlor=disponente) trasferisce a un altro soggetto (trustee=fiduciario) beni o diritti con l'obbligo di amministrarli nell'interesse del disponente o di un altro soggetto (beneficiario), sotto l'eventuale vigilanza di un terzo (protector=guardiano), secondo le regole dettate dal disponente nell'atto istitutivo di trust e dalla legge regolatrice dello stesso.

In base all'art. 2 della Convenzione dell'Aja possono essere riconosciuti solo i trust con i seguenti requisiti:

a) i beni vincolati devono costituire una massa distinta rispetto al patrimonio del disponente del trustee e del beneficiario;
b) i beni vincolati devono essere intestati al trustee;
c) il trustee è tenuto ad amministrare, gestire e disporre dei beni secondo le regole dettate nell'atto istitutivo e nel rispetto della legge;
d) il trustee deve rendere il conto della gestione.

I trust possono essere istituiti per diverse ragioni, quali ad esempio:

1. proteggere i patrimoni familiari impedendo il frazionamento della proprietà;
2. quando qualcuno è troppo giovane per gestire i propri affari o non è in grado di gestirli per invalidità, o per altri motivi;
3. per segregare una massa di beni destinati al soddisfacimento dei creditori;
4. per motivi di incompatibilità politica (conflitto di interessi).

L'atto istitutivo di regola prevede che, alla scadenza, il fondo in trust sia trasferito al beneficiario (che può essere anche lo stesso disponente). I trust commerciali sono obbligati alla tenuta delle scritture contabili, ovvero: il libro giornale e il libro degli inventari; i registri prescritti ai fini Iva; il libro mastro; le scritture ausiliarie di magazzino; il registro dei beni ammortizzabili. I trust non commerciali sono invece tenuti alla redazione delle scritture contabili di cui sopra solo in relazione alle attività commerciali eventualmente esercitate (art. 20, comma 1).

La CTR di Milano, Sezione XVIII, (con le sentenze n. 113/18/2009, 114/18/2009, 115/18/2009, 116/18/2009, 117/18/2009 depositate il 13/05/2010) ha concluso che l'atto di dotazione patrimoniale di un trust deve essere assoggettato all'imposta sulle successioni e donazione, al momento della segregazione del patrimonio.

Si ricorda che la creazione del vincolo fa sì che i beni costituiti in Trust: non siano aggredibili dai creditori personali del trustee (fiduciario); non concorrano alla formazione della massa ereditaria del defunto in caso di morte del trustee; non rientrino, ad alcun titolo, nel regime patrimoniale legale della famiglia del trustee; non siano legittimamente utilizzabili per finalità divergenti rispetto a quelle predeterminate nell'atto istitutivo del trust.

Secondo la circolare del 27 dicembre 2010, n. 61/E, sono da ritenersi inesistenti, ai fini fiscali, in quanto interposti:

- il trust che il disponente (o il beneficiario) può far cessare liberamente a proprio vantaggio o a vantaggio di terzi;
- il trust in cui il disponente può designare in ogni momento sé stesso come beneficiario;
- il trust in cui il disponente (o il beneficiario) può influenzare la gestione in modo vincolante;
- il trust in cui il disponente può porre termine anticipatamente al trust designando i beneficiari (cosiddetto, trust a termine);
- il trust in cui il beneficiario ha diritto di ricevere attribuzioni di patrimonio dal trustee;
- il trust in cui il disponente può modificare i beneficiari;
- ogni altra ipotesi in cui il potere gestionale e dispositivo del trustee sia limitato o condizionato dal disponente o dal beneficiario.

Per la tassazione di dividendi a favore del Trust (si ricorda è considerato un ente non commerciale residente), fino al 31 dicembre 2014 è imponibile solo il 5% del loro ammontare. Con le novità introdotte nel disegno di legge di stabilità, i dividendi percepiti a partire dal 1° gennaio 2015 dagli enti non commerciali residenti saranno imponibili nella misura del 77,74% del loro ammontare. Ciò significa che un dividendo di 100 euro, attualmente tassato ai fini Ires per un ammontare pari a 1,28 euro (27,50% del 5%), a partire dal prossimo anno d'imposta sconterà un'Ires pari a 21,38 (27,50% del 77,74%). ■

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

Il Business ha un nuovo punto di vista

Ogni giorno le imprese sono chiamate ad affrontare la sfida della complessità.

Per trasformarla in opportunità di innovazione e di miglioramento serve una nuova prospettiva, capace di trasmettere un'idea chiara di futuro e di crescita.

Approccio integrato e multidisciplinare, competenza, passione e talento. Sono le nostre qualità. E fanno la differenza.

Con KPMG, il business acquista un nuovo punto di vista. E si vede.

kpmg.com/it

KPMG
cutting through complexity

Vendita delle merci, consegna

di **Alessio Totaro**
Partner studio legale LexJus Sinacta*

Una recente decisione della Corte di Cassazione a Sezioni Unite (n. 13941 del 19 giugno 2014) offre lo spunto per esaminare un problema spesso sottovalutato nella logistica internazionale ma che rischia di creare complicazioni di difficile soluzione. Ci riferiamo, in particolare, all'esatta determinazione del luogo di messa a disposizione delle merci (per tale intendendosi il luogo ove l'acquirente entra nella disponibilità giuridica dei beni) e di come questo possa incidere nella determinazione del giudice competente a decidere eventuali contestazioni sorte tra acquirente e venditore.
La problematica in esame affonda le sue radici nel testo dell'articolo 5 del regolamento CE 44/2001 il quale, in tema di compravendita internazionale di merci, prevede che la persona (fisica o giuridica) domiciliata nel territorio di uno Stato membro possa essere convenuta innanzi ai giudici di in un altro Stato membro nel territorio del quale i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto. L'interpretazione dell'articolo appena citato, secondo la Corte di Giustizia UE, è nel senso di ritenere che il giudice avente competenza deve essere identificato con il giudice del luogo nel quale è avvenuta la consegna delle merci all'acquirente. In tale ottica, prosegue la Corte UE, il luogo in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto, deve essere determinato sulla base delle disposizioni di tale contratto e, in assenza di una specifica pattuizione in tal senso, il luogo di consegna (e dunque il luogo ove instaurare eventuali giudizi) sarà sempre ed esclusivamente il luogo di materiale consegna delle merci all'acquirente.
Un caso rappresentativo di come la normativa in esame possa avere implicazioni talvolta impreviste, viene offerto dagli Incoterms e, in particolare, dalla clausola 'Ex Works' che rappresenta certamente una delle clausole maggiormente utilizzate dai nostri esportatori, i quali ritengono - molto spesso a torto - che tale termine di resa li metta al riparo da sgradite sorprese e li liberi da oneri, costi e rischi superflui. In realtà, anche laddove sia stata pattuita la resa 'Ex Works', vi sono situazioni in presenza delle quali il venditore continua a sopportare i rischi del trasporto e di danni alle merci, come nel caso in cui i beni arrivino a destino danneggiati e l'acquirente ometta (in malafede) il saldo del prezzo di vendita; ovvero il caso in cui l'imballaggio predisposto dal venditore si riveli inadeguato in relazione alle norme vigenti nel paese di desti-

e giudice competente

nazione delle merci; ovvero ancora il caso in cui siano stati erroneamente assolti gli obblighi posti a carico del venditore dalla legislazione comunitaria, principalmente ai fini tributari. In tutti questi casi l'acquirente o il venditore chiederanno tutela giudiziale e si troveranno dinnanzi alla difficile identificazione del giudice competente.
Nel caso esaminato dalla Corte di Cassazione con la decisione 13941/2014 (relativo a una lite insorta tra acquirente e venditore per insufficienza dei documenti accompagnatori delle merci), il venditore ha sostenuto che, in base all'uso commerciale invalso tra le parti, egli aveva adempiuto al proprio obbligo di consegna delle merci al momento del conferimento dei beni al vettore incaricato del trasporto e che, pertanto, il giudice competente avrebbe dovuto essere quello del paese ove le merci erano state prese in consegna dal vettore predetto.
La Corte, esaminando i documenti di vendita, ha posto invece l'accento sulle modalità di determinazione del luogo di consegna delle merci precisando che, al fine di verificare se tale luogo sia determinato in base al contratto, il giudice deve tenere conto di tutti i termini e di tutte le clausole del contratto stesso e, quindi, non solo dei termini di resa. All'esito di tale esame la Corte ha ritenuto che il criterio di identificazione del luogo di effettiva disponibilità materiale del bene (quale criterio in base al quale individuare il giudice competente) deve coniugarsi con un'attenta indagine sul contenuto del contratto e non può dunque fondarsi sulla sola indicazione di un termine di resa indicato sui documenti di trasporto.
La Corte prosegue osservando che, in mancanza di espresse clausole contrattuali destinate a definire il luogo di consegna delle merci, questo va identificato con il luogo di recapito finale della merce, ovvero il luogo ove i beni entrano nella disponibilità materiale e non soltanto giuridica dell'acquirente, con la conseguenza che sussiste la giurisdizione del giudice di tale Stato rispetto a tutte le controversie reciprocamente nascenti dal contratto, ivi compresa quella relativa al pagamento dei beni alienati e al risarcimento del danno.
La decisione in commento ci permette dunque di confermare che l'indicazione del termine di resa 'Ex Works' sui documenti di vendita e di trasporto non permette con sicurezza di ritenere assolta l'obbligazione di consegna al momento del conferimento dei beni al vettore. Per raggiungere tale finalità è difatti necessario che vi sia una esplicita previsione nel contratto di vendita sottoscritto dalle parti, anche mediante richiamo agli Incoterms, purché ad essi le parti facciano espresso ed inequivoco riferimento nelle clausole dell'accordo commerciale. In mancanza di tali accorgimenti, il semplice inserimento della dicitura 'Ex Works' sui documenti di cessione dei beni o sui documenti di trasporto non permette di definire con certezza la comune intenzione delle parti contraenti e, dunque, non può assumere alcuna rilevanza né con riferimento all'identificazione del luogo ove il venditore non è più responsabile della sorte delle merci vendute, né con riguardo all'identificazione del giudice competente.
In un contesto di elevata competitività a livello mondiale ed ancor più in tempi di crisi, nei quali la litigiosità è spesso la scusa per omettere o ritardare i pagamenti, è opportuno prestare estrema attenzione ai termini di resa, richiamandone gli estremi non solo nei documenti di cessione delle merci e nei documenti di trasporto, bensì anche nei contratti di vendita, così da rendere inequivocabile la comune intenzione delle parti. ■

**** Studio Legale LS***
Milano - Bologna - Roma
Tel. 051232495
e-mail: a.totaro@lslex.com
www.lslex.com

Revisione dell'accertamento

di **Stefano Morelli**
Presidente della commissione Dogane di Assologistica

L'accertamento delle merci dichiarate in dogana, nel merito delle dichiarazioni doganali di importazione ed esportazione da e per paesi terzi (extra Ue), viene conclamato con la "liquidazione", il pagamento dei diritti doganali e il conseguente svincolo delle merci al "rappresentante in dogana". Quest'ultimo riceve, in formato elettronico nel caso di procedure domiciliate, dalla dogana un esemplare della dichiarazione doganale, denominato DAU, ossia Documento Amministrativo Unico, con assegnato un numero e una data per singola operazione. Per le importazioni avremo il possesso dell'esemplare "8" del DAU, mentre per le esportazioni l'esemplare "3".

La revisione dell'accertamento (disciplinata dall'art. 78 del codice doganale comunitario e dall'art. 11 del dl n. 374/90) è l'istituto che consente, entro il termine di tre anni, di riesaminare la dichiarazione doganale, ad accertamento concluso, al fine di verificare la correttezza degli elementi dichiarati, sulla base della documentazione già presentata a corredo della dichiarazione o di altra documentazione acquisita successivamente alla definizione dell'accertamento, e quindi anche della dichiarazione doganale. Nel caso si riscontrino errori si procede alla rettifica della dichiarazione doganale e, se del caso, alla riliquidazione dei diritti doganali, con conseguente recupero o rimborso degli stessi.

La revisione può essere effettuata d'ufficio, da parte della dogana, oppure su istanza di parte, nel caso in cui l'operatore stesso abbia rilevato l'esistenza di errori formali o sostanziali oppure a fronte di nuovi elementi, omessi al momento della dichiarazione doganale. La revisione su istanza di parte può essere richiesta direttamente dall'importatore, esportatore, oppure dal proprio rappresentante in dogana. La regolarizzazione tempestiva di errori, su istanza di parte, comporta vantaggi non trascurabili:

a) esenzione dall'applicazione di sanzioni amministrative;
b) esenzione dal pagamento degli interessi, nel caso in cui la riliquidazione comporti un recupero di diritti; in questo caso l'istanza deve essere presentata entro 90 giorni dall'accertamento (dalla data della dichiarazione doganale).

Si consiglia, agli importatori/esportatori, nel momento del ricevimento del DAU, di verificare la correttezza di tutti gli elementi della dichiarazione e la loro concordanza con la documentazione commerciale presentata a corredo della dichiarazione doganale. Gli elementi soggettivi della dichiarazione doganale sono:

1) partita Iva dell'intestatario della dichiarazione;
2) denominazione e sede;
3) eventuale dichiarazione di intento, se si possiede lo status di esportatore abituale, che consente di importare in sospensione Iva.

Quelli oggettivi sono:

1) qualità delle merci, classificazione tariffaria e descrizione commerciale delle stesse;
2) quantità delle merci;
3) valore delle merci;
4) origine delle merci;
5) elementi extratributari, dati da disposizioni extratributarie demandate per l'applicazione alle dogane, quali: norme sanitarie, fitosanitarie, di tutela di marchi e brevetti, del "made in...".

Si rinnova l'invito, agli operatori economici, al controllo degli elementi dell'accertamento: per le importazioni, prima di procedere alla registrazione della dichiarazione doganale ai fini fiscali; per le esportazioni, prima della archiviazione del DAU unitamente alla prova di convalida dell'uscita delle merci dalla Unione europea. ■

FIRE

FEDERAZIONE ITALIANA PER
L'USO RAZIONALE DELL'ENERGIA

La FIRE è un'associazione tecnico–scientifica senza finalità di lucro fondata nel 1987 che promuove l'uso efficiente dell'energia e la tutela dell'ambiente!

ENERGY MANAGER

STUDI DI FATTIBILITA'

MERCATO ENERGETICO

INFORMAZIONE

450 SOCI

DIAGNOSI ENERGETICHE

EFFICIENZA ENERGETICA

FORMAZIONE

SEMINARI E CONVEGNI

ESPERTO IN GESTIONE DELL'ENERGIA

FIRE – Federazione Italiana per per l'uso Razionale dell'Energia
via Anguillarese 301 – 00123 Roma
T. + 39 0630483626 –
segreteria@fire.org
www.fire-italia.org

www.fire-italia.org

Guardando ai mercati esteri

di **Federica Catani**
Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La camera di commercio della Spezia ha recentemente organizzato nell'ambito della manifestazione Seafuture 2014, con il supporto della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, due business conversation finalizzate a presentare alcune importanti opportunità di sviluppo internazionale delle imprese. Sono intervenute due delegazioni straniere: la prima facente capo alla città di Fortaleza (Brasile) e la seconda alla città di Zhuhai (Cina).

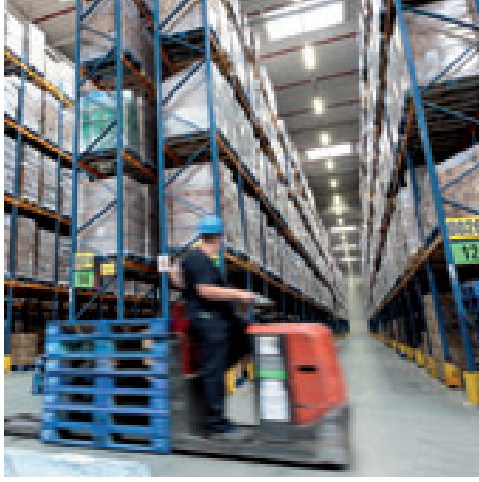
La competitività delle imprese risulta sempre più legata alla possibilità di operare su mercati internazionali, anche mediante processi di de-localizzazione e mediante la gestione diretta all'estero di una o più fasi di attività (produzione, commercializzazione, logistica, distribuzione). Le business conversation hanno costituito una significativa occasione per illustrare le opportunità nascenti in territori connotati da importanti istanze di sviluppo.

Il porto di Pecem (frazione di São Gonçalo do Amarante) dista circa 40 km dalla capitale del Ceará, Fortaleza, quinta città del Brasile. Il porto, inaugurato solamente 10 anni fa, è oggi il primo porto in Brasile per quanto concerne l'esportazione di frutta e pesce. Nei primi 8 mesi del 2013 ha registrato un incremento dei traffici, rispetto al 2012, pari al 30%. Nel territorio è presente un complesso industriale che ha investimenti per 34 miliardi di dollari programmati fino al 2017. Il porto gode di una posizione geografica strategica: dista infatti 6 giorni di viaggio dagli Usa e 7 dall'Europa. Inoltre è, ad oggi, l'unico porto in Brasile, e uno dei 6 al mondo, a poter accogliere navi da 18 mila teu. Secondo le previsioni, il porto di Pecem passerà dalla movimentazione di 4,15 milioni di tonnellate del 2012 a ben 66 milioni nel 2020, secondo solamente al porto di Santos. Grandi opere infrastrutturali sono state progettate per servire la logistica del porto: dalla modernizzazione della Transnordestina - ferrovia commerciale di 1.728 km atta a servire le principali zone industriali e i porti del Nordest del Brasile - alla realizzazione di un nuovo grande aeroporto per merci e passeggeri. È importante inoltre sottolineare come a Pecem sia già operativa la prima zona franca del Brasile per dimensione.

Zhuhai, città cinese a un passo da Hong Kong, è stata designata dalla Cina a essere la futura capitale della nautica della zona del Delta del Fiume delle Perle. Il Polo universitario Marconi della Spezia ha stabilito un'importante partnership con la città ed il Politecnico di Zhuhai, con l'obiettivo di coinvolgere i partner cinesi su progetti di ricerca e innovazione, sfruttando anche gli ingenti capitali che la Cina sta investendo nel settore nautico per farlo definitivamente decollare. A Zhuhai si stanno affacciando nel settore della produzione nautica alcuni marchi locali (Sunbird) e altri provenienti dall'estero (Iag, McConaghy), ma opportunità e spazi di manovra sono ancora ampiamente disponibili per i tecnici e le imprese italiane, di cui è generalmente riconosciuta l'eccellenza.

"Il ruolo della formazione è di fondamentale per sostenere le politiche di sviluppo aziendale in materia di internazionalizzazione" - sottolinea Genziana Giacomelli, direttore di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica - "soprattutto in considerazione delle partnership e dei legami che la nostra città sta stringendo con aree di particolare interesse strategico, come il porto di Pecem o come la città di Zhuhai. Stiamo lavorando proprio in questo periodo alla predisposizione di un Piano formativo che riguarda specificamente la crescita delle risorse umane nelle imprese intenzionate a innovare i propri processi in un'ottica di internazionalizzazione, perché questa è la direzione chiaramente dettata dallo sviluppo. Tuttavia, la formazione risulta di fondamentale importanza anche da un altro punto di vista, quello che riguarda il trasferimento di know how nei confronti dei partner esteri. La nostra Scuola può offrire uno specifico supporto in ordine a questo obiettivo, soprattutto in relazione alla possibilità di "esportare" il modello portuale di eccellenza europeo accompagnandolo con un adeguato sviluppo di risorse umane. Già nel 2011, l'Autorità portuale della Spezia, in collaborazione con la Scuola, ha realizzato un progetto di formazione dei 20 futuri manager del nuovo porto di Al Faw in Iraq. Oggi, la camera di commercio italo-brasiliana e il Polo universitario della Spezia guardano con particolare favore alla possibilità di realizzare un analogo progetto per il porto di Pecem e per la città di Zhuhai, soprattutto nell'ottica di consolidare i risultati creando strumenti stabili, quale la costituzione in loco di vere e proprie scuole di logistica e di nautica, utili ad assecondare le nuove trasformazioni economiche". ■

Il nostro sistema e la promessa che vi facciamo

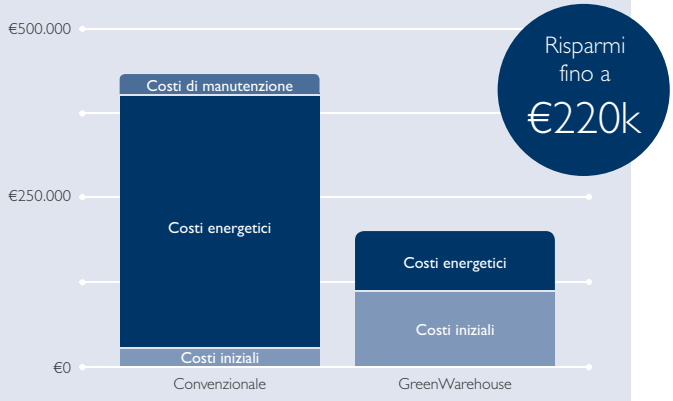


switch to LED innovation

Scegliendo Philips come partner di illuminazione, avete tutto in un unico pacchetto – un sistema di illuminazione completo, un produttore e una garanzia. Il sistema prevede la nostra garanzia standard che può essere prolungata per un massimo di 10 anni. Grazie alla lunga durata dei nostri apparecchi a LED, ulteriormente estesa dall'impiego di sistemi di controllo intelligenti, i guasti delle lampade sono molto meno frequenti rispetto alla tecnologia fluorescente tradizionale.

Ritorno sull'investimento
3 anni

Ritorno sull'investimento su un periodo di 10 anni



9REN NEW ENERGIES GROUP

800 134 010 | info@9ren.com | www.9ren.it

PHILIPS
Value Added Partner

Pall-Ex Italia cresce a grande velocità

Melissa Alberti, AD della società, traccia un bilancio della sua esperienza alla guida del network espresso di merci su pallet: “In poco più di 5 anni siamo passati da 130 a tremila bancali a notte”.

di **Ornella Giola**

MELISSA ALBERTI

Pall-Ex, rete europea di distribuzione espressa di merci su pallet costituitasi nel Regno Unito nel lontano 1996, sbarca in Italia nel 2007 grazie all’accordo siglato dal trasportatore internazionale Alberti & Santi con la società inglese Pall-Ex Uk, che ha concesso l’uso esclusivo sul territorio italiano del marchio Pall-Ex. L’idea che sta dietro al modello del network consiste nel fornire un metodo di trasporto alternativo ai tradizionali servizi di groupage e corrieri espresso, proponendo il pallet come unica unità di misura. “Per fare ciò - esordisce l’amministratore delegato della società Melissa Alberti - abbiamo creato un network di aziende specializzate in logistica e trasporto già presenti e distribuite in tutta Italia, Sud compreso. Questa struttura manageriale privata ci permette di rispondere con flessibilità, rapidità e chiarezza alle necessità del mercato. La logistica e l’organizzazione del trasporto su pallet ci hanno inoltre consentito di diminuire il numero degli automezzi su strada e le loro emissioni, anticipando la domanda crescente della ‘responsabilità sociale collettiva’ verso un impegno ecologico delle attività”.

QUANDO È INIZIATA L’OPERATIVITÀ DI PALL-EX ITALIA?

Dal 2007, anno della sottoscrizione del contratto di franchising con Pall-Ex UK, è iniziata l’avventura per il reclutamento di aziende che comprendessero le opportunità di business offerte dalla nostra rete. L’operatività vera e propria è iniziata a febbraio 2009: siamo partiti movimentando 130 bancali la prima notte, grazie al lavoro di 43 aziende associate. Col tempo siamo cresciuti e ci siamo trasformati: oggi movimentiamo una media 3 mila bancali a notte e a 83 è salito il numero delle aziende associate.

AVETE FATTO UN GROSSO LAVORO…

Non è stato sempre facile, soprattutto perché siamo partiti certo non nel momento migliore per l’economia italiana. Oggi siamo il terzo network in ordine temporale operante in Italia (dopo Palletways e One Express, ndr). Siamo in presenza di un modello di business ormai consolidato, che ha eroso significative quote di mercato ai collettamisti; i volumi di Pall-Ex Italia, mese su mese e anno su anno, sono cresciuti del 52% rispetto al 2013.

ANCHE LA VOSTRA “INFRASTRUTTURA” SI È AMPLIATA DI RECENTE, CON L’APERTURA DI DUE NUOVI HUB NEL NORD ITALIA. COSA C’È DIETRO A QUESTA SCELTA?

A marzo 2013 abbiamo deciso la delocalizzazione dei centri di smistamento: ai due hub creati a inizio attività nel 2009 a Piacenza (Fiorenzuola D’Arda) e Caserta (Maddaloni) si sono aggiunti i centri di Firenze (Osmannoro), Ancona (Camerano) e Verona (Vallese di Oppeano), arrivando a quota cinque in modo da avere flussi migliori delle merci e maggiore avvicinamento nei confronti dei concessionari. A seguito di questa scelta e della conseguente crescita dei volumi, abbiamo creato quest’anno due ulteriori hub strategici, a Milano (Cerro al Lambro) e all’interporto di Bologna, in modo da servire meglio e potenziare i servizi rispetti-

vamente per l'area lombarda (da Milano) e triveneta (da Bologna).

EXPO 2015 COL SUO POTENZIALE INDOTTO NEL NOSTRO SETTORE HA GIOCATO QUALCHE RUOLO NELLA DECISIONE DI APRIRE GLI HUB SETTENTRIONALI?

▮ Stiamo esplorando le opportunità che questa manifestazione potrà creare, ma nella nostra scelta di aprire i due nuovi hub l'Expo c'entra poco. È stata fatta perché la struttura di Fiorenzuola doveva essere potenziata a seguito della forte crescita avuta dei volumi, nonostante la nostra decisione di potenziare l'area piacentina, con l'apertura di un nuovo centro a Cortemaggiore.

AVETE APERTO DA SUBITO UN HUB IN PROVINCIA DI CASERTA: COME È LAVORARE COL SUD?

▮ Alla fine - in ogni attività e in ogni azienda - la grande differenza la fanno le persone: è vero che ci sono caratteristiche di tessuto sociale differenti e anche il modo di relazionarsi non può essere identico dalla Valle d'Aosta alla Sicilia, però una volta individuati partner con certe caratteristiche i risultati non tardano a venire. La serietà professionale non ha differenze geografiche.

CHE RUOLO SVOLGE LA TECNOLOGIA IN PALL-EX?

▮ L'operatività del network viene gestita con l'ausilio di un innovativo ed esclusivo sistema informatico in costante evoluzione: consente di avere la tracciabilità in ogni passaggio della filiera di tutte le spedizioni. Un manuale operativo con precise regole condivise da tutte le aziende facenti parte del network garantisce inoltre un livello di servizio uniforme su tutto il territorio.

QUALI PECULIARITÀ PRESENTA IL MERCATO ITALIANO PER QUEL CHE RIGUARDA IL VOSTRO SETTORE DI SPECIALIZZAZIONE?

▮ Rispetto al Regno Unito, ad esempio, abbiamo capito da subito che la conformazione geografica dell'Italia non avrebbe consentito la creazione di un unico hub centrale sul modello del network britannico: da noi le percorrenze sono estremamente più lunghe, per cui abbiamo optato per la creazione di un hub anche nel Sud Italia, tuttora operativo. In secondo luogo il tessuto produttivo del trasporto italiano è molto frazionato, con parecchie aziende di piccole dimensioni, le quali hanno necessità di trovare uno sbocco per il loro business che un modello come quello offerto da Pall-Ex può garantire.

LA GRAN BRETAGNA È LA CULLA EUROPEA DEI PALLET NETWORK ESPRESSI: PERCHÉ TANTO SUCCESSO DI QUESTA FORMULA NELLA "TERRA D'ALBIONE"?

▮ Da una parte il mercato dei trasporti inglese non è così frammentato con la presenza di tanti padroncini come da

DUE NUOVI HUB

Il totale dei terminal del network distribuiti sul territorio nazionale sono saliti a 81, rispetto ai 65 attivi fino ad appena un anno fa. Nel 2014 sono stati aperti due nuovi hub, uno a luglio alle porte di Milano, a Cerro al Lambro vicino ai principali nodi autostradali (3.400 mq coperti con 32 baie di accesso) e un secondo a fine agosto presso l'interporto di Bologna (3.200 mq di superficie coperta con 36 ribalte sul doppio fronte dell'ampio piazzale di manovra, contigui a uno spazio adiacente di ulteriori 1.800 mq acquisibili in futuro). "Con Milano e Bologna - afferma Alberti - il 'progetto Pentagono' avviato circa un anno fa ha conquistato la piena maturità, garantendo il massimo del servizio e costi contenuti. Un obiettivo perseguito anche con il continuo sviluppo delle migliori tecnologie per la gestione dei processi e l'inserimento degli uomini più validi per governarli".

>

noi, ma si compone di aziende con flotte più o meno grandi, escludendo del tutto imprese monoveicolari. E così una forte necessità di interscambio e percorrenze ha fatto decollare il modello in questo paese, dove non esistevano corrieri nazionali. La formula proposta da Pall-Ex non è altro che una rivisitazione del corriere nazionale, con le unità di misura passate dal quintale al bancale. Queste - a parer mio - le ragioni per cui nel Regno Unito sono operativi oggi 12 network di consegne espresse con pallet.

PUNTATE A CRESCERE IN EUROPA?

Il network è già attivo in Inghilterra, Italia, Romania, Spagna e Portogallo, Francia e Polonia. L'Italia è il secondo paese per volumi e fatturati prodotti, dopo la Casa madre inglese. Si sta lavorando per ampliare la presenza anche in Germania, Paesi Bassi e paesi scandinavi.

È SODDISFATTA DELLA SUA COLLABORAZIONE CON PALL-EX UK?

La struttura internazionale di Pall-Ex è basata su un modello grazie al quale ciascuna entità nazionale è del tutto autonoma e indipendente, ma strutturalmente collegata alle omonime società attive in altri paesi, un collegamento organico soprattutto per quanto concerne l'ICT, la tracciabilità e la gestione dei flussi: un'unica piattaforma informatica, medesime regole e procedure. A garanzia del funzionamento del sistema è stato costituito un European steering committee che si riunisce ogni tre mesi per decidere e condividere le strategie a livello europeo. Un legame che il recente rinnovo della collaborazione con Pall-Ex UK, detentrice dei diritti del marchio, fino al 2027 non ha fatto altro che rafforzare.

IN COSA VI DIFFERENZIATE DAI VOSTRI CONCORRENTI?

In primo luogo nel fatto di poter contare sulla presenza di multi-hub, grazie ai quali i concessionari hanno meno percorrenza primaria da compiere, con quindi un contenimento maggiore dei costi. Abbiamo poi un'unica proprietà (la famiglia Alberti, ndr) al 100% italiana, anche se stiamo pianificando l'apertura di una quota di azionariato di minoranza ai concessionari del network a partire dal 2015, sebbene io sia del parere che la governance debba rimanere in mano al socio maggioritario.

QUALE DEI VOSTRI SERVIZI PIACE DI PIÙ AL MERCATO?

L'appeal maggiore è appannaggio delle partite medio-pesanti, con bancali con peso medio dai 500 chili in su e servizio espresso (24 ore) per gran parte dell'Italia. Molto apprezzato anche il tariffario all-inclusive. ■

NUMERI E SERVIZI DI PALLEX

- +53%: la crescita nel numero dei pallet/movimentati nei primi nove mesi del 2014 rispetto al pari periodo del 2013
- 3.000: i pallet mediamente movimentati a notte nel 2014 (nel 2013: 2mila)
- 81: i concessionari nel network (nel 2013: 65)
- 5: gli hub in Italia: Milano, Bologna, Firenze, Ancona e Napoli (cui si aggiungono gli hub sussidiari di Verona e Fiorenzuola d'Arda)

Le tipologie di pallet che caratterizzano l'offerta Pall-Ex:
- Mega pallet: cm. 80/100x120x240h, peso fino a 12 q
- Full pallet: cm. 80/100x120x240h, peso fino a 9 q
- Light pallet: cm. 80/100x120x240h, peso fino a 3 q
- Medium pallet: cm. 80/100x120x160h, peso fino a 6 q
- Quarter pallet: cm. 80/100x120x80h, peso fino a 3 q
- Mini quarter pallet: cm. 80/100x120x60h, peso fino a 1.5 q

Tra i servizi garantiti tariffe differenziate per tipologia di servizio (consegne 24/72 ore) e di pallet. Disponibilità proof of delivery (POD). Consegne GD/GDO. Gestione contrassegni. Ritiri/consegne con sponda idraulica. Gestione bancali a rendere. Consegne in zone centro città a traffico limitato (ZTL). Servizio di facchinaggio. Gestione merce ADR. Track & Trace online.

ivanimpagliazzo.it

Insieme,
abbiamo una marcia in più.

TRANSPOLOGITEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 16-19 aprile 2015

www.transpotec.com

VERONAFIERE

EXPO MILANO 2015

FIERA MILANO

Official Partner

Ricomincia il balletto intorno alle tariffe?

Bocciati dall'Europa, i costi minimi dovrebbero, a rigor di logica, essere cancellati, ma il ministro Lupi dice che erano "una cosa seria". Quando sarà il mercato a stabilire il costo del trasporto?

di **Paolo Giordano**

Nel numero di marzo del 2012, Euromerci titolò "Follia autotrasporto" un'intervista con Riccardo Stabellini, allora Distribution Network and Transportation Director della Number 1. In quell'intervista, Stabellini, parlando dei costi minimi di sicurezza, affermò che "paradossalmente erano meglio le tariffe a forcella", ossia le tariffe obbligatorie. Dalla pubblicazione di quella intervista sono passati oltre due anni e mezzo, un tempo lungo, nel quale intorno a queste tariffe, inoltre calcolate in modo approssimativo e tecnicamente scorretto, è accaduto di tutto, contestazioni, contenziosi, ricorsi ai tribunali civili e amministrativi, chiamata in causa della Corte costituzionale e, come non bastasse, della Corte di giustizia europea. Eventi incredibili: qualcuno può spiegare perché in un paese industrialmente avanzato come il nostro, secondo in Europa sul fronte dell'industria manifatturiera, si debba aspettare il parere della Corte costituzionale o della Corte di giustizia europea per sapere quanto bisogna pagare un camion che trasporta merce da Roma a Milano? In ogni altro paese "normale" il prezzo del trasporto è liberamente concordato tra chi lo ordina e chi materialmente lo esegue. Altra aggravante è rappresentata dal fatto che l'Autorità nazionale garante della concorrenza sottolineò specificamente, sempre nel marzo del 2012, che il nuovo sistema di calcolo dei costi per il trasporto su strada era stato assunto "in contrasto con i principi a tutela della concorrenza, a livello nazionale e comunitario, in quanto tali costi dispongono un'artificiosa fissazione di prezzi minimi per le attività di autotrasporto che, senza offrire alcuna parametrazione a istanze di sicurezza proprie della circolazione stradale, corrispondono di fatto all'introduzione di tariffe obbligatorie sull'intero territorio nazionale, con significativi effetti anche rispetto al commercio tra Stati membri dell'Unione europea". Infine, l'Autorità richiamò il ministero a "ristabilire nel settore corrette dinamiche concorrenziali". Tutto ciò inutilmente.

Come noto, il 4 settembre scorso, la Corte di giustizia europea ha emesso la sua sentenza sui costi minimi. Ovviamente bocciandoli con motivazioni che ricalcano esattamente le osservazioni a suo tempo mosse dall'Autorità garante e articolate su tre punti: sono contrari al libero mercato; sono stati determinati da un organismo, l'Osservatorio, che per la sua composizione si configura di parte; i costi minimi fissati non hanno alcun collegamento logico e concreto con la sicurezza stradale, che invece sarebbe dovuta essere la motivazione

Il Tar del lazio dovrebbe esprimersi sui ricorsi della committenza contro i costi minimi entro il 4 dicembre

prima della loro nascita.
Problema risolto? No, in primo luogo perché la Corte europea ha annullato i costi minimi elaborati dall'Osservatorio, quindi quelli in vigore dal novembre del 2011 all'agosto del 2012, quando l'Osservatorio (fortunatamente, insieme alla Consulta della logistica) fu cancellato. Da allora i costi minimi sono stati mensilmente pubblicati dal ministero dei Trasporti (fino a luglio 2014). Quindi, da un potere pubblico. Inoltre, si attende che il Tar del Lazio, che si era rivolto alla Corte europea per avere un parere sulla legittimità in chiave comunitaria dei costi minimi, si esprima sui ricorsi che gli aveva rivolto la committenza, anche interpretando quanto affermato dalla sentenza del 4 settembre. In teoria dovrebbe farlo entro 90 giorni, perciò dovrebbe esprimersi entro il 4 dicembre, ma potrebbe anche chiedere pareri aggiuntivi alla Corte lussemburghese. Infine, c'è ancora in ballo il parere della Corte costituzionale, a sua volta interpellata dai tribunali di Trento e Lucca. Ciò significa che, nonostante oggi sia evidente l'illegittimità dei costi minimi, essi siano a tutti gli effetti ancora in vigore. Questa è un'altra situazione paradossale.
Non molto rassicurante è anche l'atteggiamento del governo, già "assediato", come al solito, dalle minacce di "fermo" da parte di alcune associazioni dell'autotrasporto. Il ministro Lupi, recentemente, a Fiuggi, agli Stati generali dell'autotrasporto, ha dichiarato che la normativa sui costi minimi era "una legge che affrontava con serietà una serie di esigenze di regolamentazione molto importanti per l'autotrasporto", per poi aggiungere: "Dobbiamo fare i conti con la sentenza europea, ma a questo punto è necessario superarla senza indietreggiare su alcuni punti fondamentali". Resta un mistero come faccia un ministro a definire "seria" una legge "fatta a pezzi" sia dall'Autorità garante della concorrenza italiana sia dalla >

ASSOLOGISTICA

Di fronte alla situazione di stallo che si è venuta a creare con la sentenza europea e con la sospensione a luglio scorso della pubblicazione dei costi minimi (che sono comunque ancora in vigore) da parte del ministero, la commissione Trasporti di Assologistica, presieduta da Aldo Rosada, ha rivolto alcune raccomandazioni ai committenti: invitare il vettore a rinegoziare la parte contrattuale relativa al costo del trasporto, in maniera da individuare nuovi corrispettivi alla luce dei nuovi sviluppi della normativa sull'autotrasporto; riscrivere il contratto nella parte relativa ai corrispettivi, aggiungendo questa frase: *"A seguito della sentenza della Corte di giustizia europea del 4 settembre 2014, il vettore e il committente dichiarano che le tariffe applicate alle prestazioni oggetto del presente contratto, oltre che essere frutto di trattativa individuale liberamente condotta fra le singole parti, sono considerate di riferimento e tali da consentire* ***comunque il rispetto degli attuali parametri di sicurezza normativamente previsti.*** *Altresì le parti concordano consensualmente che i* ***costi di organizzazione*** *non sono costi destinati alla sicurezza della circolazione stradale"*; per eventuali contenziosi ancora in essere richiedere al legale di presentare opposizione allegando la sentenza della Corte europea per ottenere se non l'annullamento quanto meno la sospensione del procedimento, in attesa dei futuri sviluppi.

Corte europea proprio sulla sua motivazione centrale, sulla sua ragione d'essere, ossia il rapporto tra costi minimi e sicurezza stradale. Un'affermazione quella di Lupi che si sposa con quanto dichiarò un anno fa: "Sono convinto che i costi minimi standard siano costi di sicurezza". Nessuno conosce le motivazioni reali di tale "convinzione". Del resto cosa si può aspettare da un settore, da un governo e da un ministro che da anni tollerano un Albo dell'autotrasporto nel quale quasi un terzo delle aziende iscritte, non si capisce a quale titolo, non posseggono neanche l'ombra di un veicolo?
Pubblichiamo a seguire, a quasi tre anni di distanza, un'altra intervista sul tema autotrasporto e costi minimi con Riccardo Stabellini.

INTERVISTA A RICCARDO STABELLINI

Un magma incontrollato

RICCARDO STABELLINI

Dopo quasi tre anni, ci ritroviamo ancora con Riccardo Stabellini a parlare di autotrasporto e costi minimi, a testimonianza che viviamo in un paese dove il fattore "tempo" non viene tenuto in minimo conto. Nel febbraio del 2012, il nostro interlocutore bocciò drasticamente il sistema "costi minimi" affermando, come abbiamo già ricordato, che "paradossalmente erano meglio le tariffe a forcella", almeno da un punto di vista tecnico e del sistema di calcolo. Allora Riccardo Stabellini lavorava alla Number 1, azienda logistica ceduta dalla Barilla, nell'autunno del 2012, al Gruppo Fisi. Da gennaio 2013 ricopre in Barilla il ruolo di Logistics Italy Associate Director.

RICCARDO, NON TI NASCONDO CHE HO QUALCHE IMBARAZZO A RIVOLGERTI DOMANDE SPECIFICHE. INFATTI, DOVREI RIFARTI QUELLE CHE TI HO RIVOLTO ALLORA. PERCIÒ TI CHIEDO DI DIRMI QUAL È LA TUA SENSAZIONE OGGI RISPETTO ALLE PROBLEMATICHE DELL'AUTOTRASPORTO ITALIANO…

▮ Rispetto all'esperienza Number 1, in Barilla, viste le crescenti attività internazionali del gruppo (siamo leader nel mondo per la pasta), ho diverse occasioni di confronto con i colleghi che si occupano della logistica e della distribuzione nei paesi stranieri. Ebbene, quando nei nostri periodici incontri parliamo di trasporti e cerco di descrivere il contesto normativo nel quale operiamo in Italia (l'elenco delle cose da spiegare è molto lungo: legge 286, articolo 83 bis con le successive 7 variazioni/integrazioni, scheda di trasporto, azione diretta del subvettore, DURC, documenti da allegare ai contratti di trasporto in forma scritta, tempi di sosta, ecc.), restano sbalorditi. Siamo proprio fuori dal mondo. Il confronto con gli altri paesi, anche quelli europei, è veramente sconfortante e impietoso non solo dal punto di vista della complessità normativa, ma anche da quello dell'efficienza.

PARLIAMO DEI COSTI MINIMI…

▮ Confermo punto per punto quanto ti dissi quasi tre anni fa. Del resto cosa c'è da aggiungere lette le motivazioni della sentenza della Corte europea e i pareri dell'Autorità garante della concorrenza? Ribadisco, inoltre, che da un punto di vista tecnico non si capisce come siano stati calcolati, che siamo di fronte a valori empirici del tutto fuori dalla realtà e dal mercato. Ed è anche poco chiaro come applicarli. Non per nulla molti committenti non ne tengono conto. Infine, sono stati deleteri sotto un altro aspetto, quello di aver posto tutto l'autotrasporto su uno stesso livello, annullando l'aspetto della "qualità", che invece specialmente oggi è di grande rilevanza.

MI CHIARISCI MEGLIO QUEST'ULTIMO ASPETTO?

▮ Le tariffe obbligatorie, perché così chiaramente si configurano i costi minimi, pongono tutte le aziende dell'autotrasporto, quelle efficienti, quelle meno e quelle che neppure sanno cosa significhi efficienza, sullo stes-

so piano: possono pretendere tariffe uguali. Ciò non solo va a scapito della qualità e non rende alcuna giustizia a chi lavora bene, ma trasforma il settore in un magma incontrollato e incontrollabile. A mio avviso dovrebbe essere sempre e comunque il mercato che deve governare il fattore "prezzo".

IN QUESTO CONTESTO LA BARILLA COME SI STA COMPORTANDO?

▮ Fin dall'inizio, siamo stati contrari a questo sistema tariffario e abbiamo anche fatto ricorso al Tar del Lazio, sia direttamente come Number 1 - ricordo che all'epoca questa società era di proprietà della Barilla - sia attraverso la Confindustria. Ciò premesso, applichiamo tariffe a tutti i nostri trasporti, che al momento svolgiamo tramite otto aziende ben strutturate, che rispettano pienamente i costi minimi con contratti in forma scritta e con una clausola che limita la sub vezione - nel nostro settore di fatto inevitabile, dati i numerosi picchi sia stagionali sia derivanti dalle campagne promozionali - solo a un livello e a un massimo del 30% del totale dei servizi affidati. Ciò ci ha permesso di non avere mai alcun contenzioso. Siamo dovuti stare a un gioco che non ci piace e troviamo dannoso, ma siamo costretti a rispettarlo, perché in tutto quello che facciamo, compresi i trasporti, rispettiamo la legge. Molte altre aziende che commissionano trasporti hanno comportamenti assai meno corretti dei nostri, creando distorsioni nel mercato. Purtroppo, causa la scarsità di controlli sia sulla strada sia presso le imprese committenti, tali comportamenti non vengono puniti.

QUESTO È IL MOTIVO CHE TI PORTA A DEFINIRE L'AUTOTRASPORTO "UN MAGMA INCONTROLLATO E INCONTROLLABILE"?

▮ Parto da un fatto concreto. Nell'Albo dell'autotrasporto - che il ministro dichiara di voler cambiare trasformandolo in un reale organismo di controllo delle aziende iscritte, alle quali dovrebbe rilasciare un "timbro di garanzia", che ne testimoni la conformità alle norme e l'affidabilità - oggi sono iscritte 38 mila imprese che non hanno neppure un veicolo. Molte sono di persone decedute e che gli eredi non hanno cancellato, ma tante sono società di intermediazione o agenzie di brokeraggio. Ossia, quanto di più dannoso possa esserci. Agenzie che si muovono nella legalità, perché riconosciute dall'Albo, e che prendono un trasporto, magari attraverso un contratto verbale, e poi lo affidano al trasportatore che fa il prezzo più basso. Addirittura questo avviene anche su internet attraverso specifiche "borse trasporti". Altre aziende assumono autisti all'estero, generalmente in paesi dell'est Europa nei quali pagano tasse e contributi, ovviamente molto più bassi, e poi li fanno lavorare regolarmente in Italia attraverso agenzie di lavoro interinale che forniscono personale viaggiante straniero eludendo le regole sul cabotaggio. Non va dimenticato, ad esempio, che, posto 100 il costo di un autista italiano, un autista rumeno costa soltanto 43. Se aggiungiamo l'arretratezza del parco italiano di veicoli pesanti (secondo l'Aci con un'anzianità media fra i 16 e i 18 anni, specialmente nel centro-sud e nelle isole) che riduce i costi di ammortamento dei mezzi, si ha un quadro chiaro sia dell'arretratezza del settore sia degli alti margini che comportamenti scorretti, come quelli prima ricordati, possono garantire. Nessuno si è mai posto il problema dell'efficienza del nostro sistema logistico nazionale e delle regole di mercato, ci si è limitati, attraverso contributi pubblici a pioggia, solamente di tenere comunque in piedi questo

obsoleto settore, questo "magma", che invece è fondamentale per il nostro trasporto merci. Tralascio di parlare del trasporto intermodale combinato strada-rotaia perché servirebbe un'apposita intervista e nel quale, purtroppo, la situazione è ancora peggiore, con una continua riduzione dell'utilizzo della ferrovia per i trasporti interni (oggi attestati al circa 6% del totale).

COME USCIRE DA QUESTA SITUAZIONE?

▮ Una bella domanda. Alla quale sono tentato di rispondere con un'altra domanda: come mai da anni non si sono affrontati e risolti celermente questi problemi? La chiave è tutta qui. Si è giunti ai costi minimi dopo anni di "tavoli" trilaterali, governo, autotrasporto, committenza, di fatto fallimentari sul versante di una ristrutturazione e di un diverso sviluppo del settore. Non si è cambiato pagina. Anche oggi, e spero di sbagliarmi, la politica appare troppo debole per imprimere una reale svolta all'autotrasporto. Una svolta che invece è indispensabile. Mi domando anche come possano tavoli di estrazione quasi esclusivamente politica trovare soluzioni in un settore che è parte integrante del sistema nazionale industriale e distributivo. ■

Europa: autotrasporto in futuro in crescita?

Due ricerche europee prevedono l'incremento nei prossimi decenni del traffico merci. Le perplessità di due manager della logistica.

di **Paolo Sartor**

L'autotrasporto rappresenta un fattore determinante dell'economia europea, infatti circa il 44% dei prodotti trasportati nell'Unione viaggia su strada. Due recenti studi hanno prodotto previsioni sulla domanda di trasporto in Europa. Il primo è l'aggiornamento dello scenario di riferimento EU Energy, Transport and GHG Emissions Trends to 2050 prodotto dalla commissione europea (l'ultimo aggiornamento Reference Scenario 2013 è stato pubblicato a inizio 2014); il secondo studio è il progetto Assist, nel corso del quale è stato realizzato il modello Astra-Ec per la valutazione delle politiche sul trasporto. Parte integrante del modello è uno scenario di riferimento. Questo scenario tiene conto delle previsioni sull'economia e sul trasporto svolte nello studio precedente, produce comunque stime sulla domanda futura. Riassumiamo in una tabella tali stime al 2050, con previsioni di sviluppo su differenti orizzonti temporali.

Come si evince dai dati contenuti nella tabella entrambi gli studi prevedono una crescita della domanda nel periodo considerato. Le previsioni di sviluppo sono differenti tra i due studi, soprattutto nel primo periodo, per il quale Assist propone una crescita molto più prudente (0,80% all'anno), di fatto circa la metà di quella prevista dall'altro report Trends to 2050. Parte della differenza del dato previsionale di sviluppo è imputabile al fatto che lo scenario di Assist include anche il traffico con veicoli merci leggeri, mentre Trends to 2050 considera i soli veicoli pesanti. Nel più lungo periodo le due previsioni tendono comunque a convergere (0,80% per anno per Trends to 2050 e 0,60% per Assist).

Alla base di queste previsioni vi sono innanzitutto le ipotesi sull'evoluzione demografica e sulla crescita economica che interesseranno da qui al 2050 l'Unione europea. Le prime sono generalmente più robuste e questo spiega la sostanziale corrispondenza tra i due studi. Per ciò che riguarda la crescita economica, lo studio Trends to 2050 prevede che l'economia dell'Unione cresca a un tasso medio dell'1,5% annuo tra il 2010 e il 2020, dell'1,6% tra il 2020 e il 2030 (non sono disponibili le ipotesi per gli anni intermedi) e dell'1,4% tra il 2030 e il 2050. Assist è più ottimista riguardo al primo decennio (2,2% per anno) e in linea per il secondo decennio (1,5% per anno) e per il lungo periodo (1,4% per anno). Questi dati suggeriscono

STIME SULL'AUTOTRASPORTO

	Valori assoluti (miliardi di ton/km)						Tassi di crescita	
	2010	2015	2020	2025	2030	2050	2025/2015	2050/2025
Studio Trends to 2050								
Merci		1764,4	1923,1	2076,4	2232,6	2399,4	2729,6	1,50%	0,80%
Studio Assist								
	2010	2015	2020	2025	2030	2050	2025/2015	2050/2025
Merci		2152,9	2371,7	2479,4	2577,6	2681	3000,6	0,80%	0,60%

Spesso le previsioni sul traffico delle merci non rispecchiano poi quanto accade. Ad esempio, quelle dell'Eurostat si sono rilevate di sovente inesatte per eccesso

che entrambi gli studi giudicano che la crisi economica possa essere rapidamente superata per ripristinare un sentiero di crescita stabile anche se con tassi non elevati. Inoltre, si può notare che Assist ritiene che il legame tra crescita economica e traffico stradale sia meno intenso di quanto prevede Trends to 2050.
Inoltre, risulta interessante considerare che nel periodo compreso tra il 2010 e il 2013 la crescita economica nell'Unione europea è stata decisamente più lenta dei tassi assunti dagli studi citati (attorno allo 0,5% medio nel triennio). Per il periodo 2014 e 2015 le previsioni Eurostat sono invece in linea con i tassi assunti nei due studi (si prevede crescita dell'1,6% nel 2014 e del 2,0% nel 2015) anche se è utile ricordare che negli ultimi anni Eurostat ha sistematicamente sovrastimato le previsioni di crescita e infatti i dati più recenti hanno evidenziato tassi addirittura negativi in buona parte dei paesi europei.

Tassi di crescita per tipologia di traffico. Dalle previsioni del progetto Assist è possibile ricavare tassi di crescita separati per tre tipologie di traffico: traffico locale (sotto i 300 chilometri), traffico di medio raggio (tra 300 e 1.000) e traffico di lungo raggio (superiore a 1.000). I tassi di crescita per i tre segmenti sono riassunti in una tabella. Il tasso di crescita più robusto è quello previsto per il traffico di lunga percorrenza, che però rappresenta una quota relativamente piccola (circa il 13%) della domanda complessiva. Il tasso di crescita del traffico inferiore ai 1.000 km è invece equivalente a quello medio.
Si aggiunge a questi due studi europei anche quello italiano, dal titolo Trasporto merci su strada, condotto dall'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche e dall'Automobile Club d'Italia. Quest'ultimo studio sottolinea alcune difficoltà che ha incontrato e incontra l'autotrasporto: la crisi che ha colpito le economie negli ultimi anni, l'accentuata competizione avviata con l'apertura delle frontiere e proseguita con l'intensificarsi degli scambi commerciali transfrontalieri, i crescenti costi di esercizio delle imprese dovuti, in primo luogo, all'incremento dei prezzi dei carburanti e poi dei costi di utilizzo dei veicoli. Tali difficoltà hanno creato uno scenario di estrema competitività, in cui il trasporto merci su strada, per la centralità del ruolo che svolge nelle economie, riuscirà a continuare a sostenere lo sviluppo e a reggere alla crescente competizione dei mercati solamente ripensandosi e riposizionandosi in maniera adeguata e in tempi rapidi.

	2025/2015	2050/2025
< 300 km	0.7%	0.5%
300 – 1000 km	0.8%	0.6%
> 1000 km	1.7%	1.0%

Il parere della logistica. Abbiamo chiesto a due manager di importanti imprese di logistica, Roberto Rossi, presidente di Palletways Italia, e Thomas Baumgartner, amministratore delegato di Fercam (e presidente dell'associazione nazionale dell'autotrasporto Anita), una valutazione su questi studi. Queste le osservazioni di Rossi: "I due studi europei sono interessanti perché permettono di avere una visione d'insieme sugli sviluppi nel lungo periodo del settore dei trasporti. Dal momento che Palletways è una azienda che opera in un segmento di mercato estremamente specifico, quella del trasporto di merci su pallet, questi studi si rivelano molto utili a livello informativo, ma tendono a non descrivere il segmento di mercato in cui siamo inseriti. Per quanto ci riguarda, infatti, i tassi di crescita che riscontriamo operando nel settore del trasporto di merce pallettizzata arrivano a toccare percentuali di ordine di grandezza più alte rispetto a quelle emerse dai >

Secondo lo studio Assist, nei prossimi anni dovrebbe crescere il trasporto stradale delle merci sulle lunghe distanze

due studi presi in considerazione: arriviamo a una crescita di ben oltre il 30% anno su anno, ma questo perché siamo riusciti a rispondere a un esigenza molto specifica, quella delle spedizioni espresso di piccole partite di merci con destinazioni multiple, e a creare un business model efficiente dal punto di vista della convenienza economica e dell'operatività che funziona sia per noi sia per i nostri clienti. Se vogliamo trovare un limite in questi studi, è che pur volendo restare a livello macroeconomico si basano principalmente su dati economici e demografici trascurando, a mio avviso, importanti tendenze logistiche - ad esempio politiche di offshoring verso inshoring - di mega progetti infrastrutturali o di tendenze già in programma e di eventuali evoluzioni tecnologiche che potrebbero cambiare in modo sensibile i flussi o le modalità di trasporto delle merci e che sicuramente si verificheranno su un arco temporale così ampio e che andranno a impattare sul nostro settore".

"Difficile prevedere a lungo termine"

Baumgartner, invece, si dichiara "alquanto scettico" su questo tipo di previsioni, in particolare quando si tratta di proiezioni di lungo periodo: "Se andiamo a vedere il 2008, anno di inizio della crisi, nessuno prima d'allora ha immaginato cosa sarebbe accaduto; poi sono iniziate le previsioni sulla fine della crisi, che di anno in anno sono state posticipate. Lo sviluppo economico è fortemente influenzato da eventi che sono fuori dalla capacità previsionale anche dei più saggi economisti. Pensiamo a eventi imprevedibili, ma con conseguenze gravissime anche per l'economia, a iniziare dal black thursday di Wall Street nell'ottobre 1929, allo scoppio di eventi bellici di portata mondiale, oppure all'attentato alle Torri Gemelle del settembre 2011. Tutti eventi con conseguenze nefaste per l'economia e per i trasporti mondiali. Personalmente per la "vecchia" Europa vedo poche prospettive di sviluppo, l'economia è stagnante e in considerazione del calo demografico, non vedo opportunità per un aumento della richiesta di trasporti. Inoltre, in questi ultimi decenni assistiamo a un continuo ridimensionamento anche in termini volumetrici dei beni di consumo, una tendenza che continuerà anche in futuro. Cellulari, televisori, computer, pannolini e addirittura anche una famosa bibita hanno ridotto le dimensioni del prodotto stesso o comunque delle confezioni, riducendo contemporaneamente anche le quantità volumetriche da trasportare. Gli unici paesi con prospettive di sviluppo, a mio parere, sono i "nuovi" paesi entrati nell'Unione, le cui popolazioni hanno ancora necessità di recupero, hanno un mercato non perfettamente soddisfatto e inoltre fungono da mercati di intermediazione verso le economie dell'Ucraina, Bielorussia, ecc. Fercam si è da tempo adeguata al cambiamento, investendo moltissimo in moderne strutture di distribuzione e offrendo un'ampia gamma di servizi specializzati lungo tutta la catena logistica che vanno dai trasporti primari a carico completo fino al contract logistics, con gestione di depositi e distribuzione capillare delle merce in tutta Europa. La divisione per le spedizioni aeree e marittime si occupa del trasporto da e verso tutti i porti e aeroporti del mondo". ■

24|25|26 Novembre
FIERAMILANO RHO (MI)

2014
10ª Edizione

MATCHING
share & grow

TRE BUONI MOTIVI PER PARTECIPARE AL MATCHING

Incontri le imprese e sviluppi il tuo business
in un ambiente innovativo.

Conosci il mercato e i suoi Leader
e partecipi a oltre 200 workshop e overview.

Entri nella Enterprise Community
che ti consente di fare MATCHING tutto l'anno.

Scopri **MATCHING** share&grow su **www.e-matching.it**

Un evento promosso da CDO

Powered by GiPlanet exponential interaction

ISCRIVITI SUBITO

Media Partner
RADIO 24

Seguici e condividi

Per info e modalità di iscrizione potete rivolgervi alla Segreteria organizzativa:
segreteria@e-matching.it - tel 049.5801243 - fax 049.9720580

La flotta mercantile italiana si rinnova

L'assemblea della Confitarma ha fatto il punto sulle problematiche del settore, mettendo in luce l'esigenza di aumentare l'efficienza della nostra portualità e di evitare appesantimenti burocratici.

di **Giovanna Visco**

Si è svolta a Roma l'assemblea annuale della Confitarma, la Confederazione italiana degli armatori, che rappresenta circa i 9 decimi della flotta mercantile italiana, che a fine 2013 ammontava a circa 18,5 milioni di tonnellate di stazza lorda (gt), ripartite tra 778 navi di oltre 1.000 gt (complessivamente 18,400 milioni gt) e 786 navi tra 100 e 999 gt (complessivamente 261 mila gt). La crescita esponenziale mondiale della capacità delle navi riguarda anche la flotta mercantile italiana, che, continuando il processo di svecchiamento, nel 2013 ha raggiunto il 63% di navi al di sotto dei dieci anni ed il 40% al di sotto di cinque anni. Tradotto, significa una flotta mercantile italiana sempre più sicura, efficiente, poco impattante sull'ambiente e competitiva, che entro il 2015 si amplierà di 51 nuove unità attualmente in costruzione per 1,4 milioni gt. Sebbene la nostra flotta risulti in contrazione sull'anno precedente per numero di navi (meno 1%) e stazza lorda totale (meno 2%), soprattutto per effetto delle navi passeggeri, crociere e traghetti, l'occupazione a bordo delle navi italiane è continuata a crescere anche nel 2013 con un più 4%. Con circa 24 mila marittimi italiani o comunitari e oltre 16 mila non europei e un rapporto del personale terra/mare di 1 su 5, la flotta italiana impiega 8 mila unità a terra, raggiungendo un totale di 64 mila occupati nel 2013, se si aggiungono le rotazioni delle tabelle di armamento del personale imbarcato.

L'industria armatoriale a livello globale sta risentendo pesantemente del rallentamento dell'economia mondiale, causato dalla stagnazione di consumi e produzione in Europa e dai disordini geopolitici e sanitari (vedi Ebola), a cui si aggiunge la crescita sempre più insidiosa della pirateria soprattutto nel West Africa, regione in forte crescita commerciale. Analogamente, anche l'Italia sta affrontando gli stessi squilibri, ma con i suoi tratti caratteristici, quelli di un settore capital intensive, complessivamente poco avvezzo a speculazioni e improvvisazioni, che chiede al sistema creditizio più flessibilità evitando reazioni emotive e ipercicliche. Infatti, nella maggior parte dello shipping armatoriale italiano, la proprietà del tonnellaggio coincide con la gestione delle navi, per la forte presenza di imprese corporate (capitalismo familiare) di lunga tradizione. Un elemento di concretezza e solidità imprenditoriale che ci differenzia da altri paesi europei, come ad esempio la Germania, che è proprietaria del 32% delle navi oltre 1.000 gt - corrispondente al 30% del dwt (capacità in termini di volume) - della flotta mondiale portacontenitori, grazie alla fortissima attività finanziaria dei private equity tedeschi - in particolare casse professionali - che da anni investono enormi risorse nella costruzione di navi aspettandosi importanti proventi dal mercato dei contratti di noleggio ai principali liners mondiali. Sempre in ambito europeo, la bandiera italiana nel 2013 si è classificata al 4° posto dopo Malta, Grecia e Cipro, ed è passata dal 9° al 5°posto della White List del Paris MoU, che classifica, ai fini ispettivi, la sicurezza e il minore impatto ambientale delle flotte di bandiera. Complessivamente, l'armamento europeo controlla il 40% del tonnellaggio mondiale, impiegando tra diretti e indiretti 2,3 milioni di persone e contribuendo al Pil dell'Unione europea per 145 miliardi di euro all'anno.

Il forte controllo armatoriale nazionale o, come specificato nella sua relazione annuale da Emanuele Grimaldi, al suo primo anno di presidenza Confitarma, il genuine link italiano tra bandiera

Da sinistra, il ministro Maurizio Lupi, il presidente della Confitarma Emanuele Grimaldi e il presidente della Confindustria Giorgio Squinzi

della nave e la nazionalità dell'armatore che controlla la nave ha creato nel tempo una stretta connessione tra armatore, territorio e cluster. Un dato economico importante se si tiene conto che la flotta mercantile italiana è al 99,5% privata; ad esempio la Cina con 43 milioni di gt è la più grande flotta battente bandiera nazionale, ma le sue compagnie armatoriali sono statali. I mercantili italiani sono di varia tipologia, prevalentemente tanker e bulk carrier, molte delle quali impiegate su rotte commerciali lontane dal territorio italiano, e navi passeggeri e miste che sono quelle che, insieme ai rimorchiatori e altre navi specializzate, contribuiscono direttamente, come flotta italiana, all'economia dei nostri porti per traffici domestici e internazionali.

Rivolto all'assemblea, che ha visto la presenza anche del ministro Maurizio Lupi e del presidente della Confindustria Giorgio Squinzi, Grimaldi si è soffermato sulla perdita di competitività dei nostri porti, "dovuta all'inefficienza del sistema logistico italiano e infrastrutture portuali non adeguate". Apprezzando la previsione di un piano strategico nazionale contenuta nello "Sblocca Italia" che elimina gli investimenti a pioggia, ha tuttavia considerato che "l'attuazione di alcune misure dovrà essere chiarita. Non è detto che l'accorpamento tra porti sia la migliore soluzione per il rilancio della portualità, viste le differenti esigenze tra scali di interesse nazionale e porti regionali. Sarebbe forse più utile adeguare la governance dei porti minori alle loro dimensioni. Ribadiamo la nostra disponibilità a contribuire a definire una riforma portuale ispirata a criteri di competitività ed efficienza".

L'Italia è prima, con un distacco più che doppio dalla seconda (la Cina), nella graduatoria mondiale Ro-Ro, con 132 navi di oltre 1.000 gt di bandiera italiana che ammontano a un tonnellaggio complessivo di 2.072 milioni gt, il 18% di quello mondiale. Nella sua relazione il presidente Grimaldi, che è anche coamministratore della azienda di famiglia Grimaldi Group, leader mondiale nel settore Ro-Ro, ha richiamato l'attenzione sulla necessità di maggiori approfondimenti e verifiche ministeriali per evitare che nel nostro paese si introducano bassi standard, che durante l'estate scorsa sulle rotte Sardegna e Grecia hanno consentito l'ingresso di armatori stagionali improvvisati, che speculativamente hanno utilizzato navi vecchie di 30 anni, generando disservizi e danni di immagine agli armatori che, professionalmente e responsabilmente, operano tutto l'anno su quelle stesse rotte. Lo stretto rapporto normativo, regolamentare e fiscale tra Stato e Bandiera - per le rotte in acque internazionali basato su strumenti che hanno mantenuto competitiva la nostra flotta, il Registro Internazionale e il regime fiscale Tonnage Tax - rende la pubblica amministrazione fortemente condizionante, in quanto interessa anche il processo di recepimento delle direttive europee. Il monito della Confitarma è che, come negli altri paesi, ci si limiti alla trasposizione del dettato comunitario, evitando appesantimenti e iter legislativi troppo lunghi e costosi per l'industria italiana, determinando perdite di quote di traffico a vantaggio dei concorrenti internazionali e comunitari. Troppe leggi nazionali e regionali generano burocrazie che "comportano la perenne incertezza del diritto". Con un ennesimo intervento riorganizzativo, si sono portate diverse competenze marittimo-portuali sotto un'unica Direzione generale, che finalmente potrebbe delineare una politica marittimo-portuale integrata. Il governo deve avviare un processo di riorganizzazione complessivo che riporti sotto un'unica struttura, non necessariamente ministeriale (ad esempio l'Enac) tutte le competenze che afferiscono al settore marittimo portuale; ma anche l'auspicio che la neo Authority dei trasporti tenga presente le peculiarità del comparto "già ampiamente regolato a livello internazionale, europeo e nazionale". ■

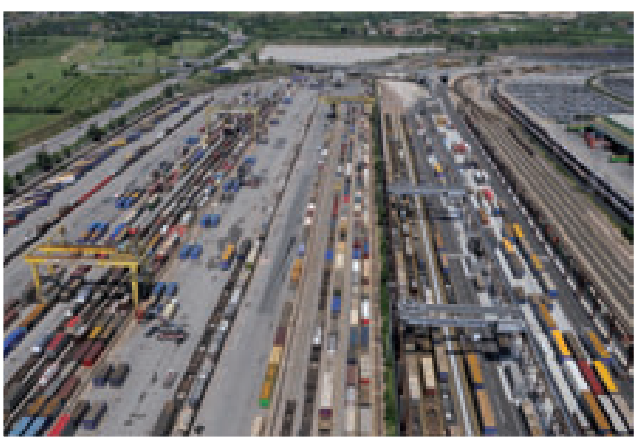
Quadrante Europa: anno record per i treni

L'interporto veronese, nonostante la crisi, si avvia a registrare il massimo traffico ferroviario e intermodale della sua storia.

di **Stefano Pioli**

L'interporto Quadrante Europa di Verona, nonostante la crisi economica e lo scarso uso della modalità ferroviaria che sta caratterizzando negli ultimi anni la logistica e il trasporto merci del nostro paese, sta registrando nel corso dell'anno un andamento record dell'intermodalità. Infatti, alla data dello scorso 31 agosto, nella struttura veronese, si è registrato un traffico ferroviario pari a 9.704 treni tra arrivati e partiti, dei quali quasi il 90% di tipo intermodale. Rispetto alla medesima data dell'anno scorso l'incremento è stato pari a circa il 13%. Anche i dati sul mese di settembre stanno confermando questo trend di crescita. Se l'ultimo trimestre 2014 confermerà l'andamento registrato nei primi nove mesi dell'anno, il 2014 si rivelerà l'anno record per i servizi ferroviari del Quadrante Europa: verrà superata la barriera dei 14 mila treni arrivati e partiti per sfiorare, forse, i 14.500. Un record appunto: il precedente, che appartiene al 2010, aveva registrato 13.910 treni. Ci sono altri dati positivi: si sta andando verso una produzione media (303 giorni lavorati l'anno) di circa 48 treni giorno, pari cioè a 24 coppie con una efficienza terminalistica di circa 1,5 treni binario giorno. Ciò significa che vengono caricati quotidianamente sui treni circa 3.000 camion, con tutti i vantaggi che tale performance comporta sul piano ambientale: meno inquinamento atmosferico e acustico, maggiore sicurezza, meno congestione su strade e autostrade. "Sono numeri che non si trovano in nessuna realtà interportuale italiana e confrontabili con valori che si registrano nei porti e interporti del nord Europa", ha sottolineato Matteo Gasparato, presidente del Consorzio Zai che gestisce l'interporto.

C'è da notare che la stragrande maggioranza del traffico ferroviario dell'interporto veronese (bilanciato fra import ed export) ha origine e destinazione nelle grandi aree industriali tedesche (ad esempio, Monaco, Norimberga, Brema, Amburgo, Colonia) e i porti (anche fluviali) del nord Europa (Rotterdam, Anversa, Rostock, Lubecca). Ciò si spiega anche con la particolare posizione geografica di Verona, che ne fa la "base" per le merci dirette sia nel centro-nord europeo, sulla linea del Brennero, sia verso l'Europa occidentale, in collegamento con la Svizzera. Ad esempio, oltre il 10% del traffico europeo dell'interporto è in collegamento con l'Olanda e con il Belgio. In particolare, l'Italia risulta essere il primo partner del Belgio per quanto riguarda il traffico intermodale. Questi dati fanno capire, come rammenta spesso Gaspa-

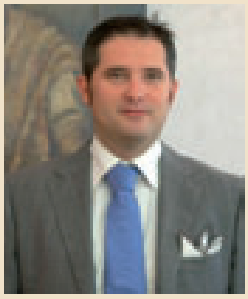


Interporto Quadrante Europa, veduta aerea del terminal per i trasporti combinati

rato, che "molta della merce destinata all'industria italiana o inviata all'esportazione dall'Italia venga trattata nel porto di Rotterdam o in quello di Anversa anziché nei porti italiani". Questo è un problema "storico" del sistema logistico del nostro paese, che non è mai riuscito a livello terrestre a creare efficienti flussi di merce verso e dagli scali marittimi nazionali, costringendo di fatto la merce a scegliere i porti del nord Europa. Da qui l'impegno dell'interporto di Verona a candidarsi come un'importante crocevia anche per quelle merci che potrebbero cambiare i loro itinerari, si pensi all'import- export verso gli Stati Uniti o la stessa Asia, imbarcandosi o sbarcando nei nostri porti del Tirreno e dell'Adriatico invece che in quelli del nord Europa. Per farlo è necessario creare nel nostro paese collegamenti efficienti tra interporti e porti. La logistica nazionale deve capire che la competizione anche a livello marittimo si gioca e si vince a livello terrestre, non solo sulle banchine. In questa ottica si muove l'interporto veronese, come spiega Gasparato: "Abbiamo l'obiettivo di ampliare e integrare il sistema infrastrutturale interportuale provvedendo a realizzare ulteriori impianti idonei a potenziare il ruolo primario di piattaforma di vertice del trasporto combinato e della logistica integrata. Attraverso l'impegno di sostenere il traffico combinato ferro-strada riteniamo di offrire un contributo non solo per il rafforzamento con le relazioni d'oltralpe ma anche in particolare con gli attuali e futuri mercati dell'est Europa. Cercheremo di potenziare le 'funzioni rare', chiamate anche di governo dei trasporti, esercitabili dall'interporto sostenendo con determinazione la presenza veronese nelle società che prestano servizi essenziali per l'interporto stesso, in primo luogo nel trasporto combinato e nella logistica, e coinvolgendo quanto più possibile i vettori ferroviari nell'organizzazione interportuale. Oggi abbiamo di fronte una nuova sfida: il nostro interporto vuole essere protagonista anche con la quarta modalità, in altri termini l'obiettivo che ci stiamo ponendo è di sviluppare sempre più nel Quadrante Europa i collegamenti con il trasporto marittimo, anche con quello presente e potenziale dei porti italiani". ■

MATTEO GASPARATO PRESIDENTE DELLA UIR

Matteo Gasparato, presidente del Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa di Verona, è stato nominato all'unanimità presidente dell'Unione Interporti Riuniti-Uir, l'associazione che raggruppa ventitré interporti italiani. La nascita della Uir, avvenuta nel dicembre 2003, ha permesso di avere, come sottolinea una nota dell'associazione, "un'unica struttura associativa del settore interportuale con l'obiettivo di puntare proprio su una rappresentatività molto estesa e sul ruolo neutrale che gli interporti sono in grado di assumere per una strategia che punti a trasformarli in nodi intelligenti di una rete integrata".



L'esigenza è quella di "razionalizzare e rendere efficiente lo scambio di informazioni fra i singoli interporti e impegnare queste strutture anche in un'integrazione fisica e tecnologica". Le priorità per il futuro sono "una maggiore incisività nell'azione di supporto all'attività legislativa e nella collaborazione con i ministeri, riportare al centro dell'azione dell'associazione la crescita dell'intermodalità nazionale mediante efficienti collegamenti con i porti italiani". In questa ottica, "da parte della Uir occorrerà, ad esempio, con una paziente e costante azione di lobby, sia cercare di eliminare, ove possibile, i 'colli di bottiglia' infrastrutturali sulla rete ferroviaria che limitano la possibilità di organizzare treni intermodali dai porti e dagli interporti del sud Italia verso quelli del nord sia favorire una maggiore integrazione con il sistema dei porti italiani e con la loro associazione Assoporti. Parallelamente, la Uir "dovrà collaborare con le aziende ferroviarie e gli Mto per favorire il rilancio dei traffici intermodali dai terminali interportuali del nord Italia (che svolgerebbero quindi una funzione di gateway) da e verso quelli del centro-sud Italia; ricercare risorse economiche in ambito comunitario per il co-finanziamento di progetti e infrastrutture interportuali comprese quelle poste sui canali navigabili, proseguire nei rapporti di collaborazione già instaurati con Assologistica, Confetra, Federtrasporto, Assoporti, Confindustria al fine di poter acquisire maggiore rilevanza a livello nazionale per una lobby comune su questioni di reciproco interesse".

Sono stati inoltre nominati vicepresidenti: Carmelo Cardo, Interporto Centro Italia, Orte, Viterbo; Luciano Pannocchia, Interporto della Toscana Centrale, Prato, Firenze; Sergio Sallitto, Interporto Campano, Nola, Napoli. Gasparato è succeduto alla guida della Uir ad Alessandro Ricci, che aveva ricoperto la carica di presidente dal 2008.

Pordenone ha scelto il trasporto su ferro

L'interporto friulano si sta riposizionando sul mercato logistico nazionale ed europeo puntando sulla ferrovia e sull'intermodalità.

di **Antonio Liberti**

GIUSEPPE BORTOLUSSI

Innovazione e formazione. Sono queste le due parole chiave che stanno accompagnando a Pordenone il riposizionamento e la crescita di Interporto Centro Ingrosso. Il polo intermodale del Friuli Venezia Giulia, presente in regione seppur inizialmente con altre caratteristiche dalla fine degli anni '70, è guidato dal 2007 da Giuseppe Bortolussi; è proprio in questo ultimo periodo che la struttura sta trovando una nuova collocazione nello scacchiere nazionale ed internazionale dei trasporti.

PRESIDENTE BORTOLUSSI, DALLA FONDAZIONE DELL'INTERPORTO SONO PASSATI PIÙ DI TRENT'ANNI, DURANTE I QUALI SONO MUTATE LE ESIGENZE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA. COSA È CAMBIATO AL VOSTRO INTERNO NEL TEMPO?

▮ In questi anni non siamo mai stati spettatori dei cambiamenti ma, grazie anche al lavoro di chi mi ha preceduto, abbiamo sempre voluto avere un ruolo attivo. Ultimamente abbiamo concluso un'operazione di riposizionamento della nostra struttura sul mercato, puntando sempre più all'internazionalizzazione. Pordenone è un territorio vocato, per sua natura, all'export e noi ci stiamo attrezzando affinché l'interporto diventi un hub del sistema logistico italiano.

IN CHE MODO?

▮ Stiamo accostando all'attività tradizionale quella del trasporto merci su treno. A settembre, dopo una trattativa durata più di tre anni, abbiamo firmato il contratto di raccordo con Rfi che ci consente di appaltare ora i lavori sia per la costruzione di una stazione elementare con standard europei sia i relativi magazzini raccordati. Questo significa una linea in ingresso e uscita dall'interporto con sei fasci binari, di cui tre elettrificati e lunghi 750 metri. In un momento in cui in tutta Italia si procede a un taglio delle stazioni merci, aver raggiunto questo obiettivo significa che i vertici nazionali delle Ferrovie dello Stato e quelli della Regione Friuli Venezia Giulia - con in testa la presidente Debora Serracchiani - credono e scommettono sulla strada da noi intrapresa.

PERCHÉ LA SCELTA DI PUNTARE SULLA FERROVIA?

▮ L'operazione tiene conto di alcuni cambi di rotta del commercio mondiale. Innanzitutto la grande movimentazione merci sta interessando sempre più le flotte navali; il treno diventa dunque l'anello di congiunzione tra i porti e la destinazione finale dei materiali trasportati. La scommessa sul treno viaggia poi sui binari della sicurezza: la legislazione di settore sta fortemente condizionando le spedizioni su gomma per distanze superiori ai 300 chilometri. Tutto ciò sta portando a un nuovo concetto di distribuzione ibrida delle merci, che vede maggiormente impiegati aerei, navi e treni a discapito dei Tir.

QUALI NUOVI SCENARI SI APRIRANNO QUINDI PER L'INTERPORTO DI PORDENONE?

▮ Il percorso intrapreso ci sta portando verso una sempre maggiore internazionalizzazione. A giugno di quest'anno, nell'ambito di una serie di accordi bilaterali stipulati dalla Regione Friuli Venezia Giulia, abbiamo sottoscritto a

La sede della Metro all'interno dell'Interporto

Belgrado un protocollo di collaborazione tra Interporto Pordenone e Serbian Transport, una delle più grandi agenzie di trasporto dell'area balcanica. Ciò permetterà di facilitare lo scambio di merci tra l'Italia e la Serbia, facendo assumere alla nostra regione e a Pordenone il ruolo di cerniera. Inoltre stiamo portando avanti alcune trattative con il porto fluviale di Budapest per spostare su treno alcune merci che ora viaggiano con difficoltà a bordo delle navi a seguito di alcuni problemi legati ai fondali del Danubio. Infine con la zona interportuale di Chop, in Ucraina, a ridosso di ben tre confini nazionali, stiamo gettando le basi per possibili collaborazioni future.

E PER QUANTO RIGUARDA L'ITALIA?

▮ La nostra ambizione è quella di far diventare l'interporto di Pordenone un hub per la logistica del Nordest, senza voler scavalcare nessuno ma anzi stringendo alleanze che possano rafforzare il sistema già esistente in Friuli Venezia Giulia, Veneto e Trentino Alto Adige. Su questo fronte il dialogo è aperto, a nord, con Novara, punto di uscita delle merci su treno in direzione Germania e Olanda, al sud con Marcianise e Nola per quanto concerne l'Italia meridionale e il Nordafrica. Inoltre già da tempo sono avviate trattative con Bologna, che rappresenta lo snodo centrale per il nord e il sud del paese. Il nostro intento è quello di puntare sulla logistica raccordata e collaborare con gli altri interporti e centri logistici presenti lungo la rete per poter creare "treni lunghi" che interessino anche Pordenone. Tutto ciò serve per non vanificare lo sforzo fino ad ora compiuto poiché vanno pianificate linee certe e fisse nel tempo che consentano di aumentare la credibilità e l'affidabilità delle piattaforme logistiche presenti su questo tragitto.

AL DI LÀ DEL TRASPORTO SU ROTAIA, QUALI ALTRI PROGETTI STATE PORTANDO AVANTI?

▮ Ora stiamo definendo gli ultimi dettagli per dare vita, all'interno dell'interporto, a una scuola di alta specializzazione. Il trasporto, in tutte le sue accezioni, sta diventando una materia sempre più complessa, che va affrontata con conoscenza e continuo aggiornamento. Pertanto c'è bisogno di una formazione continua, portata avanti da esperti del settore che possano fornire gli strumenti per affrontare in modo adeguato le sfide del mercato. Crediamo molto a questo tema e abbiamo riscontrato interesse di potenziali clienti. ■

I NUMERI DELL'INTERPORTO

Interporto Centro Ingrosso è la società (i cui principali azionisti di maggioranza sono la camera di commercio, il comune e la provincia) che gestisce il polo intermodale di Pordenone. Il suo scopo è quello di assegnare in proprietà le aree edificabili e dare in locazione i magazzini di logistica e uffici. Offre inoltre assistenza, supporto tecnico e amministrativo a favore degli insediati, svolge attività di promozione dell'area e delle imprese che si trovano al suo interno. Le attività si sviluppano su una superficie complessiva pari a 85 ettari, direttamente collegati all'autostrada A28 e alla rete ferroviaria Udine-Venezia. Dell'intera superficie, 120 mila metri quadrati sono destinati alle aziende del commercio e dell'ingrosso, 150 mila agli spedizionieri e trasportatori, 150 mila al terminal intermodale, 250 mila a parcheggi, viabilità e aree verdi, 50 mila a parcheggio di interscambio e area di servizio, 30 mila all'area doganale e servizi connessi, 30 mila per insediamenti produttivi, 20 mila al centro direzionale, 20 mila alla Motorizzazione Civile, 20 mila a insediamenti artigianali e servizi connessi e 10 mila a officina. Le attività presenti nell'interporto si sviluppano su una superficie coperta di magazzini e uffici pari a 372 mila metri quadrati in cui sono attive 65 aziende che danno lavoro a 560 persone.

PORTOGRUARO

L'hub logistico Eastgate Park

Una grande infrastruttura logistica, integrata con altre piattaforme, su un importante asse di collegamento tra il nord est e l'Europa.

di **Bruno Podbersig**

È stato presentato nel corso della manifestazione Log/in, che si è tenuta il 24 ottobre presso il Centro Polins di Portoguaro, Venezia, il rinnovato grande hub logistico del portogruarese Eastgate Park. Da poche settimane, con l'apertura della nuova tangenziale di Portoguaro, è stata finalmente realizzata la connessione diretta dell'hub logistico sia con il casello delle autostrade A4 e A28 (sette minuti di percorrenza media) sia con gli impianti dell'interporto e dell'autoparco della zona industriale. In questo modo il complesso viene ad assumere una nuova attrattività nei confronti di insediamenti destinati alla logistica distributiva e alle attività industriali/artigianali connesse e complementari. Di rilievo la capacità della grande infrastruttura, che si estende su un'area completamente urbanizzata di 1,8 milioni di mq, con una capacità edificativa di 500 mila mq coperti, dove sono stati realizzati tre "edifici tipo" come paradigma pilota delle ottimali caratteristiche insediative.

Durante la manifestazione si è svolta una "tavola rotonda", moderata dal giornalista del Sole24 Ore Franco Tanel, che ha visto la partecipazione di relatori di prestigio del mondo della logistica, dell'immobiliare e dell'industria, come Antonio Ascari di Ceva, Sandro Innocenti di Prologis Italia, Adriano Lapietra di Elettolux , Pierluigi Cavicchi della De Longhi, nonché del mondo accademico con il professor Luciano Greco dell'Università di Padova. Dal dibattito è scaturito il quadro difficile e in profonda evoluzione della logistica italiana. Settore che da noi sconta ancora un notevole gap di sviluppo e di ruolo nell'economia, diversamente da altri paesi europei dove alla de-industrializzazione di interi settori maturi ha corrisposto lo sviluppo di una logistica capace di accompagnare la crescita di nuovi modelli produttivi e di consumo. È stato sottolineato in particolare che solo un processo di nuove aggregazioni può essere capace di sostenere lo sforzo necessario per dotare il paese di una moderna rete infrastrutturale.

Per quanto concerne la piattaforma infrastrutturale Eastgate, è stato sottolineato come questa si collochi in un punto strategico dei principali corridoi plurimodali di traffico europeo che interessano il nord est del paese e che di fatto si pone al servizio del sistema portuale dell'alto Adriatico da Trieste a Venezia. Nel dibattito, la parte pubblica, rappresentata da Andrea Anese del comune di Portoguaro, ha ricordato lo sforzo fatto non solo per fornire la necessaria dotazione di collegamenti, ma anche la scelta di sostenere lo sviluppo integrato di tutte le strutture logistiche del territorio come l'interporto e l'autoparco della zona industriale. Infine, da sottolineare che il progetto Eastgate è una complessa operazione di sviluppo di proprietà del Fondo Spazio Industriale, fondo immobiliare italiano di tipo "chiuso", controllato al 100% dalla società olandese Spazio Investimenti N.V. Il fondo è gestito da IDeA Fimint SGR mentre la società Celtic Italy è mandataria esclusiva per la commercializzazione di Eastgate. Le imprese insediate nel comprensorio possono inoltre beneficiare dei servizi del Consorzio di gestione ambientale Eastgate che si occupa del monitoraggio ambientale al fine di garantire la certificazione Emas (Eco-Management and Audit Scheme). ■

transportonline

la Community della logistica merci

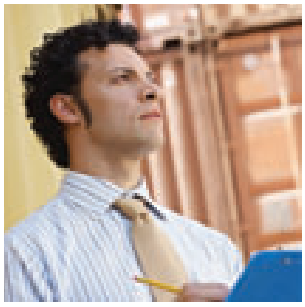
bebrand.it

Registra
Gratis la Tua Azienda

Trova
un partner per
le tue spedizioni

Transportonline è
una **Community** di imprese
interessate ad acquistare
o vendere servizi di **spedizione, trasporto, logistica** e forniture
per la movimentazione
delle merci

Proponi
servizi o forniture
per la logistica



Transportonline agevola
l'incontro tra **clienti**
e fornitori, fornendo
informazioni utili
a sviluppare il tuo business
e la tua competitività,
riducendo i costi

Ottieni
nuove opportunità
commerciali

Transportonline
diffonde la conoscenza
dei **tuoi servizi o prodotti**
e delle tue convenzioni,
permettendoti
di aumentare le vendite

Risparmia
con il gruppo
d'acquisto

Più siamo,
più risparmiamo.

Acquista e vendi, migliorando
la competitività

www.transportonline.com

Guida Tuveri

transportonline
migliora il tuo business

Pallet pooling: come ridurre i contenziosi

La Chep, leader mondiale nel settore, segna in Italia una continua crescita. I vantaggi che offre il ricorso al noleggio dei pallet.

PAOLA FLORIS

La Chep, società che fa parte del gruppo australiano Brambles, si occupa di noleggio pallet e contenitori dal 1954. Settore nel quale oggi è leader mondiale con oltre 300 milioni tra pallet, casse e container utilizzati dai propri clienti ogni giorno. È presente in 49 paesi sparsi in ogni parte del globo. La società è in Italia, con una sua filiale, da quattordici anni e da allora ha segnato una crescita costante, nonostante operi in un mercato, diciamo, "complesso" com'è quello della gestione dei pallet nel nostro paese. Ne parliamo con Paola Floris, Country General Manager di Chep Italia.

CHE EFFETTI STA AVENDO LA CRISI SULLA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI? STANNO AUMENTANDO QUELLE SU PALLET, SIA IN QUANTITÀ SIA IN FREQUENZA?

▮ La crisi ovviamente non risparmia la movimentazione delle merci anche nel settore del largo consumo ma come in tutti i settori e ambiti non possiamo generalizzare. All'acquisto di alimenti e bevande gli italiani destinano oltre il 18% della spesa per consumi, quasi il 4% in più della media europea e i consumatori italiani hanno una incredibile capacità di adattamento e si sono dimostrati estremamente flessibili all'impatto della crisi rivoluzionando il proprio stile di vita a volte riscoprendo antichi valori. Un esempio è dato dal fatto che in Italia, in controtendenza con il calo generale dei consumi alimentari, dall'inizio della crisi si è verificato un aumento degli acquisti di materie prime di base, dalla farina alle uova, che, secondo uno studio della Coldiretti, evidenzia un cambiamento delle abitudini ed un ritorno al cibo prodotto in casa che non si registrava dal dopoguerra. Al fine di poter studiare piattaforme e prodotti adatti anche alle nuove tendenze, come operatori in questo settore, siamo attenti quindi alle novità sia in termini di categorie che in termini di nuovi servizi che vengono offerti ai consumatori.

RISPETTO AL "PROBLEMA" PALLET, LE AZIENDE ITALIANE DI LOGISTICA E DI PRODUZIONE STANNO MODIFICANDO IL LORO GENERALE E STORICO ORIENTAMENTO VERSO L'INTERSCAMBIO? SI STANNO ORIENTANDO VERSO IL POOLING? È UN MERCATO IN CRESCITA? QUALI SONO I VOSTRI RISULTATI IN ITALIA?

▮ Sul mercato italiano è crescente l'interesse delle aziende verso il servizio di pallet pooling pur rimanendo l'interscambio il sistema più utilizzato. Chep è presente sul territorio italiano dal 2000 e negli ultimi 14 anni siamo cresciuti costantemente. Diversamente dall'interscambio, il sistema del pallet pooling prevede che l'industria noleggi una quantità di pallet eliminando quindi i costi tipicamente associati all'interscambio quali l'acquisto, la selezione, la riparazione, il trasporto di ritorno, l'amministrazione con i propri clienti e i trasportatori, lasciando l'azienda libera di concentrarsi sul proprio core business. Oggi la quota di mercato del pallet pooling in Italia è superiore al 25% con penetrazioni differenti nelle varie categorie. Siamo convinti che il pooling rappresenti una valida alternativa all'interscambio sia dal punto di vista dei costi eliminati che dei vantaggi ambientali e che con il tempo si raggiungeranno le percentuali dei paesi europei dove è maggiormente utilizzato.

A COSA FA RISALIRE QUESTA DIFFERENZA CHE CONTINUA A ESISTERE TRA L'ITALIA E ALTRI PAESI EUROPEI NELL'AFFIDARSI AL NOLEGGIO DEI PALLET? QUALI SONO I

"Il servizio di pooling permette alle aziende di effettuare outsourcing strategico e quindi di assegnare all'esterno attività che non costituiscono competenze fondanti per concentrarsi sul proprio core business", sottolinea Paola Floris

VANTAGGI CHE OFFRE IL POOLING ALLE AZIENDE RISPETTO ALL'INTERSCAMBIO?

Chep è entrata nel mercato inglese nel 1975 quasi 40 anni fa e questa è la motivazione per cui la quota di mercato del pallet pooling sul territorio inglese è superiore ad ogni altro paese in Europa. Lo stesso vale per la Spagna dove siamo presenti dagli anni ottanta. In Italia, la crescita è costante e siamo convinti che la crescente attenzione all'economia della condivisione contribuirà allo sviluppo di questo servizio.

Venendo alla seconda parte della sua domanda, sottolineo che il servizio di pooling permette alle aziende di effettuare outsourcing strategico e quindi di dare in outsourcing attività che non costituiscono competenze fondanti con la propria capacità competitiva e concentrarsi sul proprio core business. Il sistema del pallet pooling prevede infatti che l'industria noleggi una quantità di pallet eliminando quindi i costi tipicamente associati all'interscambio quali l'acquisto, la selezione, la riparazione, il trasporto di ritorno, l'amministrazione con i propri clienti e i trasportatori, attività che vengono invece svolte su larga scala dall'azienda di pooling. Nel caso di Chep stiamo ormai da anni affiancando al nostro servizio tradizionale progetti di collaborazione con i nostri clienti volti alla riduzione dei costi della supply chain e alla riduzione delle emissioni CO_2 ottimizzando il network e creando valore condiviso.

DA SEMPRE, L'INTERSCAMBIO DI PALLET IN ITALIA È FONTE DI AMPI CONTENZIOSI E DI DIFFICOLTÀ, ANCHE PERCHÉ SI TRATTA DI UNA SOLUZIONE CHE HA SOFFERTO INFILTRAZIONI MALAVITOSE. LA SITUAZIONE È MIGLIORATA?

L'interscambio di pallet Epal è il sistema di gestione pallet più diffuso nel settore del largo consumo che prevede la restituzione al produttore di un numero di pallet equivalenti in quantità e qualità ai pallet consegnati, le cui caratteristiche vengono definite da uno standard europeo (Epal) e di qualità controllata.

Lo studio sulla gestione dei pallet, pubblicato nel 2010 dal Centro di ricerca sulla logistica Università Carlo Cattaneo-LIUC e dal Politecnico di Milano Dipartimento di ingegneria gestionale, ha identificato che nonostante l'interscambio differito debba, in linea teorica, costituire un'eccezione, attualmente rappresenta la modalità di interscambio più diffusa, sia per la presenza di un "mercato parallelo" che sottrae illecitamente i pallet Epal dal sistema immettendovi pallet contraffatti che danno origine a contenziosi sulla qualità dei pallet, sia per le difficili relazioni logistiche e commerciali che da sempre minano la collaborazione fra mittente e destinatario.

Come in tutti casi non è corretto generalizzare, ma sicuramente il pallet pooling permette di evitare contenziosi con i propri clienti e di concentrarsi sul proprio core business con un'attenzione alla sostenibilità, che, nel caso di Chep inizia dall'approvvigionamento sostenibile delle risorse lignee come da certificazioni rilasciate dal Forest Stewardship Council (FSC) e dal Programme for the Endorsement of Forest Certification (PEFC) e si declina con un modello di business che permette di ridurre le CO_2, il legno utilizzato e i rifiuti in discarica contribuendo ogni giorno alla creazione di un futuro migliore. ■

La DHL Italy investe nell'area romana

Realizzato un grande "campus logistico" a Santa Palomba, a sud della capitale, dedicato al settore farmaceutico e al consumer.

di **Carlotta Valeri**

"Abbiamo convinto il Gruppo Deutsche Post DHL a investire in Italia e in particolare nel centro sud del nostro paese. Da qui è nata la decisione di realizzare il campus logistico di Santa Palomba, nell'area sud di Roma, che oggi inauguriamo ufficialmente, ma che è già attivo da mesi in entrambi i settori in cui è specializzato: il farmaceutico e il consumer", ha detto Eddy De Vita, presidente e amministratore delegato della DHL Supply Chain Italy, aprendo l'incontro del 15 ottobre per l'inaugurazione del nuovo impianto logistico sorto alle porte della capitale. L'importanza della scelta d'investire nel Lazio è stata ribadita anche da Pina Putzulu, BD Manager LifeSciences&Healthcare della società: "Concentrare investimenti sull'area romana e su quella laziale è un fatto rilevante perché sono aree con una forte presenza industriale, specialmente per quanto riguarda il settore farmaceutico, che nell'area di Pomezia, adiacente a Santa Palomba, ha una lunga, forte tradizione. Non per nulla, un'importante azienda americana ha da poco effettuato un grande investimento a Campoverde, un'area non molto distante da qui. Per la nostra azienda l'investimento a Santa Palomba rappresenta una scelta strategica, tenendo presenti anche le possibilità di sviluppo verso il sud del paese. Ciò vale per il nostro settore di punta, ossia il pharma, ma anche, trasversalmente, per tutti gli altri settori dove siamo presenti".

L'argomento della location del nuovo impianto DHL a Santa Palomba è stato ripreso da Gian Paolo Manzella, vicepresidente della commissione Affari comunitari e internazionali del consi-

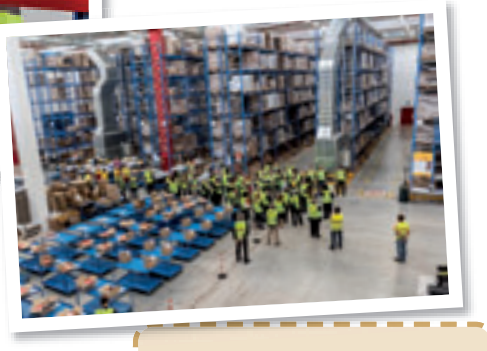
LA DEUTSCHE POST DHL

La società DHL è nata negli Stati Uniti ed è stata acquisita dalle Poste Tedesche nel 2002 (acquisizione che si andò ad aggiungere a quella della storica Danzas, società svizzera fondata in Europa nel 1815). Il gruppo Deutsche Post DHL, articolato e specializzato per settori, con l'attività delle Poste concentrata in Germania e con la DHL che opera sulla scena mondiale a livello logistico, è presente in oltre 220 paesi, con circa 500 mila dipendenti e con un fatturato nel 2013 di oltre 55 miliardi di euro. Nel nostro paese, DHL Supply Chain offre servizi di logistica integrata e a valore aggiunto (tra i quali quelli qualified home delivery, in store logistics, end-to-end packaging), soluzioni per l'eCommerce specifiche per alcuni settori industriali: consumo, farmaceutico, fashion&retail, tecnologia, industriale&automotive. Opera su tutto il territorio nazionale grazie a una rete composta da magazzini di distribuzione centrale specializzati per settore (denominati campus) e da siti regionali (in totale sono 43, per una superficie coperta di 526 mila mq). Questa strutturazione permette una copertura ottimale del territorio e si inserisce in un network internazionale con potenzialità virtualmente illimitate. Può contare su quattro grandi campus logistici: a Corteolona, Pavia, dedicato al consumo (110 mila mq); a Isola Vicentina, Vicenza, dedicato al fashion&retail (60 mila mq); a Settala, Milano, dedicato al farmaceutico (60 mila mq); a Liscate (Milano) dedicato alla tecnologia (100 mila mq). A questi quattro campus si è aggiunto quello di Santa Palomba. La DHL Supply Chain Italy, nel 2013, ha impegnato 773 dipendenti, ha effettuato 6,5 milioni di spedizioni e ha registrato un fatturato di 320 milioni di euro. In particolare, nel maggio 2011, la società ha acquisito Eurodifarm, specialista italiano nella logistica distributiva di prodotti farmaceutici, diagnostici e biomedicali a temperatura controllata, che oggi si avvale di 18 piattaforme regionali e di oltre mille automezzi frigo.

Nella foto, da sinistra, Enrico Seta, capo segreteria tecnica del ministero dei Trasporti, Eddy De Vita, presidente e amministratore delegato di DHL Supply Chain Italy, e Gian Paolo Manzella, vicepresidente commissioni Affari comunitari e internazionali del consiglio regionale del Lazio

glio regionale del Lazio: "Oggi, la competizione a livello mondiale si sviluppa fra aree territoriali, non più fra paesi nella loro globalità. L'area di Roma, non fosse altro che per il suo brand, per la sua storia, deve riuscire a competere anche in capacità. Ciò non è stato fatto: oggi, bisogna cambiare. Occorre, anche, porre un ferrea attenzione sulle attività manageriali, su quello che non è stato mai controllato. Va portata avanti una programmazione che restituisca alla regione una sua identità economica, che oggi latita e che, probabilmente, non ha mai avuto. Questo impegno non è velleitario: Roma ha importanti risorse sul piano della ricerca, delle Università, vanta una presenza di grandi imprese in alcuni rilevanti settori, come il farmaceutico, l'informatica, l'aerospazio. Sono, però, presenze che non si parlano, mentre ognuna di loro ha un canale privilegiato con lo Stato. Siamo in presenza di tanti canali bilaterali che collegano il privato con il pubblico. È un meccanismo che deve essere cambiato. Occorre che i diversi mondi parlino fra loro, che i diversi leader economici si mettano insieme e aiutino l'amministrazione pubblica a ottimizzare gli impegni. Ciò permetterebbe anche di colmare quel gap culturale, anche in tema manageriale, che oggi caratterizza la nostra regione e non solo. In questo una multinazionale come la DHL può dare un forte contributo".

L'importanza della nuova realizzazione della DHL è stata sottolineata anche da Enrico Seta, capo della segreteria tecnica del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è intervenuto sostituendo il ministro Lupi, impegnato in sede di governo: "La logistica deve posizionarsi al centro dell'interesse del paese e del governo. Finora, per un insieme di fattori e anche per una frantumazione dei livelli decisionali, sparsi e disarticolati in vari centri, ognuno geloso della propria competenza, il settore è stato sottovalutato, ha vissuto un'era di 'bassa intelligenza'. Viviamo un paradosso: nonostante il nostro paese abbia le potenzialità per essere un centro logistico di primo livello in Europa, continuiamo ad avere nel settore basse performance e prestazioni insufficienti. È impegno del ministero e del governo modificare tale situazione, per avviare, anche attraverso la riforma portuale, un sistema logistico nazionale integrato e 'continuo' che colleghi il mare e la terra. In questo contesto è importante la regione Lazio. In termini logistici, va valorizzato il porto di Civitavecchia, l'interporto di Pomezia, il centro intermodale di Fondi, in una visione di sviluppo territoriale. Quello stesso sviluppo che è stato alla base della scelta effettuata, e del conseguente ingente investimento della DHL a Santa Palomba". ■



IL CAMPUS DI SANTA PALOMBA

La superficie totale sulla quale sorge l'impianto è di 92 mila mq, ossia, come sottolinea la DHL, uno spazio equivalente a 14 campi di calcio. Di tale superficie, 30 mila sono coperti. L'investimento complessivo è stato di circa 30 milioni di euro. La struttura è stata realizzata secondo tecniche all'avanguardia in primo luogo per quanto riguarda l'efficienza energetica a basso impatto ambientale (certificazione Iso 14001). La capacità attuale è di 35 mila posti pallet, di cui il 60% a temperatura controllata. Le spedizioni si attestano a 130 mila pallet annuali. I servizi, principalmente dedicati al settore del pharma e a quello del consumo, prevedono lo stoccaggio e la distribuzione a valore aggiunto. Molta attenzione e particolari innovazioni sono state dedicate alla catena del freddo.

Il sito EUROMERCI è NUOVO e INTERATTIVO

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

www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

Gubbio, antichi tetti e scorcio del Palazzo dei Consoli

LOGISTICS FORUM

Offerta e domanda: incontro a Gubbio

Anche quest'anno l'evento logistico organizzato da Richmond Italia ha registrato una numerosa e qualificata partecipazione.

di **Valerio Di Velo**

Anche l'edizione di quest'anno del Logistics Forum, svoltasi dal 13 al 14 ottobre a Gubbio, organizzata dalla Richmond Italia, si è chiusa con un bilancio positivo. Un risultato che è entrato ormai nella tradizione di questo "incontro" che dal 2007 si svolge nella splendida cittadina umbra e, in particolare, nell'affascinante complesso dell'Hotel dei Cappuccini. Anche quest'anno si è registrata un'alta partecipazione di aziende sia dal lato della domanda di servizi logistici sia da quello che offre tali servizi o mette a disposizione infrastrutture o piattaforme logistiche. La "due giorni" si è svolta in un ritmo incalzante, spesso addirittura scandito dal suono di una campanella. Non per nulla l'evento, come sottolineato dalla Richmond, aveva come "linea guida" questa frase di Thomas Alva Edison: "Il tempo è l'unico capitale che un essere umano ha e l'unico che non può permettersi di perdere". Qualche dubbio su questo assioma di Edison, forse, sarebbe il caso di sollevarlo, ma ciò non è avvenuto a Gubbio dove tutto ha funzionato secondo tempi scanditi perfettamente: conferenza d'apertura, spazi per gli incontri di lavoro, seminari, laboratori, altri incontri tra aziende, workshop.

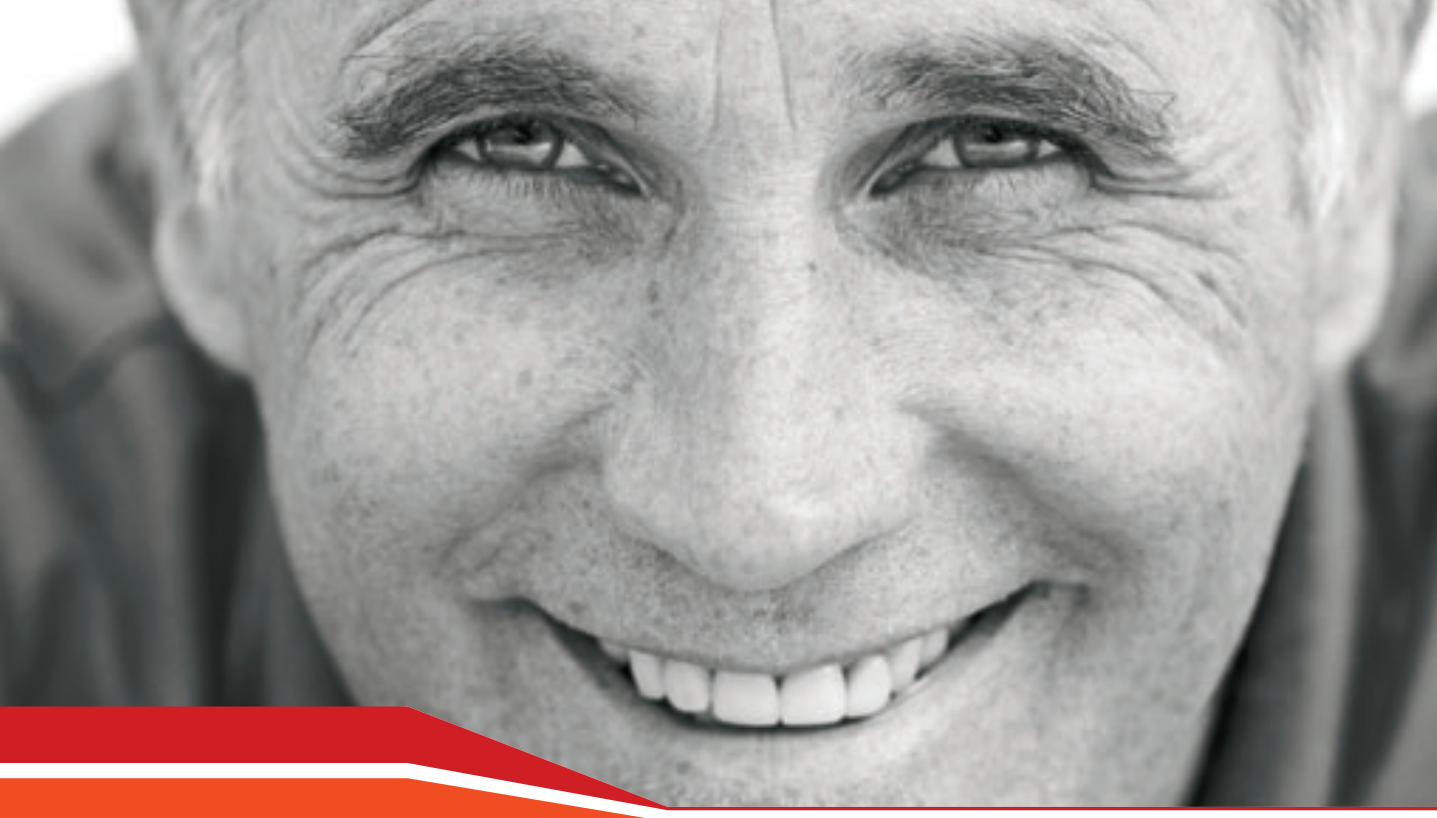
Ha aperto l'evento una "lezione" del professor Simon Templar della Cranfield School of Management, università inglese, considerata tra le migliori del mondo, che da oltre 40 anni si dedica solo a corsi post laurea e alla ricerca. Templar, oltre aver avuto numerose esperienze ad alto livello manageriale in diversi settori industriali, è anche socio fondatore della Supply Chain Finance Community. La "lezione" è stata centrata sul tema del rapporto tra i risultati della supply chain e le performance dell'impresa. In particolare, Templar si è soffermato sul rilevante impatto che i responsabili della logistica possono avere su un aspetto fondamentale della vita aziendale: la riduzione dei costi. Infatti, il loro lavoro s'incrocia con "aree critiche" dell'impresa, come quelle della profittabilità, del capitale circolante, del livello di utilizzazione degli asset, dell'impiego della manodopera. Questo è un punto importante che spesso non viene compreso pienamente: i "top manager" devono capire che una migliore logistica è in grado di incidere in maniera significativa sul successo di un'impre- >

La logistica incide sul successo di un'impresa

sa. Tra le molte iniziative di contorno agli incontri bilaterali tra le aziende ne abbiamo scelte due sulle quali di seguito ci soffermiamo.

Intermodability: il largo consumo prende il treno. Giuseppe Luscia, Ecr project manager, ha presentato il progetto Intermodability, attivato dalle aziende del largo consumo riunite in GS1 Italy/Indicod-Ecr per esplorare il tema del trasporto intermodale mettendo faccia a faccia le esigenze della filiera del largo consumo e le dinamiche del mondo ferroviario. L'obiettivo? Lavorare affinché il trasporto intermodale diventi una reale alternativa al modello "tutto strada" e abbia un impatto significativo sulla riduzione delle emissioni nocive e sulla percezione del consumatore finale, oggi così attento ai temi legati alla sostenibilità ambientale. Le difficoltà sono tante, anche perché si parte da una situazione molto debole, in quanto la ferrovia oggi ha un ruolo modesto nella distribuzione dei beni di largo consumo. Però, come affermato da Lauria, dalle stime scaturite dal progetto, il trasporto intermodale strada-rotaia non solo rappresenta un'alternativa sostenibile al modello all road (essendo possibile trasferire dalla strada alla ferrovia il 30% dei viaggi del largo consumo, con il 30% di riduzione delle emissioni nocive), ma è anche una modalità alla quale guardano con interesse le imprese interessate. Far viaggiare i beni di largo consumo su rotaia invece che su strada rappresenta una reale possibilità: le aziende sono fermamente convinte e intenzionate a mettere in pratica il progetto. Certamente sarebbero utili incentivi governativi che aiuterebbero ad accelerarlo. Comunque, il progetto si basa anche su una ricerca che lascia ben sperare. A partire da oltre 160 mila viaggi stradali effettivamente realizzati nel 2011 dalle aziende del settore, è stato sviluppato un modello di simulazione che ha consentito di convertire il traffico stradale in un set di treni effettivamente realizzabili lungo le diverse direttrici nazionali. Un'estensione su base nazionale ha consentito alla ricerca di stimare una domanda potenziale per il settore largo consumo di 450 mila unità di carico che, attraverso la rete ferroviaria che connette il sistema nazionale degli interporti, potrebbero viaggiare non più su strada ma su ferrovia. Ora, però, il problema vero è avere risposte concrete dalle imprese ferroviarie, Trenitalia in testa.

Cina: istruzioni per l'uso. Roberto Sergi, che lavora da anni a Shanghai con la Diacron, ha illustrato le possibilità per le aziende italiane di commerciare e di lavorare con la Cina. Lo ha fatto con una relazione dal titolo "Principali aspetti fiscali, amministrativi e valutari connessi a diversi modelli logistici in Cina". Ne è emerso uno scenario assai complesso, che sottolinea come per le nostre imprese che vogliano affrontare questo mercato sia necessario appoggiarsi a professionisti esperti e profondi conoscitori dei meccanismi complicati e spesso diversi secondo le aree territoriali che regolano questo immenso paese. Infatti, a fianco di "un modello logistico ordinario", che prevede, per i beni importati in Cina, dazi doganali, consumption tax e Iva, vi sono modelli alternativi, quali Bonded Area, Export Processing Zone Free Trade Zone. Tali modelli, con diversità, permettono in generale vantaggi fiscali e una maggiore flessibilità operativa. Inoltre, è possibile avvalersi della procedura Processing Trade che permette di ridurre la perdita dell'Iva, generata dalle esportazioni dalla Cina, ed evitare di pagare dazi per i beni importati in Cina dall'estero che poi saranno oggetto di futura esportazione. Con tale procedura è possibile importare parte o la totalità delle materie prime, dei materiali ausiliari, della componentistica e degli imballi dall'estero in esenzione dazi e Iva a patto che poi tali beni vengano esportati a seguito della lavorazione effettuata in Cina. ■



IL VOSTRO SORRISO

È LA NOSTRA SODDISFAZIONE PIÙ GRANDE

CAB LOG è partner affidabile e preciso in progetti di outsourcing logistico e distribuzione prodotti, capace di rispondere con prontezza e dinamicità alle esigenze legate alla gestione delle scorte, al confezionamento e al monitoraggio delle spedizioni in tutta Italia.

CAB LOG®

L'evoluzione della logistica integrata

CAB LOG S.R.L. - VIA TORRICELLI 17 - 30033 NOALE (VE) - T. +39 041 5897111 - F. +39 041 440262 - NOALE@CAB-LOG.IT - WWW.CAB-LOG.IT

PALLEX ITALIA | PALLET ESPRESSO
VELOCE PRECISO SICURO

facebook.com/pallexitalia www.trasportisupallet.it www.pallexitalia.it

KILOMETRO Solidale

SUPPORTER UFFICIALE
Federazione Italiana Rugby