N° 11 NOVEMBRE 2019 Euro 5.00

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

Pieralberto Vecchi
DB Cargo Head of International Sales Italia

"Un servizio ferroviario ad alta frequenza e capillare sul territorio.
Diamo il nostro contributo al sistema logistico e alla sostenibilità ambientale"

Aut. Trib. Roma n° 487 del 16.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale -70% - DCB Milano

A Milano la consegna dei premi del Logistico dell'Anno

EDITORIALE
LA LOGISTICA ALZA LA VOCE ...

ASSEMBLEA CONFETRA
SENZA LOGISTICA, L'ITALIA E' IN SERIE B

MERCINTRENO
UNDICI EDIZIONI: STESSI PROBLEMI

We shape the future of intermodal transport

Hupac Group – count on us.

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics
- Intermodal Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Terminal Management

HUPAC

ERS Railways

INTERMODAL EXPRESS

HUPAC
moving together

LA LOGISTICA ALZA LA VOCE ….

Il settore chiede scelte decise e tempestive

NEI DECENNI DEL DOPOGUERRA, LA POLITICA ITALIANA HA COSTRUITO, SPECIALMENTE NELL'ERA DEMOCRISTIANA, UNA SUA TRADIZIONE FONDATA SUL COMPROMESSO, SUL "MOROTEISMO", DOVE OGNI DECISIONE ERA "FILTRATA", OGNI SCELTA ERA IL FRUTTO, COMPLESSO, DELLA TENDENZA A METTERE INSIEME ISTANZE, MAGARI CONTRAPPOSTE. LA "LENTEZZA" E LA POCA CHIAREZZA ERANO LE CARATTERISTICHE DI OGNI DECISIONE. ERA UN'ALTRA EPOCA, CON LA "GUERRA FREDDA", CON UN MONDO DIVISO IN DUE, DA UNA PARTE GLI USA E DALL'ALTRA L'URSS, E, SOPRATTUTTO, LA "VELOCITÀ" DEGLI EVENTI ERA TOTALMENTE RALLENTATA RISPETTO A QUELLA ATTUALE: UN "ACCELERATO" RISPETTO A UN TRENO "AD ALTA VELOCITÀ". QUEI DECENNI, SENZA DECISIONI NETTE, HANNO ANCHE RAFFORZATO UNA BUROCRAZIA AMMINISTRATIVA CHE VIA, VIA SI È SEMPRE PIÙ CONFIGURATA CON L'IMPENETRABILE CASTELLO DI KAFKA, CON IL QUALE IL POVERO AGRIMENSORE K DOVETTE SPENDERE LA SUA VITA PER CAPIRNE IL SENSO E L'"INELUTTABILITÀ". OGGI, IL MONDO, COME DICEVAMO, È UN'ALTRA COSA, VIAGGIA TERRIBILMENTE VELOCE, LO GUIDA UNA TECNOLOGIA SEMPRE PIÙ RAFFINATA: CHI NON SI ADEGUA, PERDE. L'ITALIA CONTINUA A NON "ADEGUARSI" E CONTINUA A "PERDERE". IN PRIMO LUOGO, PER QUANTO RIGUARDA IL SISTEMA PRODUTTIVO E QUELLO LOGISTICO, ORMAI SALDAMENTE E INDISCUTIBILMENTE CONNESSI. OCCORRE TROVARE SOLUZIONI, PRENDERE DECISIONI VELOCI E TEMPESTIVE. GLI OPERATORI DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO LO STANNO CHIEDENDO ALLA POLITICA DA TEMPO E OGGI CON PIÙ FORZA. LO HA FATTO L'ASSEMBLEA DELLA CONFETRA, QUELLA DELLA CONFITARMA, L'ANITA IN OCCASIONE DELLA MANIFESTAZIONE PER IL SUO 75° ANNIVERSARIO. LO HA FATTO ANCHE ASSOLOGISTICA, CON IL PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO, CHE HA PRESENTATO FORTI PROGETTI DI INNOVAZIONE, DISEGNANDO UNA LOGISTICA ALL'AVANGUARDIA, CHE, PERÒ, DEVE ESSERE SORRETTA DA ADEGUATE SCELTE POLITICHE CHE VADANO SULLA VIA DELL'EFFICIENZA. UN ESEMPIO: È STATO SCONSOLANTE ASSISTERE ALLA RECENTE UNDICESIMA EDIZIONE DI MERCINTRENO E SENTIRE CHE I PROBLEMI SONO I MEDESIMI DELLA PRIMA. LA FERROVIA MERCI CONTINUA A "STARE AL PALO", NONOSTANTE GLI SFORZI DELLE IMPRESE PRIVATE E IL TENTATIVO DELL'EX MINISTRO DELRIO CON LA "CURA DEL FERRO". HA RAGIONE GUIDO NICOLINI, PRESIDENTE DI CONFETRA, QUANDO DICE, PARLANDO DI LOGISTICA, CHE "O L'ITALIA FA LE SUE SCELTE O RIMANE PRIGIONIERA DI QUELLE DEGLI ALTRI". APPUNTO, CONTINUANDO A PERDERE.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Eventi
LA CONFITARMA CHIEDE UNA "GOVERNANCE" UNICA 34

Assemblea Confetra
SENZA LOGISTICA L'ITALIA, NEL MONDO, GIOCA IN SERIE B 36

Contract Logistics
LOGISTICA: LE SFIDE DEL FUTURO 38

Premio Logistico dell'Anno
PREMIATE LE "PUNTE" DI UNA LOGISTICA CHE CAMBIA 41

Premio Logistico dell'Anno
LA CONSEGNA DEI PREMI 44

Cover Cargo ferroviario
DB CARGO: SERVIZI AD ALTA FREQUENZA CHE COPRONO TUTTO IL NOSTRO PAESE 56

Cargo ferroviario
UNDICI EDIZIONI DI MERCINTRENO, CON SEMPRE GLI STESSI PROBLEMI 59

Cargo ferroviario
MANOVRE: IL PUZZLE DELL'ULTIMO MIGLIO 63

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA 4

NEWS 8

DALLE AZIENDE 14

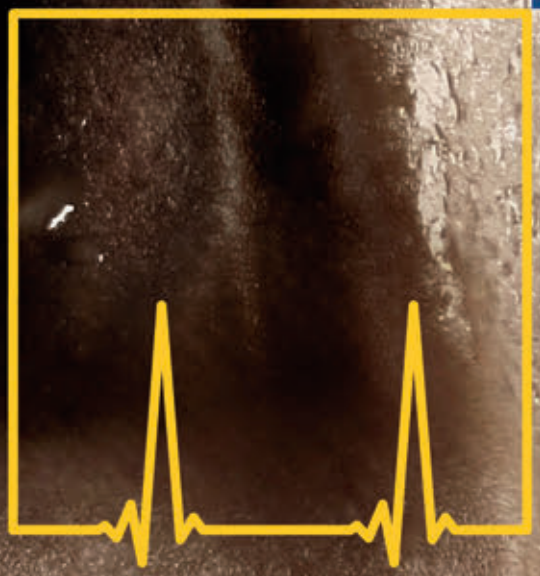
L'Osservatorio Gino Marchet del Politecnico di Milano ha presentato la ricerca 2019 con dati confortanti per il settore: crescono volumi e fatturato, anche in funzione di un maggiore ricorso ad applicazioni tecnologiche (servizio a pag. 38)

La XV edizione del Logistico dell'Anno ha messo in luce progetti aziendali tesi all'innovazione, alla sostenibilità ambientale e sociale, all'aumento della digitalizzazione: dimostrando che la logistica "cresce" (servizio a pag. 41)

Quanto è performante la tua supply chain?

Per GEFCO, una partnership di successo significa cooperazione a lungo termine e crescita condivisa. Ascoltiamo, studiamo e progettiamo soluzioni flessibili ed efficaci che creano fiducia. La nostra rete globale oltrepassa i confini per vincere le sfide delle supply chain più complesse. Il nostro nuovo brand riflette un impegno costante nei confronti dei nostri clienti e partners. Gettiamo sempre il cuore oltre l'ostacolo!

In GEFCO, siamo **Partners, unlimited**™



Publicis © Getty Images

gefco.net

GEFCO

Partners, unlimited

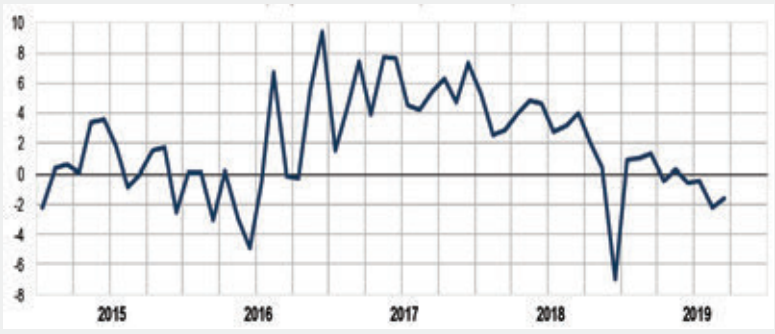
Una dinamica economica "flebile"

La stima dell'Istat di fine ottobre sul Pil del terzo trimestre 2019 (più 0,1% sul trimestre precedente) conferma che la nostra economia continua nella sua fase di ristagno. Infatti, il dato fatto registrare nel terzo trimestre di quest'anno prosegue sulla linea, "imboccata" ormai, si può dire, dall'inizio del 2018, di una dinamica economica molto debole (che è costata l'anno scorso sei mesi di "recessione tecnica"). La crescita, secondo l'Istat, per il 2019 è prevista allo 0,2%. In particolare, il dato del terzo trimestre di quest'anno è il risultato di un calo dell'attività dell'agricoltura e di contenuti aumenti del valore aggiunto nei settori dell'industria e in quello dei servizi. Inoltre, è tornato a salire il tasso di disoccupazione che è passato dal 9,6% di agosto al 9,9% di settembre. Dato così commentato dall'Istat: "Il mercato del lavoro si è fermato: a settembre si è assistito al primo vero calo dei lavoratori a tempo indeterminato, gli occupati stabili sono scesi, infatti, di 18 mila unità". Preoccupante è anche il dato sulla disoccupazione: a livello europeo restiamo terz'ultimi davanti solo alla Spagna con il 14,2% e al-

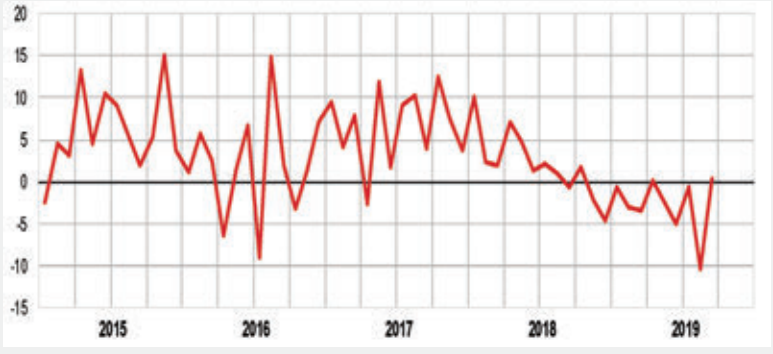
Andamento dell'industria

Fonte: ISTAT

(fatturato, gen. 2015-sett. 2019, variazioni % sullo stesso trimestre precedente, base 2015=100)



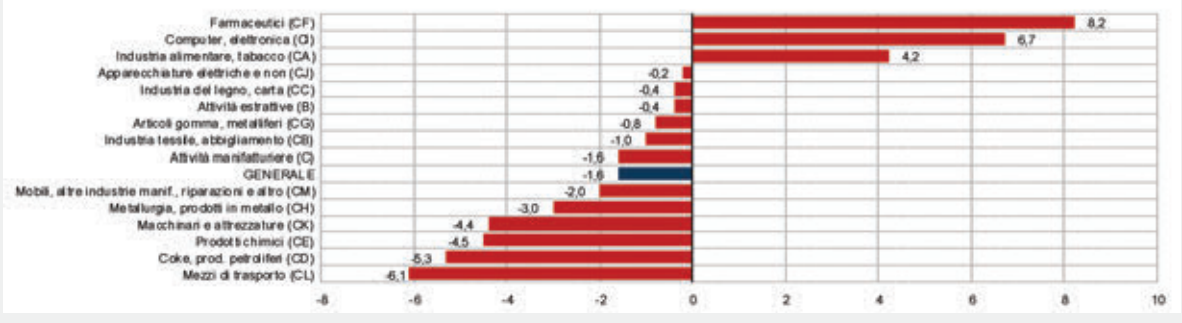
(ordinativi, gen. 2015-sett. 2019, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



Fatturato per settori

Fonte: ISTAT

(sett. 2019, variazioni % su settembre 2018, base 2015=100)



CULTURA & FORMAZIONE

Assologistica

SMART, PRATICA ED ECONOMICA. COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

I NOSTRI PROSSIMI CORSI

27 NOVEMBRE
ORIENTAMENTO AL CLIENTE: COME COMUNICARE EFFICACEMENTE, SPERIMENTANDO NUOVI MODI PER GESTIRE OBIEZIONI E CONFLITTI (2° LIVELLO)
Corso a cura di TACK & TMI

28 NOVEMBRE
POSIZIONAMENTO E FISSAGGIO DEI CARICHI SUI MEZZI: NORME E PROCEDURE DA SEGUIRE
In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica e Certiquality

4 DICEMBRE
EFFICIENZA E RISPARMIO ENERGETICI, INFORMAZIONI UTILI E SOLUZIONI TECNOLOGICHE DA APPLICARE ALLA LOGISTICA E AI TRASPORTI
In collaborazione con Certiquality

12 DICEMBRE
MASTERCLASS: BLOCKCHAIN NELLA SUPPLY CHAIN
In collaborazione con CSCMP

GENNAIO 2020

10 GENNAIO
IL CONTRATTO DI TRASPORTO ALLA LUCE DELLE NUOVE DISPOSIZIONI MINISTERIALI
In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica e Certiquality

15 GENNAIO
ECOMMERCE E PRIVACY: NORME E REGOLE DA RISPETTARE

23 GENNAIO
LOGISTICA 4.0: VANTAGGI, OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ

30 GENNAIO
NORME E REGOLE PER UN EXPORT DI SUCCESSO. FOCUS SU COSA SI DEBBA INTENDERE PER ORIGINE DOGANALE DELLE MERCI
In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

5 FEBBRAIO
IL WELFARE AZIENDALE: STRUMENTI E MODELLI OPERATIVI PER LE IMPRESE

12 FEBBRAIO
LA "GUIDA DIFENSIVA" STRUMENTO OPERATIVO PER PREVENIRE GLI INCIDENTI STRADALI
In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica e Certiquality

13 FEBBRAIO
CRM: DAL CUSTOMER SERVICE AL CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT
In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

20 FEBBRAIO
LA GESTIONE DELL'ISPEZIONE SUL LUOGO DI LAVORO: SISTEMA SANZIONATORIO E STRUMENTI DI DIFESA DEL DATORE DI LAVORO

21 FEBBRAIO
RUOLI E COMPITI DEL LOGISTIC & PROCESS ENGINEER
Corso a cura di MYLIA

27 FEBBRAIO
REGIMI DOGANALI: NORME E REGOLE CHE DISCIPLINANO GLI SCAMBI TRA PAESI. FOCUS SUI DEPOSITI DOGANALI
In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

12 MARZO
NORMATIVE DA APPLICARE PER UNA CORRETTA GESTIONE DEL PERSONALE VIAGGIANTE

18 MARZO
LA FILIERA DELLA LOGISTICA SI ORGANIZZA CON LA BLOCKCHAIN: PROFILI TECNOLOGICI E LEGALI
In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

20 MARZO
RUOLI E COMPITI DEL COORDINATORE DI MAGAZZINO
Corso a cura di MYLIA

25 MARZO
MARKETING E PRIVACY: CHE FARE PER ESSERE IN REGOLA CON LE NUOVE DISPOSIZIONI UE?
A cura TACK & TMI

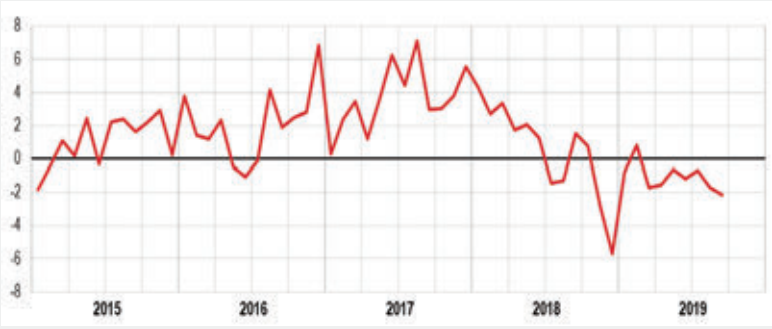
CULTURA & FORMAZIONE Assologistica

Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI
Via E. Cornalia,19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it
www.assologisticaculturaeformazione.com

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

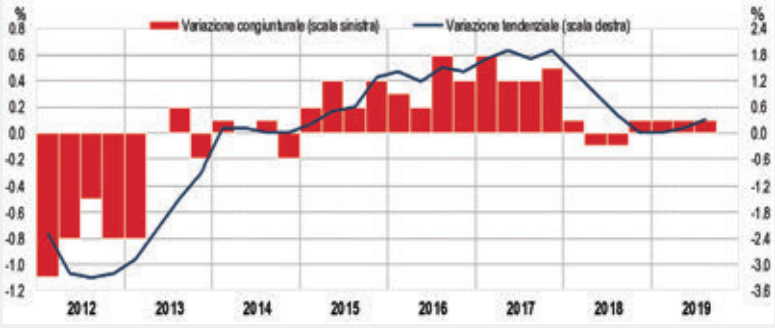
(gen. 2015-sett. 2019, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, base 2015=100)



Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

(1° trim. 2012-3° trim. 2019, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno di riferimento 2015)



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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

la Grecia con il 16,9%, mentre la media dell'Unione europea è stabile intorno al 7,5%. L'andamento "stagnante" è confermato anche dai dati che riguardano il fatturato, gli ordinativi e la produzione della nostra industria. L'indice Istat del fatturato, sempre nel terzo trimestre dell'anno, è calato rispetto al trimestre precedente dello 0,7% (un dato causato dal calo della domanda interna che

Uno dei pochi settori che "tira" è quello dei prodotti farmaceutici

non è stata compensata dalla modesta crescita di quella estera), stessa sorte, ma più marcata, per gli ordinativi, che hanno fatto registrare una flessione dell'1,7%. Le cose non migliorano per quanto riguarda la produzione industriale, come dimostra una semplice occhiata al grafico che pubblichiamo, dal quale appare evidente la "caduta" dell'indice dall'inizio del 2018. In particolare, nel settembre scorso, l'indice della produzione industriale è calato su agosto dello 0,4%, mentre la flessione nel terzo trimestre dell'anno, su quello precedente, è stata dello 0,5%. Inoltre, in termini tendenziali, ossia rispetto allo stesso mese del 2018, in settembre, la produzione è in diminuzione del 2,1%, mentre nei primi nove mesi di quest'anno, sullo stesso periodo del 2018, il calo è stato dell'1%. ■

STAMPA ESTERA

LES ECHOS

Pensioni e lavoro, polemiche in Francia

Geoffroy Roux de Bézieux, presidente del Mouvement des enterprises de France-Medef, la Confindustria francese, in una recente conferenza stampa ha attaccato la politica del governo sulla riforma delle pensioni. Secondo de Bézieux, la riforma proposta dal governo non sarebbe realizzabile in primo luogo per il suo costo, intorno ai dieci miliardi di euro nei prossimi cinque anni: “Serve più tempo e, inoltre, occorre trovare prima un equilibrio nel sistema pensionistico, facendo chiarezza sull’età pensionabile, per poi varare una riforma che renda il sistema equo”. Un altro aspetto criticato riguarda la possibilità ventilata dal governo di applicare la riforma solo ai nuovi entranti nel mercato del lavoro. Il presidente del Medef è andato però oltre al tema pensioni per affrontare quello dello “Stato imprenditore”. Una “funzione” che lo Stato sta svolgendo male, come dimostrano le tante tensioni che si accavallano nel settore pubblico e che, ad esempio, dovrebbero portare allo sciopero generale nel settore dei trasporti il prossimo 5 dicembre. Tensioni che non esistono nel settore privato, dove, ha sostenuto de Bézieux, “il clima sociale è eccellente. Le imprese private non hanno subito contraccolpi neppure con l’esplosione del movimento dei ‘gilet jaunes’. Nel pubblico invece è accaduto esattamente il contrario e la responsabilità dello Stato ‘imprenditore’ appare evidente”. “Il lavoro - ha continuato il presidente del Medef - in Francia lo crea principalmente il settore privato: quasi un milione di nuovi occupati negli ultimi cinque anni. Lo Stato deve aiutare questo percorso e lo deve fare per prima cosa abbassando le imposte sulle imprese. Se ciò non avviene sarà sempre più difficile creare opportunità di impiego”. In effetti il governo francese si è posto questo obiettivo, ma “spalmandolo” nel corso dei prossimi dieci anni. Una decisione che per de Bézieux ha “ben poco credito, anche perché dipenderà molto dalle alternanze politiche”. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate

PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

CLASS S.p.A.

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

Gruppo FBH

Uzbechi e turkmeni in visita in Italia

Si è concluso con successo il viaggio studio della delegazione di operatori uzbechi e turkmeni in visita presso realtà logistiche e produttive italiane quali Cepim-interporto di Parma, interporto di Prato, Jingold (importante marchio per la produzione e commercializzazione di kiwi di alta qualità), la società consortile La Giovane, Lonato, Montalti

Veduta aerea dell'interporto di Parma

Worldwide Moving e Number1. "Il viaggio ha consentito un confronto più che soddisfacente tra il nostro modo di fare logistica e quello delle imprese kazake e turkmene partecipanti allo study tour, la cui logistica è avviata verso un progressivo processo di ammodernamento" ha detto il vicepresidente di Assologistica Massimiliano Montalti, nonché amministratore di Montalti Worldwide Moving, tra i promotori dell'iniziativa, "il tour non è però che una tappa di un processo più ampio, in vista di futuri proficui rapporti di partnership con gli operatori di Uzbekistan e Turkmenistan".

Intesa Sanpaolo in Cina in appoggio alle Pmi del Sud

Si è conclusa la missione della banca Intesa Sanpaolo in Cina, con la collaborazione dell'ambasciata d'Italia a Pechino, di China International Contractors Association e il supporto dell'Ice. La missione ha avuto l'obiettivo di presentare ai cinesi sia il sistema delle piccole medie imprese del Mezzogiorno, con tante eccellenze in diversi settori, sia le Zone economiche speciali del sud (hanno, infatti, partecipato alla missione i presidenti delle Zes di Napoli, Pietro Spirito, di Bari, Ugo Patroni Griffi, e di Taranto, Sergio Prete). Da ricordare che la banca sostiene il programma Zes dalla nascita nel 2017 con un plafond di 1,5 miliardi di euro per il loro sviluppo e per sostenerne l'attrattività per investimenti nazionali ed esteri. La missione, durata due giorni, si è svolta con convegni e incontri bilaterali. In particolare, Intesa Sanpaolo ha presentato trenta Pmi del Mezzogiorno, clienti del Gruppo, orientate all'export, selezionate come eccellenze delle aree delle Zes e del Food Beverage, a possibili interlocutori per espandere il proprio business in Cina, favorire investimenti in Italia e facilitare gli scambi fra i due paesi. Le imprese ospiti rappresentano infatti numerosi settori come infrastrutture, logistica, trasporti, energia e avanguardie innovative da un lato e

Pechino: lo Zhengyang Gate

agroalimentare dall'altro. Sono stati pianificati incontri B2B con operatori cinesi, incontri e visite presso realtà di settore delle locali Zes (Bin Hai- TianJin), piattaforme di eCommerce e catene cinesi della grande distribuzione organizzata. Francesco Guido, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo ha sottolineato: "Con circa 250 mila di Pmi clienti e 61 filiere che impiegano 544 aziende, la nostra direzione regionale affianca ogni giorno lo sviluppo e la crescita del sud in Italia e nel mondo. Il denso programma di questi giorni in Cina è un'opportunità per le Pmi meridionali, poiché grazie al network internazionale di Intesa Sanpaolo il mercato cinese è a portata di mano anche delle piccole realtà regionali. Auspico che questa missione possa stimolare la crescita dimensionale necessaria alle Pmi per fronteggiare flussi di ordini superiori alla loro capacità".

Trasporti in diminuzione in Germania

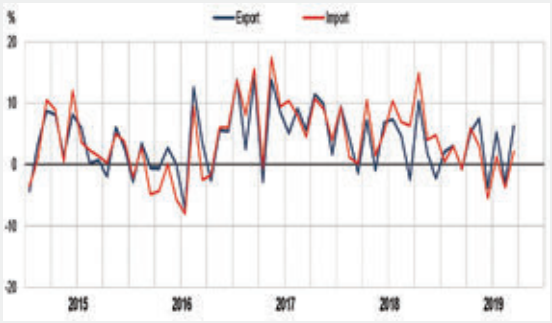
Nel terzo trimestre del 2019, secondo i dati del Barometro dei trasporti della borsa carichi TimoCom, le aziende di trasporto in Germania hanno registrato meno ordini rispetto all'anno precedente. Da luglio a settembre, i trasporti nazionali su strada nel paese sono diminuiti del 12% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Tuttavia, sempre secondo il Barometro, la tendenza al ribasso della domanda di servizi di trasporto dettata dalla bassa congiuntura, registratasi fino a metà dell'anno, si sta fermando. "Attualmente il mercato si attesta a un livello pari al 94% rispetto a quello dell'anno precedente", ha sottolineato Tilman Fecke, analista dell'azienda tedesca. Diverse le cause del calo registrato, dipese anche dall'export/

import che ha subito variazioni differenziate tra paese e paese all'interno dell'Unione europea. Ad esempio, le forti piogge delle ultime settimane nell'area mediterranea e nell'Andalusia orientale hanno causato considerevoli perdite di raccolti di frutta e verdura, con una ripercussione sulle esportazioni su strada da questa regione. Per quanto concerne gli sviluppi legati al Regno Unito, il Barometro riflette la grande incertezza del mercato europeo causata dalla discussione sulla Brexit. Nello scorso trimestre, il numero complessivo di offerte di carichi dai paesi dell'Unione europea verso la Gran Bretagna è diminuito del 56%, mentre attualmente si torna a registrare un aumento dei trasporti oltremanica. Tilman Fecke spiega così: "Nel terzo trimestre stiamo assistendo a un aumento delle giacenze in magazzino. Questo dimostra che le aziende con sede nel Regno Unito si stanno preparando per i prossimi mesi".

Flussi commerciali con l'estero

Fonte: ISTAT

(2014-2017, valori %)



A settembre sono cresciute le nostre esportazioni

A settembre, l'Istat stima una crescita delle esportazioni sul mese precedente dell'1,2% e una moderata flessione per le importazioni (meno 0,2%). L'aumento congiunturale dell'export è determinato principalmente dall'incremento delle vendite verso i mercati extra Ue (2,5%) mentre quello verso i paesi comunitari risulta più contenuto (0,3%). Nel terzo trimestre 2019 rispetto al precedente si rileva una contenuta diminuzione sia delle esportazioni (0,7%) che delle importazioni (0,2%). Su base annua, la crescita dell'export è pari a 6,2% ed è dovuta sia al forte aumento delle vendite registrato per l'area extra Ue (più 9,5%) sia, in misura minore, all'incremento verso i paesi comunitari (più 4,0%). Tra i settori che hanno contribuito maggiormente all'aumento dell'export rispetto all'anno scorso vi sono quelli degli articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici in forte, costante crescita (più 38,0%), dei prodotti alimentari, bevande e tabacco (più 4,2%), degli articoli in pelle, escluso abbigliamento (più 14,2%), e dei metalli di base e prodotti in metallo (più 5,3%). Su base annua, i paesi che hanno contribuito in misura più ampia alla crescita delle esportazioni nazionali sono il Giappone (più 39,4%), la Svizzera (più 31,6%), gli Stati Uniti (più 18,4%) e il Belgio (più 16,8%), mentre si è registrata una flessione delle vendite verso i paesi Opec (meno 5,5%) e la Cina (meno 2,4%). Nei primi nove mesi dell'anno, l'aumento su base annua dell'export (più 2,5%) è trainato dalle vendite di articoli farmaceutici. ■

Il settore "rallenta"

La fotografia che emerge dalla nota congiunturale sul primo semestre di quest'anno pubblicata dal centro studi Confetra, riguardo alla movimentazione delle merci nel nostro paese, sottolinea che il settore ha in qualche modo pagato lo scotto delle difficoltà del sistema produttivo. Infatti, in confronto al primo semestre del 2018, mentre tiene il traffico stradale nazionale che fa registrare un più 2,3%, in linea con il dato Aiscat sulla movimentazione dei veicoli pesanti nelle autostrade, rallenta invece quello internazionale a carico completo che si ferma a un meno 0,6% come pone in evidenza anche la flessione dei transiti

nei valichi alpini (che segnano un più 1,1%, ma contro l'aumento del 3,3% dell'anno precedente). Un rallentamento investe anche il ramo corrieristico che fa registrare un più 1,8% nelle consegne nazionali (contro un più 2,5% dell'anno precedente) e un più 3,5% in quelle internazionali (contro un più 4,0% del 2018). Significativa è invece la ripresa del trasporto ferroviario (più 5,0% treni/km) che si contrappone alla caduta di quello aereo (meno 5,8% in tonnellate) la cui flessione era già iniziata nel secondo semestre del 2018. Continua il peggioramento del trasporto via mare; l'unico comparto che mantiene il segno positivo è quello

Traffico e fatturato

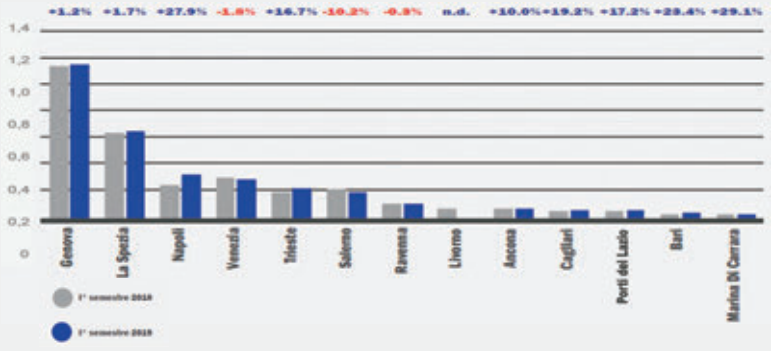
Fonte: CONFETRA

(variazioni % sul 1° semestre 2018)

Traffico marittimo container

Fonte: CONFETRA

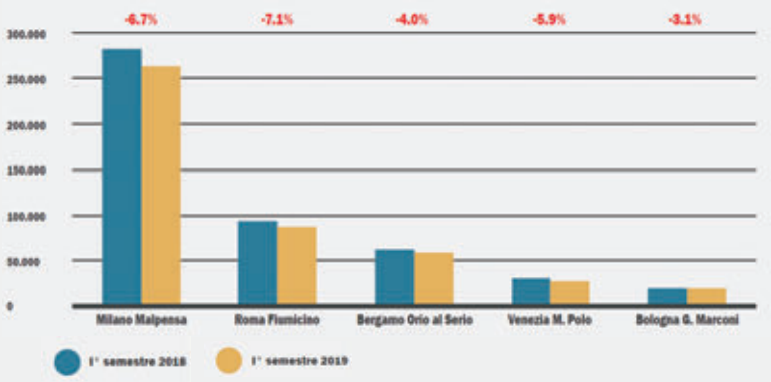
(escluso transhipment, dati in milioni di teu, variazioni %)



Traffico aereo

Fonte: CONFETRA

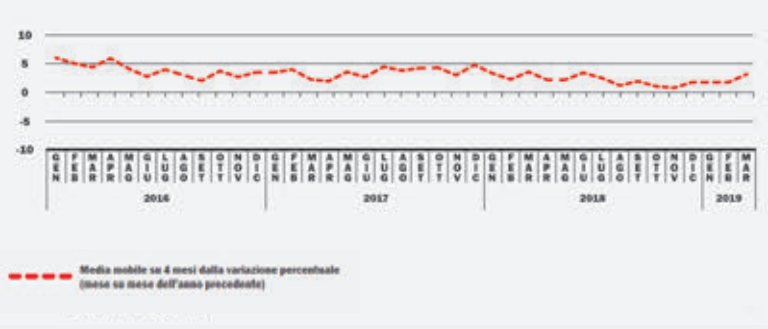
(dati in migliaia di tonnellate, variazioni %)



Traffico autostradale

Fonte: CONFETRA

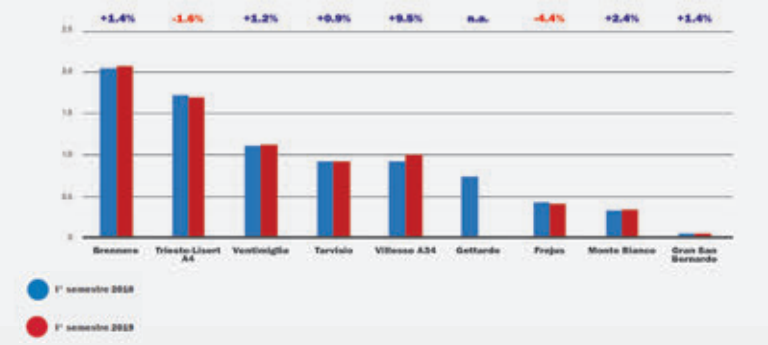
(veicoli pesanti)



Veicoli pesanti ai valichi

Fonte: CONFETRA

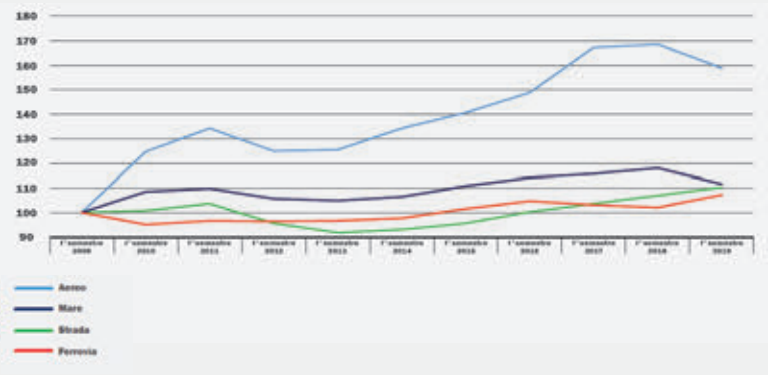
(dati in milioni, variazioni %))



Andamento delle varie modalità

Fonte: CONFETRA

(indice 1° semestre 2009=100)



dei container di destinazione finale (più 4,3%, ma contro il più 4,8% dell'anno precedente); passa in terreno negativo il traffico Ro-Ro (meno 4,6%) ma nella rilevazione del dato aggregato potrebbe pesare la mancanza dei dati di Livorno, Messina e Piombino, porti con traffici significativi. Non si arresta la contrazione delle rinfuse liquide (meno 7,6%) e delle rinfuse solide (meno

2,3%) e continua ad arretrare drammaticamente il transhipment (meno 6,5%), peraltro con il risultato di Gioia Tauro (meno 2,2%) meno negativo rispetto agli altri porti. Relativamente al fatturato, l'autotrasporto segna una tendenza in linea con quella del traffico, mentre le spedizioni internazionali mostrano un miglioramento dei margini nelle modalità stradale e marittima. Crolla il fatturato aereo (meno 7,6%).
Questo quadro di "rallentamento" si rispecchia perfettamente nelle aspettative degli operatori per il secondo semestre del 2019: diminuiscono sia coloro che si aspettano una crescita (dal 31,1% al 29%) sia quelli che si aspettano un calo (dal 12,2% all'8,7%), mentre le aspettative di stabilità raggiungono il 62,3%, segno del dilagare del clima di incertezza e stagnazione che sta caratterizzando il sistema economico-produttivo e il mondo imprenditoriale del settore. ■

Il Gruppo Contship ha concluso il suo quinto Road Show in Asia

Negli incontri è emerso un forte interesse per l'uso del sistema Southern Gateway per raggiungere i mercati del sud e centro Europa.

Il Gruppo Contship Italia ha concluso con successo il suo quinto Road Show in Asia, dopo aver incontrato oltre 200 professionisti della supply chain durante gli eventi organizzati negli hub asiatici di Seul, Shanghai, Hong Kong, Taipei e Singapore. Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione, che ha guidato la delegazione, ha così commentato l'iniziativa: "Questo è il quinto anno in cui coinvolgiamo gli stakeholder presenti nei principali hub asiatici. Anche in questa occasione, abbiamo registrato un'accoglienza calorosa da parte dei nostri partner, ed è stato molto bello celebrare insieme agli amici asiatici il 50° anniversario del Gruppo. Il riscontro raccolto quest'anno indica chiaramente che gli operatori logistici riconoscono sempre più chiaramente la crescente frammentazione e la complessità della supply chain globale. Nell'ambito di questa complessità, però, si fanno strada interessanti opportunità, che si sviluppano soprattutto attorno al tema della gestione del rischio, attraverso cui è possibile creare valore per gli utilizzatori finali dei servizi di trasporto, anche grazie alle soluzioni offerte dal Gruppo Contship Italia. I partecipanti si sono dimostrati quanto mai interessati a discutere dei benefici concreti legati all'utilizzo del sistema Southern Gateway, come via alternativa per raggiungere i mercati del centro e del sud Europa". Il La Spezia Container Terminal, porto gateway gestito dal Gruppo Contship Italia, offre un sistema port-to-door unico e fortemente integrato, che insieme al network intermodale Contship permette alla merce di raggiungere la destinazione finale riducendo i tempi di transito, migliorando la sicurezza della supply chain e riducendo le emissioni inquinanti. Grazie alla connettività inland è poi possibile raggiungere efficacemente diversi mercati, localizzati nel sud e nel centro dell'Europa. Testi ha aggiunto: "Crediamo che sia più importante che mai sottolineare le potenzialità del sistema Southern Gateway per i freight forwarder, i caricatori e gli NVOCC asiatici. Una gestione attenta del rischio legato alle operazioni, in un mondo come quello di oggi, sempre più interconnesso e sensibile agli eventi imprevisti, rappresenta una strategia lungimirante ed efficace, per tutti i fornitori di servizi logistici. A causa dei problemi legati alla congestione e ai fattori ambientali legati all'utilizzo dei gateway del nord Europa, vediamo sempre più operatori interessati a mitigare il rischio. Il Gruppo Contship Italia, con i suoi terminal e le soluzioni intermodali integrate, si è posizionato sul mercato proprio per offrire le alternative richieste". "I commerci internazionali si trovano a fronteggiare uno scenario caratterizzato da livelli di incertezza molto alti: le nuove regolamentazioni IMO2020 e il tetto imposto alle emissioni di zolfo porteranno le compagnie di navigazione a cercare di ridurre la lunghezza delle rotte, con effetti positivi sui volumi instradati attraverso i porti del sud Europa, come La Spezia", ha dichiarato Peter Hill, direttore vendite e business development, che ha aggiunto: "Registriamo una crescita costante dei volumi tra l'Italia, la Cina e il sud-est asiatico, sia in importazione sia in esportazione, e guardiamo con interesse alla accresciuta consapevolezza con la quale spedizionieri e caricatori guardano ai benefici legati al routing attraverso l'opzione sud, per differenziare il loro prodotto". ■

Un momento dell'evento organizzato a Shanghai

VOCALIZE
DO MORE WITH VOICE

LA VOCE OLTRE IL PICKING

UNA SOLUZIONE MULTIMODALE PER RIPENSARE LA SUPPLY CHAIN

NUOVI AMBITI

- Retail
- Spare Parts
- E-commerce
- Gestione dei resi
- Logistica
- Intralogistica

ANDROID NATIVA

Il primo sistema di riconoscimento vocale embedded e nativo per Android

VOCALIZE è una soluzione KFI

vocalize.eu

XPO Logistics investe sulle "luci intelligenti"

XPO Logistics, leader mondiale nella fornitura di soluzioni di logistica e trasporto, ha lanciato un'importante iniziativa europea per lo sviluppo di sistemi di illuminazione intelligenti a Led nei 5 milioni di metri quadrati dei propri depositi. La società conta di installare questi sistemi approssimativamente nel 75% dei propri siti in Europa entro la fine del 2020.

L'azienda ha già installato queste luci in circa un milione di metri quadrati dei propri depositi prima del lancio di questa iniziativa a metà 2019. Da allora, la società ha ampliato la sua fornitura di luci a Led di un altro milione di metri quadrati nei siti dedicati sia alla logistica sia al trasporto. I sistemi utilizzano sensori per adattarsi alla luce naturale e ai livelli di attività, rilevando automaticamente l'illuminazione ottimale per i dipendenti. La società ha stimato che questa iniziativa, una volta completata, permetterà di risparmiare 2.200 tonnellate di CO2 l'anno, che equivalgono alla CO2 assorbita da 75 mila alberi. Malcolm Wilson, ceo di XPO Logistics Europe, ha dichiarato: "Investendo in soluzioni eco-friendly, aiutiamo una gestione più verde della supply chain e rendiamo gli ambienti di lavoro più sicuri e più confortevoli per i nostri dipendenti. Siamo contenti di contribuire alla salute del nostro pianeta grazie alla rapida adozione della tecnologia intelligente a Led nei nostri siti europei". XPO da tempo integra soluzioni sostenibili nelle proprie operazioni, come lo smaltimento dei rifiuti in deposito, l'utilizzo di carburanti alternativi e lo sviluppo di tecnologie atte a migliorare l'efficienza delle attività di trasporto. La società ha recentemente annunciato l'acquisto di 100 motrici Stralis Natural Power per servire i propri clienti in Francia, espandendo in Europa la propria flotta alimentata a gas naturale. In Spagna, i siti XPO utilizzano elettricità 100% rinnovabile.

Airbus sceglie Gefco per gestire imballaggi riutilizzabili

Gefco, operatore logistico globale leader nelle soluzioni per la supply chain multimodale, ha siglato un accordo con Airbus, leader mondiale nel settore aerospaziale, per sostenere la sua transizione verso una catena di approvvigionamento più pulita e più rispettosa dell'ambiente. Con un'esperienza di oltre trent'anni nella gestione di imballaggi riutilizzabili, Gefco sostituirà gradualmente l'attuale imballaggio monouso di Airbus con contenitori riutilizzabili e pieghevoli. Ciò dimostra l'impegno di entrambe le società nel soddisfare i più severi standard ambientali, aumentando al contempo l'efficienza nel settore dell'aviazione.

Da gennaio scorso, Gefco gestisce i nuovi imballaggi riutilizzabili Airbus progettati per trasportare componenti dai suoi fornitori europei a dieci impianti di assemblaggio in Francia, Germania, Spagna e Regno Unito. Con oltre 30 mila contenitori utilizzati, Airbus intende estendere gradualmente queste soluzioni sostenibili a tutti i suoi siti e fornitori europei. Gli imballaggi riutilizzabili consentiranno ad Airbus di ridurre in modo significativo la quantità di imballaggi "usa e getta" nella sua catena di approvvigionamento, nonché il numero di camion sulle strade, poiché l'uso di scatole e contenitori pieghevoli aiuta a ottimizzare il carico sui mezzi.

Questo approccio è coerente con la profonda trasformazione in atto nel settore dell'aviazione, che richiede alle aziende di migliorare continuamente le proprie prestazioni logistiche rispettando elevati standard ambientali. Quotidianamente sei centri imballaggi Gefco gestiscono gli ordini, la raccolta, il carico e il trasporto degli imballaggi riutilizzabili. Airbus sta inoltre collaborando con i team di audit di Gefco per formare le proprie squadre operative nella gestione degli imballaggi e nel sistema IT NETBOX, che traccia i contenitori e fornisce aggiornamenti sulle consegne in tempo reale. La formazione è estesa anche ai fornitori Airbus per aiutarli nella loro transizione verso un packaging sostenibile.

GSE Italia realizza una nuova piattaforma logistica

La filiale italiana del gruppo francese GSE, EPC Contractor, leader internazionale nel corporate Real Estate, è stata selezionata per la progettazione e la costruzione di una piattaforma logistica per conto di Carlyle Real Estate SGR. Questo complesso immobiliare, situato in una posizione ideale, nel comune di Mesero, a ovest di Milano, svolgerà un ruolo essenziale nell'attività logistica del nord Italia e costituirà un supporto significativo per lo sviluppo dell'attività commerciale delle aziende che si insedieranno. La società Confluence, società del gruppo GSE, è stata incaricata di

individuare l'area più strategica per la realizzazione del progetto e, contestualmente, di tracciare il percorso urbanistico più opportuno, interfacciandosi direttamente con i vari enti coinvolti, al fine di ottenere le autorizzazioni necessarie. In parallelo, la società ha gestito la compravendita del terreno in rappresentanza del cliente, garantendo la conclusione dell'operazione nei tempi e nelle modalità concordate. Questa piattaforma logistica, con una superficie di 48.200 mq, ospiterà attività di movimentazione e stoccaggio in due comparti di circa 23.500 mq ciascuno. Completeranno la struttura 1.200 mq destinati a spazi per uffici. GSE realizzerà il progetto con Carlyle Real Estate, una delle compagnie di investimento più grandi e di maggior successo nel mondo, grazie al fondamentale apporto della consociata Confluence, fondata e guidata da Jean Fleury Garel, che ha effettuato lo scouting dell'area e ha seguito l'intero iter autorizzativo. Questa piattaforma di nuova generazione disporrà di 48 baie di carico, due accessi a raso, nonché 46 posti auto nel parcheggio riservato a impiegati e visitatori e 28 parcheggi per camion. La piattaforma logistica sarà collocata all'intersezione fra l'autostrada A4 Torino-Milano e la A8 Milano-Varese, in direzione dell'aeroporto Milano Malpensa e al confine fra Piemonte e Lombardia. ›

Kopron sponsor dell'Atalanta

Kopron, azienda leader nelle soluzioni per la logistica industriale, ha rinnovato la partnership con la società Atalanta calcio. Kopron opera in sei diversi settori: logistica, sport, residenziale, eventi, service ed engineering. La divisione core business propone soluzioni e prodotti in grado di ottimizzare i flussi della logistica industriale, come capannoni fissi e retrattili, sistemi di carico e scarico, portoni e chiusure industriali. Da questa stagione Kopron è fornitore ufficiale dell'Atalanta. Nella foto, da sinistra: Mario Vergani, titolare Kopron, e Luca Percassi, ad dell'Atalanta.

Still presenta il nuovo TrolleyMover 4W 15

Still ha posto sul mercato il TrolleyMover 4W 15, un innovativo trainatore elettrico multidirezionale ideato appositamente per il carico e lo scarico dei rimorchi LiftRunner. Inoltre, ha ampliato la gamma di componenti per treni rimorchiatori con una serie di trolley a ripiani, che offrono varie opzioni di equipaggiamento. Queste novità vanno ad aggiungersi alle molte soluzioni che Still propone per tutte le esigenze di logistica orizzontale. Negli ultimi anni, numerose aziende hanno infatti abbandonato i tradizionali muletti per l'asservimento delle linee produttive, affidandosi a trattori che trainano sistemi di rimorchi. In queste aziende la logistica è gestita "orizzontalmente", con vantaggi in termini di sicurezza e produttività, una sola motrice può infatti trainare diversi rimorchi. Fiore all'occhiello di Still in quest'ambito è il LiftRunner, un sistema modulare brevettato di rimorchi idraulici o elettrici che permette la personalizzazione di ogni situazione di magazzino. Progettato per carichi fino a 1,5 tonnellate, il TrolleyMover 4W 15 è stato sviluppato proprio per facilitare e accelerare le fasi di carico e scarico dei rimorchi LiftRunner di tipo "B" e di tipo "E" eseguite con gli appositi Trolley Still. Ideato in seguito a una stretta collaborazione con i clienti, il TrolleyMover 4W 15 consente di eliminare lo sforzo e i disagi connessi alla movimentazione manuale dei trolley, che a pieno carico possono essere anche molto pesanti. Non solo, è ideale anche per la movimentazione di carichi di grandi dimensioni in spazi ristretti: grazie alla sua modalità di guida a quattro direzioni, può infatti ruotare sul posto a 360° e trasportare merci lunghe trasversalmente alla direzione di marcia e su ampie distanze. Questo mezzo, infine, si dimostra efficace anche nel trasporto e nella movimentazione di merci lunghe garantendo il risparmio di spazio, ad esempio nelle fasi di produzione o di carico. Ma le innovazioni Still per la logistica orizzontale non si fermano qui. Le nuove necessità produttive delle aziende, dettate dalla sempre maggiore varietà di prodotti e di personalizzazione del prodotto, impongono di consegnare alle linee di produzione una quantità maggiore di materiale in lotti di piccole dimensioni e in ottica just in time. Per rispondere a queste specifiche e nuove esigenze, Still ha sviluppato degli speciali trolley a ripiani, dotati di diverse opzioni di equipaggiamento. La gamma comprende sia ripiani in alluminio, regolabili in altezza, che ripiani in acciaio verniciato a polvere. ■

Qualità e sostenibilità, le due "missioni" di Trans Italia

La sensibilità al "green" è nata nell'azienda già da metà degli anni '90.

È dal 1984 che Trans Italia opera nel settore della logistica e del trasporto. L'azienda, oramai tra i gruppi leader del mercato, ha perseguito nel tempo una sola missione: fornire un servizio di qualità mediante soluzioni che unissero la riduzione dei costi operativi a quella dell'impatto ambientale. Con una forza lavoro di 400 dipendenti diretti, un parco mezzi con 340 trattori stradali e 2.200 semirimorchi garantisce una organizzazione capillare sui maggiori porti/terminal che la rende leader nell'utilizzo delle Autostrade del Mare, sui traffici nord/sud Italia-paesi del Mar Mediterraneo, dell'intermodalità ferroviaria, sulla rete Verona-Europa occidentale, offrendo un servizio sicuro, veloce ed ecologico su oltre 60 mila spedizioni annue.

La sensibilità al "green" nasce in azienda a metà degli anni '90 quando con spirito pionieristico, in collaborazione con l'armatore Grimaldi, l'azienda ha dato vita al primo collegamento intermodale marittimo che con una nave Ro-Ro collegava Salerno a Barcellona. Gli investimenti nell'intermodalità e nella multimodalità strada-mare-ferro nel solo 2018 hanno "sottratto" al trasporto tutto strada due milioni di tonnellate di merci con la conseguenza che non sono stati percorsi via strada oltre 100 milioni di chilometri. Dal punto di vista delle emissioni nocive nell'atmosfera, si è registrata una riduzione di 33.626 tonnellate di CO2 grazie allo short sea, 5.513 ton di CO2 grazie al rail system e il 15% in meno di CO2 emessa grazie all'utilizzo di trattori alimentati a LNG. Le misure introdotte in tema di digitalizzazione hanno portato altresì all'esecuzione del primo trasporto intermodale Spagna-Italia mediante l'utilizzo del E-CMR. Grazie a tutte queste azioni sinergiche messe in campo nel corso degli anni, Trans Italia ha dato vita al progetto e-green transport che l'8 novembre ha ricevuto la menzione speciale per il premio Logistico dell'Anno 2019.

Logistico dell'Anno: Luigi Lauria, a sinistra, general manager della società, riceve il premio dal segretario generale di Assologistica J.F. Daher

Come prospettiva prioritaria nell'immediato futuro, l'azienda in ottica di miglioramento continuo si pone l'obiettivo di individuare aree/porti/interporti strategici dove poter investire ulteriormente in infrastrutture che consentano la realizzazione della multimodalità - ossia la combinazione delle modalità strada/mare/ferro - e quindi la piena integrazione di tutte le modalità di trasporto su una medesima direttrice di traffico al fine di massimizzare quanto più possibile i benefici provenienti dai singoli segmenti di mercato in tema di green economy. ■

I conti spesso si sbagliano

di **Franco De Renzo***

Meno tasse e servizi pubblici migliori: un binomio forse non conciliabile

Quasi tutti gli italiani si lamentano per pagare troppe tasse. Poi lamentarci si lamentano che i servizi non sono adeguati, i lavori vanno a rilento, le spese ingiustificate. Chi ha avuto modo di leggere qualche pagina delle Bibbia ricorda che spesso si parla di decima, della decima parte del raccolto, degli utili conseguiti, da versare alla chiesa per essere riversati alle persone più bisognose. Forse, già allora qualcuno si lamentava per tali pagamenti, mentre la storia tramanda storie di gente che pur pagando le tasse nella maniera dovuta non era soddisfatta perché le aspettative erano maggiori. Ci sta tutto. Le spese di qualche migliaio di anni addietro, certamente, erano di gran lunga inferiori a quelle odierne. Il popolo era tassato al 10% e riceveva una serie di servizi molto lontanamente paragonabili a quelli che molti di noi oggi ottengono. È sempre bella e pronta la favola che sarebbe opportuno ridurre le tasse a un'aliquota molto bassa così da convincere anche i restii a farlo, a pagare il dovuto. Quando si parla del 10-15-20% bisogna anche fare due conti. Perché oggi, senza contare le spese "straordinarie" che per noi sono sempre più ordinarie, tipo mareggiate, alluvioni, terremoti, frane, la spesa corrente è di circa il 30% del prodotto interno, motivo per cui la tassa minima da incassare, se fosse inferiore, andrebbe ad aumentare il già mastodontico debito pubblico. Finora, quasi tutte le entrate "extra" sono state volte a ridurre il deficit tra uscite ed entrate, mentre se fossimo stati buoni amministratori della cosa pubblica, avremmo dovuto, per prima cosa, ridurre il debito, che già da solo (e grazie all'introduzione dell'euro, da molti ancora inviso) pesa molto sulle spese. Siamo additati come un popolo saggio perché nonostante un debito pubblico molto alto, la ricchezza degli italiani è di gran lunga superiore e, quindi, di per sé, propensa a poter contrarre ulteriore debito.

La vita professionale ci mette al corrente di tante diverse situazioni, alcune addirittura grottesche. Ero sindaco in una società e ogni volta che incontravamo gli imprenditori li vedevamo sprizzare gioia. Le cose andavano bene, dicevano, il volume d'affari aumentava. Chissà perché, però, i conti trimestrali invece di migliorare, peggioravano sistematicamente. Sbagliavano a fare i conti. Vendevano a un prezzo inferiore al costo sostenuto, per cui all'aumento dei ricavi, corrispondeva sempre un aumento della perdita. Fu difficile far comprendere che la situazione non poteva continuare così. Mi dimisi da sindaco, e dopo tre anni la società è fallita. Qualsiasi attività economica deve almeno coprire i costi sostenuti, e se non lo fa, la gestione non potrà durare a lungo. Noi vogliamo dare il reddito di cittadinanza ai bisognosi, abbiamo ridotto l'età per percepire la pensione, vogliamo ridurre le tasse, concedere benefici per incrementare l'economia, e va bene. Qualcuno forse si è dimenticato che la macchina dello Stato per funzionare ha bisogno di essere oleata dalle tasse, e se queste diminuiscono, la macchina si può inceppare, e tutto va a pallino, perché l'Italia non può contare sul petrolio e sul carbone, e adesso ci tolgono anche l'acciaio. Stiamo vendendo le aziende migliori agli stranieri che trasferiscono le sedi all'estero per avere vantaggi fiscali. Già Carlo Magno voleva far diventare l'Italia il giardino d'Europa, sembra che stiamo diventando il giardino dei rifiuti, produciamo di meno, vogliamo pagare meno tasse e, naturalmente, vivere meglio. Forse le cose non sono conciliabili. Troveremo un politico che ce lo farà comprendere? ■

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

Responsabilità in dogana

di **Marco Lenti***

La Corte di Cassazione è intervenuta sulla questione della responsabilità in dogana dello spedizioniere in regime di rappresentanza indiretta

La Corte di Cassazione, con sentenza n. 15207/2019, pubblicata il 4 giugno 2019, è intervenuta sulla questione della responsabilità per errata dichiarazione di dazi e imposte dello spedizioniere in rappresentanza indiretta. La vicenda trae origine dal caso di uno spedizioniere doganale in regime di rappresentanza indiretta, che aveva proposto alcuni ricorsi avverso avvisi di accertamento e rettifica per dazi e Iva nonché avverso un provvedimento di irrogazione di sanzioni dell'Ufficio delle dogane di Milano, con i quali era stata contestata allo spedizioniere, quale coobbligato solidale, l'importazione di merci senza inclusione nel valore della transazione del corrispettivo dei diritti di proprietà intellettuale asseritamente incorporati nelle merci, corrisposti dall'importatore italiano alla sua controllante.

La commissione tributaria provinciale di Milano aveva respinto i ricorsi. La commissione tributaria regionale invece aveva accolto l'appello dello spedizioniere doganale ritenendo che la responsabilità di quest'ultimo non sussistesse, essendo l'importatore italiano l'unico soggetto obbligato per l'Iva. L'agenzia delle dogane ha proposto ricorso per Cassazione avverso la sentenza d'appello, in primo luogo, in ragione della responsabilità dello spedizioniere quale dichiarante in dogana e rappresentante indiretto dell'importatrice italiana, ai sensi degli artt. 201 e 202 del regolamento Cee n. 2913 del 1992 (Codice doganale comunitario, applicabile ai fatti di causa), nonché, ad ogni modo, a titolo di colpa per non aver operato con la diligenza professionale. La Suprema Corte ha accolto il ricorso e ha stabilito che "In tema di tributi doganali, lo spedizioniere che presenta merci in dogana per conto terzi, ma in nome proprio, beneficiando dell'ammissione alla procedura semplificata di cui all'art. 12 del d.lgs. n. 374 del 1990, risponde, ai sensi degli artt. 201 e 202 del regolamento Cee n. 2913 del 1992 (Codice doganale comunitario), solidalmente col soggetto per conto del quale ha presentato la merce, di tutti i dazi, le imposte e gli accessori dovuti, a qualsiasi titolo, in relazione all'operazione commerciale, compresi gli interessi relativi, essendo tale figura di rappresentante indiretto in grado di valutare, anche per la propria preparazione professionale, la veridicità dei documenti trasmessigli e, quindi, consapevole dell'irregolarità dell'introduzione delle merci nel territorio della Comunità".

La responsabilità dello spedizioniere si regge, secondo la Suprema Corte, sulla dichiarazione resa in qualità di rappresentante indiretto ai sensi del reg. 2913/1992, nonché sull'obbligo dell'operatore qualificato di vigilare, con la diligenza rapportata in relazione alla natura dell'attività esercitata, sull'esattezza delle informazioni fornite dall'imprenditore allo Stato di importazione, al fine di evitare abusi. Ricade quindi sugli operatori economici l'obbligo di adottare ogni cautela e operare con la massima diligenza nell'ambito dei loro rapporti negoziali, dal momento che "l'Unione europea non è tenuta a subire le conseguenze di comportamenti scorretti dei fornitori dei suoi cittadini, rientranti nel rischio dell'attività commerciale". ■

*** Studio legale Mordiglia**
20121 Milano – via Agnello 6/1
Tel. 02 36576390
16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17
Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

Clausole di laytime and demurrage

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

Numerose decisioni (soprattutto della giurisprudenza inglese) hanno analizzato la portata e gli effetti delle laytime e demurrage clauses contenute nei contratti di vendita, e permettono di individuare alcuni principi di carattere generale. La giurisprudenza inglese ha in primo luogo affermato da tempo (R. Pagnan & Fratelli v. Finagrain Compagnie Commerciale Agricole et Financiere S.A. The "Adolf Leonhardt", 1986) che nulla impedisce al venditore o al compratore (rispettivamente CIF o FOB) di prevedere nel contratto di vendita una rata di controstallia diversa (e più elevata) di quella contenuta nel contratto di trasporto, in modo da ricavare un utile dalla eventualità che maturino controstallie. Viene quindi riconosciuta alle parti del contratto di vendita la possibilità di discostarsi in modo anche significativo dalla corrispondente disciplina del contratto di trasporto. Quanto al rapporto che intercorre tra charter-party e contratto di vendita, si è discusso a lungo se le laytime and demurrage clauses del contratto di vendita devono essere ritenute indemnity clauses, finalizzate a tenere indenne (ossia rimborsare) la parte del contratto di vendita esposta al pagamento delle controstallie, oppure operano in modo totalmente distinto e autonomo, restando dunque svincolate dal contratto di trasporto, con la conseguenza che le controstallie sono dovute dal venditore FOB o dal compratore CIF in caso di ritardi senza che (rispettivamente) compratore FOB o venditore CIF siano tenuti a dimostrare di averle effettivamente versate agli armatori.

La posizione gradualmente emersa e affermata nella giurisprudenza inglese è che laytime e demurrage clauses contenute nei contratti di vendita individuano i danni dovuti e risarcibili in favore di una parte nascenti dall'eventuale ritardo, ma non hanno la funzione di tenere indenne in relazione alle responsabilità e le obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto (OK Petroleum v Vitol Energy ,1995). La natura totalmente indipendente della disciplina contenuta nel contratto di vendita rispetto a quella presente nel contratto di trasporto implica evidentemente una serie di conseguenze significative, in particolare il fatto che le somme eventualmente dovute per effetto del contratto di vendita prescindono completamente dall'accertamento se nell'ambito del charter-party sia effettivamente sorto un obbligo di pagamento delle controstallie, e se queste siano state effettivamente versate. Pertanto, è possibile che l'armatore non abbia diritto alle controstallie, ad esempio per una irregolarità della Notice of Readiness,

In un contratto di vendita di commodietes, occorre fare molta attenzione e chiarezza nel predisporre le clausole sul punto controstallie

oppure lasci decorrere il termine previsto per la richiesta di pagamento, e tuttavia venditore FOB o compratore CIF abbiano pieno diritto di chiedere e ottenere il pagamento integrale delle controstallie maturate in base al contratto di vendita. Non solo, ma l'autonomia dei contratti di vendita e trasporto permette e giustifica una disciplina totalmente distinta, con la conseguenza che il contratto di vendita potrà avere previsioni diverse non solo riguardo alla somma eventualmente dovuta per ogni giorno di controstallia, ma anche con riguardo alle modalità di calcolo, le cause di interruzione e sospensione, il decorso del termine (Fal Oil Co. Ltd. v. Petronas Trading Corporation,2004).

Si inserisce in questo scenario giurisprudenziale la recente

nei contratti internazionali

I contratti di vendita e trasporto possono prevedere soluzioni autonome per le modalità di calcolo delle controstallie

decisione resa nel caso Gunvor SA v. CruGas Yemen Ltd & CruGas Ltd [2018] EWHC 2061 (Comm) avente ad oggetto le controstallie maturate per effetto della lunga sosta forzata in Yemen di due navi. La venditrice Gunvor aveva stipulato un contratto di vendita con un acquirente yemenita per la fornitura di una partita di gasolio suddivisa in 12 shipments con cadenza mensile a condizioni C IF Hodeydah. I venditori avevano stipulato un contract of affreightment con una società del loro gruppo (Clearlake). Il contratto marittimo-COA prevedeva che qualora il venditore avesse avuto la necessità di una nave Clearlake ne avrebbe acquisito la disponibilità sul mercato e l'avrebbe poi noleggiata al venditore al puro costo; in tal modo nolo e rata di demurrage previsti in ciascun charter party sarebbero state automaticamente applicati al COA. Nel corso dell'esecuzione del contratto di vendita parte acquirente aveva omesso di eseguire tempestivamente il pagamento e aveva rifiutato di corrispondere le controstallie già maturate. I venditori avevano dunque rifiutato di consegnare la merce, e i ricevitori avevano sequestrato le navi, che erano rimaste bloccate in Yemen per numerosi mesi, sostenendo sensibili costi (inclusi i costi di copertura assicurativa). I venditori dichiaravano a quel punto la risoluzione del contratto di vendita e agivano in giudizio per ottenere la condanna di parte acquirente al pagamento delle controstallie maturate, oltre ai danni legati alle fluttuazioni di mercato verificatesi durante il periodo di detenzione del carico a bordo. La decisione resa dalla Corte è interessante, perché si è soffermata su alcuni dei temi classici ricorrenti nei contenziosi nascenti dai contratti di vendita e aventi ad oggetto il pagamento delle controstallie. La Commercial Court ha innanzitutto escluso che le disposizioni in materia di time-bar contenute nel COA fossero applicabili al contratto di vendita. Il sale contract conteneva una clausola che specificava "demurrage payable as per C/P rules": la Commercial Court ha applicato il principio per cui tale richiamo determinava l'applicazione della rata di demurrage e le modalità di calcolo delle controstallie, ma non il termine per far valere il diritto al pagamento. La corte ha dunque applicato un principio già espresso nel caso OK. Petroleum. Si è inoltre escluso che venditore fosse tenuto a provare che la rata di controstallia applicabile in base al contratto di vendita fosse in linea con il mercato.

In particolare, la sentenza ha ribadito il principio che un simile onere probatorio va espressamente indicato e pattuito, e che nel silenzio del contratto sul punto (e tenuto conto che era stato negoziato tra parti con pari potere contrattuale ed esperte nel settore) nessun obbligo gravasse sulla parte venditrice. Infine, il tribunale ha escluso che Guvnor fosse tenuta a provare di aver corrisposto le controstallie prima di chiederne il pagamento a parte acquirente. Anche sul punto è stato confermato un principio ormai consolidato nella giurisprudenza inglese (si veda il caso Glencore Energy (UK) Ltd v. Sonol Israel (the "Team Anmaj") [2011] 2 LLR 697). Alla luce della decisione risulta evidente che nel predisporre le clausole del contratto di vendita in punto controstallie occorre fare particolare attenzione e impiegare una terminologia chiara e non equivoca. ■

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

Ritorno al passato ...

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

Con il presente contributo si intende segnalare ai lettori e agli operatori del settore che a partire dal 26 gennaio 2020 l'agenzia delle dogane e dei monopoli non concederà più la previdimazione dei certificati di origine preferenziale. Lo rende noto la stessa agenzia con nota n. 91956/RU del 26 luglio 2019, con cui in buona sostanza si annuncia il ritorno a prassi tradizionali di emissione - e relativi aggravi in termini di tempo e costi di procedura - dei certificati di origine della merce, la cui prova, per esigenze di celerità dei traffici commerciali, veniva a partire dal 2003 surrogata dai certificati EUR1 e ATR previdimati in bianco (oppure a mezzo di autodichiarazione in fattura; operazione che, tuttavia, non è sempre possibile).

Oggi, diviene di fondamentale importanza per gli operatori ottenere la qualifica di "esportatore autorizzato"

Con questo "ritorno al passato", dunque, diviene di fondamentale importanza per l'operatore ottenere la qualifica di esportatore autorizzato al fine di beneficiare - all'export - delle agevolazioni tariffarie previste dagli accordi preferenziali tra l'Unione europea e paesi terzi. Tali agevolazioni, che comportano l'abbattimento totale o la riduzione del dazio della merce all'ingresso nel paese di destinazione imprimono infatti al prodotto un quid pluris in termini di appetibilità economica-commerciale non trascurabile. Del resto, è solo grazie alla qualifica di esportatore autorizzato che a partire dal 2020 sarà possibile all'operatore autocertificare in fattura l'origine preferenziale dei prodotti destinati all'esportazione nella maniera più efficace e completa e soprattutto per qualsiasi valore di spedizione. La prova dell'origine preferenziale può essere autodichiarata dall'esportatore certificato - rectius, autorizzato - per spedizioni di qualsiasi valore, mentre al soggetto economico che non gode della relativa autorizzazione è possibile compilare l'autodichiarazione solo in limitati casi; in particolare, per le spedizioni con valore non superiore a seimila euro, oppure dall'esportatore registrato al sistema REX (che, tuttavia, è previsto solo per rapporti commerciali UE-Canada e UE-Giappone). In alternativa, stante la prossima rimozione dei certificati EUR1 e ATR previdimati, l'operatore dovrà richiedere all'agenzia delle dogane un'apposita autorizzazione, procedura che, come noto, comporta lungaggini burocratiche e aggravi economici a carico delle aziende.

In ogni caso, nonostante i ripetuti solleciti della stessa agenzia delle dogane e monopoli affinché gli uffici locali accelerino e snelliscano "all'osso" la procedura per il rilascio della certificazione (dal 2010 il termine dell'istruttoria per il rilascio è pari a 10 giorni), è ragionevole prevedere che i tempi del relativo iter continuino a essere sensibilmente dilatati. Si rammenta, da ultimo, che al fine di ottenere il rilascio della certificazione di esportatore autorizzato, l'operatore deve dimostrare all'ufficio dell'agenzia rilasciante, competente per territorio, la sussistenza di determinati requisiti oggettivi e soggettivi che verranno accertati nella fase istruttoria. In particolare, si richiede che l'operatore dimostri di effettuare esportazioni regolari, detenga (affinché possa dimostrare in ogni momento) adeguate prove circa l'origine dei prodotti da esportare, conosca le norme vigenti negli accordi preferenziali stipulati tra l'Unione europea e i paesi terzi e conservi per almeno tre anni la documentazione comprovante la preferenzialità dei beni esportati e così dichiarati. ■

CULTURA FORMAZIONE Assologistica

CSCMP Italy Roundtable

ORGANIZZANO IL MASTERCLASS

BLOCKCHAIN NELLA SUPPLY CHAIN

DOCENTE: ING. ENRICO CAMERINELLI

12 Dicembre 2019 (Ore 9,30-16,30)

Presso Assologistica, via Cornalia 19 - Milano

Nel corso della lezione l'ing. Camerinelli, uno dei massimi esperti del tema, illustrerà i fondamentali necessari per una conoscenza operativa di blockchain. Verrà fornito un vademecum per separare le 'fake news' dalla realtà, nonché informazioni sulle soluzioni software più interessanti attualmente disponibili.

Si effettueranno approfondimenti su come blockchain è stata finora utilizzata, su come potrebbe essere utilizzata in futuro e cosa significhi questo per la supply chain di un'azienda.

Casi d'uso reali per diversi settori e differenti modelli di filiera e una guida per impostare una strategia blockchain in azienda completano l'offerta formativa.

INFO:

Per informazioni sui contenuti e sui costi:
https://www.assologistica.it/media/doc/CeF.Corso.12dic19.pdf

Per iscrizioni:
culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-corsi.html

Assologistica Cultura e Formazione: tel. 02 6691567

Tecnologie e formazione

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

Il progetto "Proteo-Competenze in trasformazione" è un Piano formativo settoriale di livello nazionale finanziato da Fondimpresa (Avviso 3/2018), rivolto al personale dipendente (quadri, funzionari, impiegati e operai) delle imprese del comparto trasporti, logistica e porti. Il Piano è attuato da un'Associazione temporanea di impresa costituita da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica (capofila), Istituto formazione operatori aziendali-Ifoa ed Enfap Marche. E' promosso dalle parti sociali nazionali di settore Assiterminal, Assologistica, Fise Uniport, Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti. L'iniziativa si pone in linea di continuità con la realizzazione di ben 14 piani formativi nazionali dedicati al settore della logistica realizzati dalla stessa compagine e promossi dalle stesse parti sociali, che hanno portato all'erogazione di oltre 30 mila ore di formazione, nonché al coinvolgimento di oltre 9 mila lavoratori e di oltre 450 aziende.

Il nuovo progetto vedrà il coinvolgimento di 45 aziende ubicate in 10 regioni italiane, attraverso la realizzazione di 1.800 ore di formazione sui temi della qualificazione dei processi, dell'innovazione organizzativa e dell'internazionalizzazione. Come i precedenti piani realizzati, il progetto non si compone soltanto di attività formative rivolte alle imprese aderenti, ma si propone di sviluppare attività non formative e di accompagnamento, con lo scopo di generare valore aggiunto alla formazione e creare occasioni trasversali di incontro e confronto tra imprese, formatori, parti sociali, attuatori, università e istituti tecnici. Proprio in quest'ottica è stata stabilita una partnership qualificata con la Fondazione ITS La Spezia, con cui è stata condivisa l'esigenza di promuovere e diffondere un'adeguata cultura tecnica e scientifica in grado di rispondere alle esigenze delle imprese. A seguito della proficua collaborazione già instaurata con Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, la Fondazione ITS La Spezia ha maturato nuove progettualità e intende promuovere in futuro la possibilità di sviluppare attività specifiche per il settore logistica e trasporti, nonché focalizzate su aspetti afferenti a industria 4.0.

Attraverso le attività non formative/di accompagnamento previste nell'ambito del piano "Proteo" si intende, in particolare, sia fornire ai partecipanti alle azioni formative e agli stakeholders del progetto un quadro di sintesi sui profondi cambiamenti in atto nel settore sia far riflettere le imprese e gli operatori della formazione sulle opportunità offerte dalle nuove tecnologie industria 4.0 nell'ambito della didattica. A tal fine, si prevede di effettuare uno screening il più possibile puntuale sulle applicazioni Industria 4.0 (ad esempio, simulatori) presenti sul mercato e utilizzabili all'interno dei processi di formazione per adulti e persone in cerca di lavoro nel settore della logistica e dei trasporti. A seguito della definizione dei contenuti della ricerca di mercato, si prevede di predisporre un report articolato e sinottico sulle applicazioni tecnologiche disponibili. Attraverso un costante raffronto con partner tecnologici, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha ritenuto che vi siano le condizioni per sviluppare il tema focalizzandolo sulle esigenze specifiche del comparto ferroviario (ambito in cui la Scuola possiede uno specifico riconoscimento Ansf per operare quale centro di formazione) e sulle nuove tecnologie in ambiente simulato a supporto della preparazione tecnica prevista in tale comparto, per l'acquisizione delle abilitazioni legate alle attività di preparazione, manovra e condotta. ■

Il piano Prometeo coinvolgerà 45 aziende ubicate in dieci regioni e prevede la realizzazione di 1.800 ore di formazione

CULTURA FORMAZIONE
Assologistica

WORKSHOP GRATUITO
DESTINATO AGLI ADDETTI AI LAVORI

COME USARE AMAZON PER VENDERE/DISTRIBUIRE I PROPRI PRODOTTI

Vantaggi e svantaggi per le aziende

24 Gennaio 2020 (ore 9.30 - 13.00)

Presso sede di Assologistica, via Cornalia 19 - Milano

RELATRICE:

dr.ssa LUCIA GUERRA
Digital marketing strategist e docente di Lead Generation

TEMI DELL'INCONTRO:

* ACCENNI AD AMAZON E AL SUO MODUS OPERANDI
* SUGGERIMENTI, IDEE E SOLUZIONI PER "SFRUTTARE" AMAZON PER FARE BUSINESS
* I VANTAGGI DELL'ADERIRE AL MARKETPLACE
* GLI SVANTAGGI DELLO STRUMENTO

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

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

LC3: un futuro sempre più green

di **Giorgio Berettini**
Account manager LC3 Trasporti

Una storia fatta di persone, tecnologia e spirito pionieristico nel segno della sostenibilità ambientale, grazie anche alla lungimiranza dei suoi clienti. LC3, l'azienda di Gubbio, Perugia, leader in Italia e in Europa nel settore degli autotrasporti green, continua a promuovere un modello di mobilità sempre più ecologica ed efficiente. Prima in Italia a impiegare veicoli alimentati a metano liquido (LNG), contribuendo attivamente a una drastica riduzione degli inquinanti, si sta preparando a raccogliere una nuova importante sfida: quella del biometano, l'ultima frontiera delle rinnovabili e alleato prezioso nell'azzeramento delle emissioni di CO2. Un ulteriore step di un progetto orientato ai valori della sensibilità ecologica e dell'innovazione, grazie al quale l'azienda continua a fare breccia sul mercato. LC3 si è già strutturata per garantire ai propri clienti il trasporto su gomma con questo carburante, generato dal recupero e dalla trasformazione di rifiuti organici o agricoli. E' pronta a partire non appena la sua disponibilità sul mercato sarà sufficiente ad assicurare i rifornimenti. In questo contesto s'inquadra la capacità del distributore di proprietà LNG all'erogazione anche di Bio-LNG, collocato nel polo logistico di Piacenza, dove l'azienda può anche contare su un terminal container da 15 mila mq.

ASSOCIAZIONE PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE
partner of Assologistica
sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org

Un camion "verde" di LC3 a una stazione di servizio

Nel frattempo l'azienda consolida la propria posizione di leader in Italia e in Europa nei trasporti in chiave ecologica. Lo testimoniano le tante multinazionali e tra i principali marchi della grande distribuzione organizzata che continuano a scegliere i trucks LC3, confermando come la scommessa di puntare su una flotta green si sia rivelata vincente. Del resto, la mission di sostenere una nuova idea di logistica, capace di coniugare la necessità di spostare le merci in modo rapido ed efficace con l'esigenza di migliorare la qualità dell'ambiente, ha portato LC3 a mantenere alta negli anni l'attenzione verso le nuove tecnologie. E' con questa filosofia che nell'ambito del progetto green "Inblue" è stato sviluppato anche l'aspetto della refrigerazione sostenibile, con la messa su strada per la prima volta in Italia di RevolutioN2, l'innovativo semirimorchio refrigerato ad azoto liquido, divenuto punto di riferimento per il trasporto di merci deperibili (ortofrutta, freschi e freschissimi) e, in generale, di tutti i prodotti che richiedono la temperatura controllata. Progettato per garantire il massimo isolamento termico e acustico, azzera il rumore, minimizzando i disagi per i cittadini nel corso delle operazioni di carico e scarico. RevolutioN2 sfrutta il potere di raffreddamento rapido dell'azoto liquido, fino a due volte più veloce nel ridurre la temperatura rispetto ai sistemi meccanici convenzionali, completamente green a 0 emissioni. Un'abbinata vincente quella messa in campo con trattori LNG e semirimorchi RevolutioN2, che ha permesso a LC3 di ottenere risultati sorprendenti per i partner nell'abbattimento delle emissioni inquinanti.

Attualmente, nell'area metropolitana di Milano, è in esercizio una flotta di otto trattori LNG abbinati a otto semirimorchi RevolutioN2, che garantiscono ai cittadini residenti nei pressi dei punti di scarico delle consegne il minor impatto ambientale e acustico ad oggi disponibile. In generale, nel triennio 2016-2018, i veicoli LC3 alimentati a LNG hanno percorso oltre 22 milioni di chilometri sulle

LC3 si sta preparando a raccogliere una nuova importante sfida: quella del biometano, l'ultima frontiera delle rinnovabili

strade italiane ed europee, riducendo, rispetto ai mezzi diesel Euro 6, le emissioni di 2,9 tonnellate di CO2 (l'equivalente di sei milioni di palloni da calcio), 3,2 tonnellate di ossidi di azoto (NOX), pari a un volume di 50 mila palline da tennis, e 1,6 tonnellate di polveri sottili, pari a circa 580 mila palline da pingpong, restituendo all'ambiente l'equivalente di 3.657 alberi. Nei prossimi mesi, anche grazie alla messa su strada dell'abbinata trattori LNG e semirimorchi RevolutioN2, i risultati attesi saranno ancora più rilevanti, in particolare sulla riduzione dell'inquinamento acustico, obbiettivo importante per la grande distribuzione organizzata nell'offerta dei servizi di consegna ai cittadini.

ITS: modello formativo eccellente

di **Michele Savani**
Division Manager Logistics Sector Gi Group

Parte 2°. La prima parte dell'articolo è stata pubblicata sul numero 10 di Euromerci Ottobre 2019

Come visto nella prima parte di questo articolo il sistema degli ITS sta dimostrando performance eccellenti in termini di output occupazionale: è interessante vedere nel dettaglio, tra le aree tematiche per le quali sono stati attivati percorsi ITS in Italia, come si comportino i corsi dedicati all'ambito delle professioni in ambito logistico. Secondo la banca dati nazionale ITS di Indire-Miur a settembre 2019 risultano attivi i seguenti percorsi: Mobilità sostenibile, 18 percorsi; Efficienza energetica, 16; Nuove tecnologie per la vita, 7; Nuove tecnologie per il Made in Italy, in totale 41 percorsi, *così suddivisi per area: Sistema agroalimentare, 16; Sistema meccanica, 12; Sistema moda, 8; Servizi alle imprese, 3; Sistema casa, 2*; Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali-Turismo: 12; Tecnologie dell'informazione e della comunicazione, 10.

L'area relativa ai percorsi formativi in ambito Mobilità sostenibile è quella con il maggior numero di percorsi attivati (18 in totale), mentre guardando ai dati relativi alla distribuzione degli occupati per area tecnologica per i percorsi che si sono conclusi nel 2017 il risultato in termini di esiti occupazionali (tasso % occupati su diplomati, vedi Figura 1) l'area Mobilità sostenibile si colloca al terzo posto, a pari merito con l'area Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (83%) e preceduto dal Sistema meccanica (92%) e dal Sistema moda (86%). Ogni anno viene inoltre attivato un sistema di monitoraggio e valutazione dei percorsi formativi realizzati dai diversi ITS, portando alla determinazione di quelli che sono i percorsi ritenuti premiabili: sulla base dell'analisi della distribuzione dei percorsi per area tecnologica e fascia di punteggio emerge che l'area ad avere il maggior numero di percorsi in fascia di eccellenza è quella relativa alla Mobilità sostenibile (72,2%), seguita dall'area relativa alle Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (69,2%). La graduatoria dei primi tre percorsi premiati nei primi cinque anni di monitoraggio, dal 2013 al 2017, è quella illustrata nella Figura 2.

Per l'edizione 2019 del monitoraggio nazionale di Indire-Miur sono stati presi in considerazione 139 percorsi attivati in tutta Italia, tra questi 61 sono stati definiti di eccellenza e le aree tecnologiche con il rapporto più alto tra percorsi premiati e percorsi monitorati sono Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (69,2%) e Mobilità sostenibile (61,1%). Al primo posto assoluto nella classifica nazionale 2019 si è collocato l'ITS - Academy

L'area formativa nel settore logistico viene scelta dal 13,3% degli iscritti ai corsi

Last, l'Istituto tecnico superiore per la logistica e la mobilità sostenibile con sedi a Verona e Padova, con il corso per "Tecnico superiore dei trasporti e dell'intermodalità". Questo corso ha avuto un placement pari al 92,3% dei diplomati a sei mesi dal titolo, più del 60% dei docenti provenienti dal mondo del lavoro e circa la metà delle ore complessive dedicate a stage in azienda. A seguire, nella classifica del monitoraggio 2019, troviamo l'area tecnologica Nuove tecnologie per il made in Italy, Sistema meccanica ITS Umbria Made in Italy - Innovazione, tecnologia e sviluppo (Perugia) e dall'area tecnologica Nuove tecnologie per il Made in Italy, Sistema moda ITS MITA Made in Italy Tuscany Academy (Firenze). Gli altri corsi in area Mobilità sostenibile si trovano, nella graduatoria assoluta, all'8° posto (Lazio), 14° e 26° posto (Liguria), 28° posto (Lombardia).

Il monitoraggio 2019 mostra anche come l'area Logistica attragga, nelle preferenze dei corsisti, il 13,3% del totale degli iscritti, collocandosi al terzo posto tra le 11 aree disponibili (preceduto solo dalle aree Sistema meccanica e Sistema agroalimentare). I percorsi in ambito Mobilità sostenibile risultano al terzo posto su 11 nel rapporto tra diplomati e occupati (79,1% diplomati - 83,4% occupati), mentre non si registrano tassi di abbandono significativi per i corsi in area Logistica. Da ultimo interessante il dato relativo alle ore di stage aziendale attivato dei diversi corsi: a fronte di un parametro minimo stabilito a livello nazionale pari al 50% delle ore di corso investito in azienda, i percorsi in ambito Mobilità sostenibile raggiungono il 55,9%, la percentuale più alta tra tutte le aree formative. A settembre 2019, per quanto riguarda l'area Mobilità sostenibile, i 18 corsi attivi risultano distribuiti in questo modo: un corso attivo in Abruzzo, Calabria, Emilia Romagna, Friuli Venezia-Giulia, Lazio, Liguria, Piemonte, Sardegna, Sicilia, Toscana; due corsi attivi in Campania, Lombardia, Puglia, Veneto.

I risultati dei corsi

(2013-2017, percentuale degli occupati sui diplomati per area tematica)

Figura 1

I percorsi più premiati

(2013-2017, graduatoria, per area tematica, dei tre percorsi con il maggior numero di corsi in fascia di eccellenza)

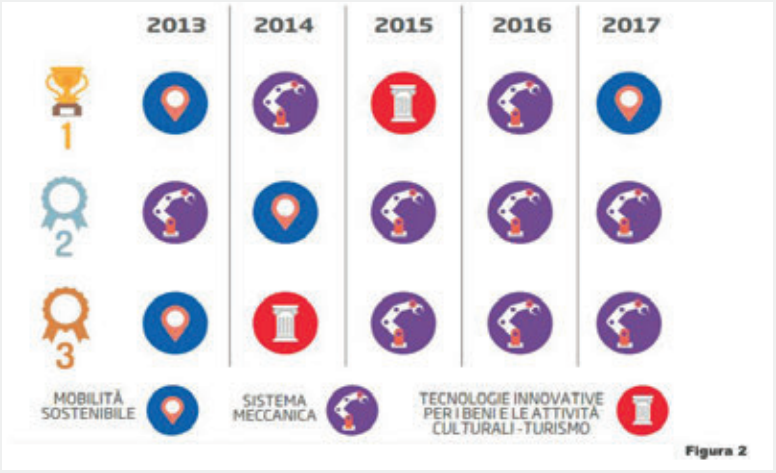


Figura 2

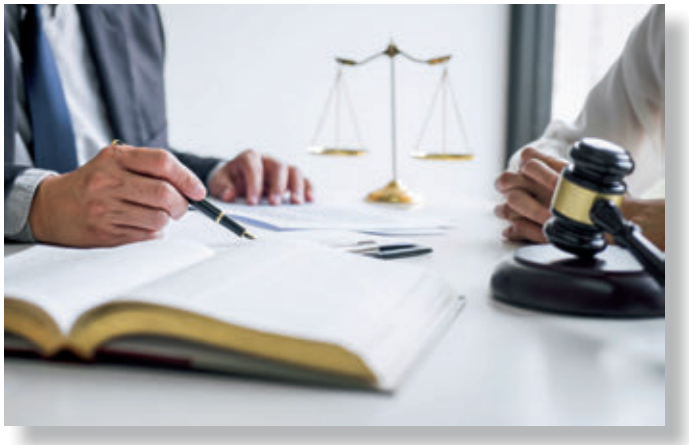
I dati relativi agli ITS dedicati al comparto logistico mostrano un'area tra le più performanti: il mix tra formazione tecnica in aula e pratica in azienda, unita alla possibilità di includere nel percorso formativo docenti provenienti dall'ambito aziendale, rendono questi percorsi molto interessanti sia per le aziende sia per studenti in cerca di percorsi in grado di creare rapidamente un punto di contatto con le aziende del territorio. La formula degli ITS merita quindi attenzione visti i risultati che sta producendo, e la filiera logistica sta già dimostrando una buona dinamicità, ma ci sono ancora tanti spazi di crescita: oltre alla collaborazione tra aziende, istituti formativi ed enti territoriali sarà utile il supporto di qualsiasi soggetto in grado di contribuire alla promozione dei percorsi formativi offerti, al supporto nell'orientamento dei candidati e in generale alla diffusione dell'esperienza positiva che questo nuovo modello formativo sta generando. ■

Il decreto manette "agli evasori"

Le implicazioni penali per società e vertici aziendali.

di **Lorenzo Nicolò Meazza***

I recenti interventi del governo in materia tributaria non hanno solo investito i temi più strettamente fiscali, ma hanno comportato una evidente stretta anche alle misure di stampo penalistico. Il dl 26 ottobre 2019, n.124, "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili", difatti, ha apportato numerose modifiche che le aziende dovranno tenere presente per evitare di commettere passi falsi, con conseguenze rilevanti sul proprio portafoglio e soprattutto sulla libertà personale dei propri vertici. L'art. 39 del decreto si intitola "Modifiche della disciplina penale e della responsabilità amministrativa degli enti" e mette immediatamente in chiaro un aspetto: non saranno chiamate a rispondere dei reati tributari solo le persone fisiche, ma anche le società. Il delitto di dichiarazione fraudolenta mediante uso di fatture o altri documenti per operazioni inesistenti, dunque, non comporterà la responsabilità penale esclusivamente in capo al legale rappresentante della società, ma anche alla stessa persona giuridica, che potrà essere condannata a pene fino a euro 774.685,00. Si badi bene, il pagamento di tale importo non sostituisce, ma si aggiunge alle sanzioni amministrative inflitte dall'agenzia delle entrate. Sempre sul versante societario, vieppiù, si segnala come la legge 4 ottobre 2019, n. 117 ha già attribuito al governo la delega a introdurre nel nostro ordinamento la responsabilità degli enti anche nei casi delle gravi frodi in materia di Iva. Il campo del penale tributario, in altri termini, è ormai esteso alle società, chiamate a introdurre o ad adeguare i propri modelli di organizzazione e gestione per prevenire il rischio di commissione di tali illeciti al loro interno.



Il decreto 124/2019, però, ha modificato anche il regime di responsabilità delle persone fisiche quali professionisti e vertici aziendali che si trovano a che fare con la materia fiscale. Vengono, in primis, aumentate sensibilmente le pene detentive previste per i delitti tributari. Solo per citare un esempio, per la dichiarazione fraudolenta mediante uso di fatture o altri documenti per operazioni inesistenti è prevista la reclusione da un minimo di 4 anni a un massimo di 8. Il rischio carcerario per i reati fiscali, pertanto, ora non può essere affatto sottovalutato. Altra importante riforma va individuata nella riduzione delle soglie di "evasione" che comportano il passaggio da una sola responsabilità amministrativa a una rilevanza penale. Per rispondere del reato di dichiarazione infedele è sufficiente che l'imposta evasa sia superiore a 100 mila euro, mentre per l'omesso versamento di Iva (nel caso in cui la dichiarazione fiscale sia corretta, ma l'azienda non sia in grado di versare all'erario l'imposta sul valore aggiunto) la soglia è portata a euro 150 mila.

Infine, una modifica ancora più importante è quella che estende ai reati tributari il sequestro - e, in caso di condanna, la confisca - per sproporzione. Tale misura, disciplinata dall'art. 240bis del codice penale, era inizialmente relegata a reati quali criminalità organizzata, terrorismo e riciclaggio di denaro, per poi ricomprendere anche i delitti contro la pubblica amministrazione (la corruzione, per citare un esempio). Con il decreto 124/2019 la cosiddetta "confisca allargata" sarà applicata anche ai delitti fiscali: in caso di condanna, verrà disposta la confisca del denaro e dei beni (anche formalmente appartenenti a un'interposta persona) di cui il titolare non può giustificare la provenienza e che siano sproporzionati rispetto al reddito dichiarato e all'attività economica lecita. La Procura provvederà a sequestrare tutti i beni dell'indagato per evasione e toccherà proprio all'accusato dimostrare di avere ottenuto lecitamente i propri denari e i propri averi. ■

*Studio legale Meazza
Corso di Porta Vittoria 46 20122 Milano
Tel.: +39 02/59900265
mail: segreteria@studiolegalemeazza.com

Innovativo centro logistico del Gruppo Casadei Pallets

Grazie a questa iniziativa, situata a Cesena, il Gruppo ampia la sua rete di magazzini altamente tecnologici ed ecosostenibili.

Il Gruppo Casadei Pallets, specialista nazionale nei servizi sul pallet (produzione, riparazione, riutilizzo e noleggio Epal) ha avviato l'attività del 5° centro produttivo e logistico del Gruppo vicino all'uscita autostradale di Cesena Nord, prossima ai centri distributivi Conad e Coop e all'autoporto, punto strategico a livello logistico. Il Gruppo Casadei Pallets, quindi, ampia la sua rete di magazzini altamente tecnologici ed ecosostenibili. La struttura del nuovo centro, che sorge su un terreno di proprietà e il cui allestimento è iniziato nel mese di agosto del 2019, si estende su complessivi 5.000 mq dei quali 1.200 coperti (uffici di 300 mq) e ospita il NolPal Point modello di riferimento di tutto il Gruppo.

La nuova unità è il NolPal Point '0' che NolPal, società di noleggio pallets del Gruppo, ha affidato alla controllante Casadei Pallets per implementare nuove tecnologie potenzialmente applicabili a tutti i NolPal Point affiliati alla rete. Infatti, NolPal garantisce i servizi di noleggio bancali Epal su tutto il territorio nazionale tramite affiliati che utilizzano localmente gli standard (applicativi, metodologie, prassi e listini) concordati. Il massimo avanzamento tecnologico dal punto di vista produttivo e logistico è sicuramente il punto di forza del nuovo sito, che è anche centro direzionale e di ricerca e sviluppo del Gruppo. La struttura è di nuova concezione: rispetta totalmente i criteri antisismici anche nell'ampia copertura in legno lamellare, fornito dal produttore Binderholz; l'impianto dispone anche dell'autorizzazione a messa in riserva "R13" di materiali per sottoporli all'operazione di recupero, e inoltre "R3" per riciclaggio/recupero di rifiuti legnosi non pericolosi costituiti da imballaggi (pallets e altri imballaggi). Il rifiuto (pallets) in entrata è sottoposto a controllo visivo e verifica del formulario di trasporto rifiuti, idoneità del trasportatore ed eventuale documentazione accessoria; superato il controllo il materiale viene stoccato nell'area esterna e messo in riserva "R13". L'area di deposito dei pallets usati è stata completamente pavimentata al fine di ridurre le emissioni di polveri e al fine di raccogliere le acque meteoriche che, dilavando i materiali, trascinano eventuali residui di materiale movimentato con i pallets. Tutte queste tecnologie sono state applicate al fine di realizzare un impianto di lavorazione e gestione rifiuti, in materiale ligneo, "ad impatto ambientale limitatissimo".

Il sistema di selezione, progettato dal centro ricerca di NolPal, è integrato con il gestionale "Buoni Pallets OK" innovativa piattaforma informatica di NolPal che permette la condivisione delle informazioni con tutti gli attori della filiera. I dati relativi alla selezione dei pallets sono contabilizzati direttamente nella piattaforma in formato "Open Data" per un riuso corretto da parte dei partner e gestiti automaticamente e che rispettano le caratteristiche dell'industria 4.0. Tutto questo permette a NolPal e propri partner di gestire le informazioni in tempo reale direttamente dal suo portale web "B2B.NolPal.it" Le caratteristiche più importanti del nuovo centro di Cesena sono quindi: massimo avanzamento tecnologico dal punto di vista produttivo; attenzione all'ambiente grazie alla costruzione di impianti ecosostenibili; posizione strategica a livello logistico; essere centro direzionale e di ricerca e sviluppo del Gruppo; essere il modello di riferimento per tutta la rete dei NolPal Point; utilizzo della piattaforma "Buoni Pallets OK" per la condivisione immediata dei dati. Con l'apertura del nuovo centro, il Gruppo conferma la propria volontà di espandersi e innovarsi, perseguendo i propri obiettivi nel pieno sviluppo tecnologico e nella costante tutela dell'ambiente. ■

Il parmigiano reggiano "abita" in montagna

Inaugurato ufficialmente il magazzino generale Gema a Montese, sull'Appennino modenese, a 886 metri di altitudine, che ha già in deposito 135 mila forme.

di **Giusi Raimo**

In una bella giornata di sole e alla presenza di tantissimi ospiti tra istituzioni locali, regionali e, soprattutto, tutti i suoi addetti e collaboratori con le loro famiglie, Gema ha inaugurato il nuovo magazzino generale per la custodia e la stagionatura del "Parmigiano reggiano prodotto di montagna". Il magazzino è a Montese, paese dell'Appennino modenese, non lontano da Zocca, nota per aver dato i natali a Vasco Rossi. Montese non ha niente da invidiare ai pur bei paesi vicini, però: composto di dieci frazioni, adagiato in una conca naturale a 886 metri di altitudine, è territorio boschivo e ricco di campi per il foraggio. Sicuramente è questo il motivo per cui Gema ha scelto questo luogo, vicino ai produttori del parmigiano reggiano, così da assicurare la continuità della filiera certificata secondo le rigorose regole fissate dal Consorzio del parmigiano reggiano, il quale richiede che il processo di alimentazione degli animali, la produzione del latte e la stagionatura del formaggio, fino a un minimo di dodici mesi, avvenga in zona di montagna.

Camillo Galaverni e la nipote Gioia al taglio del nastro

Il nuovo magazzino generale è stato realizzato da Gema Magazzini Generali di Castelnovo Sotto, Reggio Emilia, partecipata da Banco BPM, con un investimento di oltre tredici milioni di euro per la gestione, in regime di magazzino generale, del parmigiano reggiano prodotto nelle zone montane delle province di Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna. Per la conduzione del magazzino sono state assunte tredici persone in loco alle quali Gema, dopo adeguati percorsi formativi nel quartier generale di Castelnovo di Sotto, ha messo a disposizione strumentazioni, macchinari e tecnologie di ultima generazione per lo stoccaggio, la movimentazione e la cura delle forme, nell'assoluto rispetto della tradizione. La struttura è operativa da circa un anno, ha 135 mila forme di parmigiano reggiano in deposito e a oggi ha raggiunto l'80% della sua capienza totale, registrando una movimentazione totale di 367 mila forme. A solo pochi mesi dall'inizio dell'attività - primo magazzino di stagionatura formaggi su tutto il territorio nazionale - ha ottenuto l'importante certificazione sulla "Sicurezza alimentare" UNI EN ISO 22000:2005, con cui ha ulteriormente arricchito il proprio bagaglio di attestazioni, già molto nutrito: UNI EN ISO 22005:2008, riconoscimento in filiera parmigiano reggiano Dop da OCQPR, Certificazione biologico, BS OHSAS 18001.

Alla cerimonia d'inaugurazione del nuovo magazzino generale erano presenti il presidente di Gema Magazzini Generali Vittorio Corradi, l'amministratore delegato Camillo Galaverni, il responsabile direzione territoriale Emilia Adriatica Banco BPM Stefano Bolis, il presidente della Regione Emilia Romagna Stefano Bonaccini, il presidente della provincia di Modena Gian Domenico Tomei, il vice presidente del Consorzio parmigiano reggiano Angelo Romagnoli, il presidente di Unindustria Reggio Emilia Fabio Storchi, il presidente di Confindustria Emilia Area Centro Valter Caiumi e il sindaco di Montese Adelaide Zaccaria. Tra i presenti anche Luciano Mazza, già sindaco di Montese, sotto la cui amministrazione sono iniziati i lavori di costruzione del magazzino generale e al quale Gema ha rivolto un sentito ringraziamento. Il presidente di Unindustria Fabio Storchi ha voluto far dono al pre-

sidente di Gema e all'amministratore delegato della scultura "Homo Faber" dell'artista reggiano Graziano Pompili, che rappresenta "l'uomo industrioso che mostra ciò che sa e può fare". Stefano Bonaccini, ha sottolineato come l'Emilia Romagna sia la regione italiana con il più alto numero di Dop e Igp in Europa, ben quarantaquattro, che generano un volume economico di quasi tre miliardi di euro, il doppio di quello prodotto dalla Lombardia, con la metà del numero degli abitanti, grazie a straordinari produttori, imprenditori e agricoltori. "Il parmigiano reggiano è campione del mondo tra i formaggi per la qualità; una grande eccellenza di cui noi sosteniamo la produzione qui in montagna, che vale circa il 30% dell'intera produzione della provincia di Modena, ed è anche un fattore di garanzia per tenere le persone a vivere e a lavorare in Appennino e per questo noi ci stiamo investendo moltissimo", ha dichiarato, in chiusura del suo intervento.

SCHEDA TECNICA

Il magazzino generale di Montese, situato su un'area di circa 25 mila metri quadrati in via Padulle al numero civico 883, in una superficie coperta di 8.500 metri quadrati accoglie, su 85 km di scalere di abete rosso pregiatissimo, 170 mila posti forma. La struttura, realizzata secondo i più sofisticati criteri antisismici e impiantistici per la sicurezza e l'efficienza energetica, è completamente informatizzata e garantisce il monitoraggio continuo della temperatura (16-18 gradi) e dell'umidità (75-85%) oltre a un ricambio d'aria pari a 64 mila metri cubi nell'arco delle 24 ore, in grado di assicurare il miglior processo di stagionatura al "Re dei formaggi". Al fine di garantire la massima sicurezza, sia alimentare che fisica, gli impianti speciali Gema sono monitorati in tempo reale da sistemi di rilevazione e software specifici. In questo modo si ha la possibilità di avere sempre sotto controllo lo stato e il risultato di esercizio in caso di anomalie, di ricevere comunicazioni di allerta per favorire un tempestivo intervento di ripristino.

La spettacolare vista delle forme di parmigiano reggiano sugli scaffali all'interno del magazzino

Al taglio del nastro è seguita la benedizione dei locali da parte del parroco dell'Unità pastorale Montesina, don Bruno Caffagni, la visita guidata al magazzino generale, il taglio di due forme di parmigiano reggiano con stagionatura di 30 mesi e 120 mesi e lo show cooking dello chef Daniele Reponi. All'interno del magazzino è stata allestita una mostra di foto e video suddivisa in due sezioni, dedicate alla costruzione dello stabilimento e alle fasi di cura e custodia delle forme di parmigiano reggiano affidate a Gema. In questa giornata di festa hanno voluto portare a Gema il proprio benvenuto in territorio modenese il Salumificio Vitali, la Consorteria dell'Aceto balsamico tradizionale di Spilamberto e la camera di commercio di Modena con il marchio camerale "Patata di Montese". ■

Sul palco tutti i relatori coordinati dalla giornalista Federica Galli

La Confitarma chiede una "governance unica"

Nella relazione all'assemblea della Confederazione, il presidente Mario Mattioli ha sottolineato l'esigenza di avere un interlocutore unico per "l'economia del mare": "Oggi ci confrontiamo con otto ministeri ...".

di **Valerio di Velo**

"In Italia il cluster marittimo vale 32 miliardi di euro, la Blue Economy allargata, considerando anche sport, energia e turismo, ha un valore stimato di 130 miliardi. Se il paese saprà attivarne il potenziale ancora inespresso, si creeranno ulteriori ingenti risorse. L'industria marittima è capace di stimolare sviluppo, occupazione qualificata e innovazione; è una risorsa indispensabile, anzi insostituibile. Dobbiamo riuscire a congiungere le Alpi e il mare in un'unica prospettiva virtuosa ed è per questo che abbiamo più volte chiesto un'amministrazione dedicata alle politiche marittime, ma continuiamo a rivolgerci ancora ad almeno otto ministeri", ha sottolineato il presidente Mario Mattioli, aprendo la sua relazione all'assemblea della Confitarma.

"Il nostro quotidiano punto di riferimento - ha proseguito Mattioli - è il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con il quale auspichiamo, nel rispetto delle reciproche competenze, una sempre più stretta collaborazione per dare risposta alle nostre istanze perché il tempo è un fattore economico e le nostre imprese operano in un mondo globalizzato e, soprattutto, veloce. Chiediamo a questa amministrazione di proseguire nel percorso di rilancio della componente marittima e portuale all'interno di un ministero, forse troppo grande, che governa anche strade, ferrovie, aerei, dighe e seggiovie. A tal fine, è necessario che prosegua quel cambiamento culturale che vede le nostre navi non solo quali 'oggetti naviganti', ma come soggetti economici che creano valore aggiunto, indotto e occupazione per il paese. Un cambiamento che ci porterà a raggiungere il giusto equilibrio tra rigorosa attività di controllo e tempi e dinamiche dello shipping moderno".

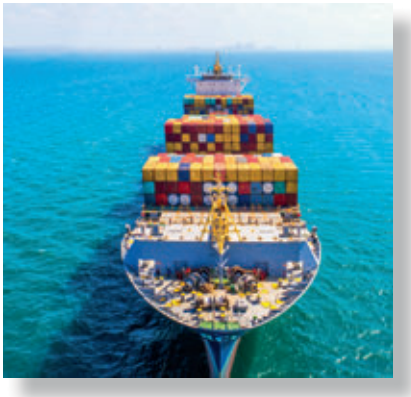
Una nave passeggeri nella laguna di Venezia. Mattioli ha detto: "Stiamo collaborando con il governo per trovare una soluzione che tuteli una città unica e meravigliosa e non ostacoli il turismo crocieristico"

Sul tema di raggiungere una governance unica per l'"economia del mare", sono arrivate alcune sottolineature da parte dei rappresentanti del governo presenti all'assemblea. Il ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, Sergio Costa, ha annunciato di aver costituito presso il ministero dell'Ambiente una direzione generale del mare che sarà operativa dal 1° gennaio 2020. "Sarà una struttura per il mare che 'oggi non c'è' per dialogare con gli armatori", ha detto Costa. Manlio Di Stefano, sottosegretario agli Esteri, ha concordato sull'esigenza fondamentale di avere un governance nazionale, dedicata, unica e di coordinamento per il settore del mare, sottolineando che "un'industria tecnologica come quella dello shipping non può essere imbrigliata dalla burocrazia e, quindi, senza dubbio, un coordinamento ancora più stretto non può che portare a un vantaggio reciproco".

Rivolgendosi in particolare al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, presente all'assemblea, Mattioli ha affrontato il tema del Registro Internazionale: "Il nostro settore non può prescindere dalla sua integrità. In queste ore, è in corso un processo di verifica comunitaria del regime italiano di aiuti di Stato ai trasporti marittimi che vede coinvolta l'amministrazione dei Trasporti, quale capofila dei ministeri competenti. Siamo certi che sarà possibile concludere

L'INTERVENTO DI CONTE

Nel suo intervento all'assemblea, il presidente del consiglio Giuseppe Conte ha ripreso alcuni temi sollevati dal presidente Mattioli. In particolare, si è soffermato sull'esigenza, sottolineata con forza dalla Confitarma, di sburocratizzare le procedure in campo marittimo: "E' ferma determinazione di questo governo semplificare la vita dei cittadini e delle imprese, anche attraverso un forte incentivo alla digitalizzazione del settore pubblico e di quello privato. Vogliamo un'Italia più digitalizzata in tutti i settori ed è chiaro che la pubblica amministrazione giocherà un ruolo fondamentale in questa direzione. Stiamo partendo da un processo di riorganizzazione anche del quadro regolatorio in assoluto e l'obiettivo è limitare tutti i vincoli dei provvedimenti amministrativi". Conte si è poi a lungo soffermato sulla "questione meridionale": "Stiamo lavorando a un grande piano per lo sviluppo del Mezzogiorno che dovrà 'trascinare' anche quello del centro e del nord del paese. Siamo in un sistema integrato: quando assicuriamo il rilancio di una area meno sviluppata ne beneficiano tutte le restanti parti del nostro territorio. In tale contesto, l'economia marittima gioca un ruolo economico e sociale fondamentale. Il nostro Mezzogiorno è letteralmente abbracciato dal mare che, infatti, da sempre riveste un ruolo chiave nei traffici commerciali e nello sviluppo del paese, rappresentando tutt'oggi un bacino ricco di giovani competenti e desiderosi di intraprendere le carriere del mare. In primis, proseguendo l'impegno nella formazione che, già oggi, ci aiuta a contrastare il fenomeno dell'abbandono, della dispersione scolastica, molto sentito nel sud". Il presidente del consiglio ha, quindi, affrontato il tema della sostenibilità: "Si parla tanto di Pil, dobbiamo coniugare questo concetto con il benessere equo e sostenibile. Non dobbiamo guardare solo agli indicatori economici ma anche a quelli che ci assicurano una migliore qualità della vita. Sull'ambiente il governo ha chiesto un patto con tutto il mondo industriale e produttivo, ritenendo il tema un'assoluta priorità. Per orientare in questo senso il nostro sistema, chiedo anche a voi di lavorare insieme per una politica orientata a un Green New Deal, un processo da facilitare attraverso meccanismi progressivi e soprattutto incentivanti".



Nel suo complesso la Blue Economy italiana vale 130 miliardi di euro

questa importante verifica attraverso la definizione degli interventi normativi necessari a puntualizzare quanto strettamente richiestoci dalla commissione europea, senza modificare o snaturare un modello di sviluppo studiato e implementato a livello internazionale. Uno strumento di sviluppo, quello del Registro Internazionale, che ha declinato in Italia le linee guida comunitarie per la rinascita delle flotte dell'Unione. E oggi l'Unione europea è il primo vettore del mondo, con il 40% del tonnellaggio mondiale. Il nostro Registro ha consentito l'espansione degli investimenti, il raddoppio e l'ammodernamento della flotta nazionale con navi sempre più green e la leadership mondiale in alcuni dei settori navali più sofisticati. Ma, soprattutto, la nostra bandiera si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, per la maggior parte italiani. Infatti, in vent'anni, l'occupazione marittima italiana e comunitaria sui traffici internazionali e sul grande cabotaggio è aumentata del 140%". Su questo punto, Paola De Micheli ha così risposto: "Stiamo lavorando in Europa per far valere le nostre specificità sul Registro Internazionale perché crediamo sia una misura destinata a migliorare la competitività delle nostre navi esattamente come il marebonus e il ferrobonus che hanno già dato risultati molto importanti". In conclusione della relazione, Mattioli si è posto una domanda: "Oggi la competizione si è spostata nel quadro europeo dove le condizioni di registrazione delle navi sono ormai praticamente equivalenti. Pertanto, la scelta della bandiera è determinata dalle condizioni del 'sistema paese'. Il nostro sembra soffrire di quella che viene definita 'Sea blindness', l'incapacità di riconoscere il ruolo centrale dell'economia del mare per la nostra vita di ogni giorno. Ed ecco il punto: siamo un paese davvero 'marittimo'? Siamo una nazione shipping friendly? Abbiamo il coraggio di dedicare alle politiche marittime una governance unitaria? Io spero vivamente di sì". ■

Senza logistica l'Italia, nel mondo, gioca in serie B

"Oggi la logistica rappresenta il campo di gioco, il settore trainante dei nuovi assetti globali. L'Italia deve mettere a fuoco la propria prospettiva globale e costruire su di essa la propria collocazione logistica, geoeconomica, produttiva", ha detto il presidente Guido Nicolini, all'assemblea Confetra.

di **Paolo Giordano**

"Ho letto recentemente uno splendido aforisma, anonimo, di metà '800: Il bivio è sempre tra compiere una scelta o essere la scelta altrui. Ecco, io credo che queste parole siano particolarmente appropriate per l'Italia di oggi, dal punto di vista delle grandi dinamiche logistiche che stanno ridefinendo i rapporti di forza geopolitici e geoeconomici globali": così ha esordito, all'inizio della sua relazione all'assemblea della Confetra, il presidente Guido Nicolini. Tutta la sua relazione, del resto, ha ruotato intorno a un tema: siamo in un mondo "nuovo" che non ha più gli equilibri del primo decennio del 2000, ma dove si aprono nuove politiche e nuovi disegni, se si resta fuori da questa partita, da questa "scacchiera" si può essere certi che non si "conta" più, che si rimane relegati a un ruolo, e a uno sviluppo, secondario.

Con la "Via polare della Seta", alla quale lavorano cinesi e russi, il viaggio Shanghai-Rotterdam si accorcerà di 18 giorni

Due esempi molto chiari ha fatto Nicolini e riguardano entrambi la Cina. Il primo, la rotta artica e l'alleanza di Pechino con la Russia di Putin per realizzare il passaggio marittimo a nordest: 27 miliardi di investimenti. Obiettivo: far passare di lì, entro il 2024, 80 milioni di tonnellate di merce. Oggi da Shanghai a Rotterdam, passando per Suez, si impiegano 50 giorni. Con la "Via polare della seta" se ne impiegheranno 32. Navi cinesi hanno già collaudato le rotte. Il secondo, gli investimenti cinesi in Africa sono passati da 16 a 59 miliardi di dollari negli ultimi otto anni, e non sono solo investimenti infrastrutturali ma anche nel settore produttivo. Sono presenti nel continente africano circa 14 mila Pmi cinesi, un terzo delle quali nel settore manifatturiero. In Angola, Congo, Benin, Senegal, Mauritania, Gibuti, la Cina sta impiantando industrie nei settori automotive, meccanica, agroalimentare, abbigliamento. "Secondo l'Undesa - ha sottolineato Nicolini - il continente africano nel 2050 sarà abitato da una popolazione di 2,5 miliardi e sta economicamente crescendo al ritmo del 4% l'anno. Il tutto impreziosito dalla nascita lo scorso luglio - dopo quasi mezzo secolo di negoziati - dell'Area di libero scambio africana: abolizione delle dogane interne e mercato unico di 1,3 miliardi di consumatori. Il doppio di quello europeo, per intenderci. La nuova industria sino-africana, per stare in piedi, avrà bisogno di almeno un terzo di consumi interni al continente e due terzi di esportazioni. Prevalentemente verso l'Europa". L'Italia cosa deve fare nei confronti di questi eventi? "Possiamo angosciarci - ha detto Nicolini - perché la rotta artica potrebbe rendere obsoleta e in parte superata la funzione logistica del Terzo Valico e il corridoio Genova- Rotterdam? Oppure possiamo pianificare, programmare e attrezzare i nodi e la rete logistico-infrastrutturale del paese affinché l'Italia si candidi a essere il Gate di accesso in Europa della nuova manifattura sino-subsahariana? Magari candidandoci anche a offrire una lavorazione di ultimo miglio su quelle merci e quelle produzioni, arricchite dalla capacità industriale italiana, e portate poi in Europa grazie all'industria logistica italiana". L'aspetto che ci riguarda più da vicino è che l'Olanda è il secondo paese per investimenti nel continente africano, 63 miliardi di dollari: in Africa, la Cina porta la manifattura e l'Olanda la logistica. "E noi? Parliamo solo di migranti, o vogliamo darci una strategia logistica che ci posizioni nel 'mondo nuovo' in maniera dinamica

e competitiva?" si è chiesto il presidente della Confetra.

Nicolini si è quindi rivolto al ministro Paola De Micheli: "Le siamo grati per aver citato il termine 'logistica', riempiendolo di contenuti e proposte, nelle linee programmatiche che il 15 ottobre ha presentato al parlamento. E' assai raro che tale termine compaia nel dibattito pubblico. Ed è assai bizzarro considerato che, come visto, il mondo intero sta discutendo e scegliendo strategie di posizionamento geoeconomico, logistico, produttivo. Oggi la logistica rappresenta il campo di gioco, il settore trainante dei nuovi assetti globali". L'Italia deve trovare "il proprio posto nel mondo": mettere a fuoco la propria prospettiva globale, costruire in base ad essa la propria collocazione logistica, geoeconomica, produttiva. E sempre in base ad essa valutare come attrezzarsi per rispondere alla domanda anch'essa globale di mobilità delle merci: valorizzando la nostra posizione geostrategica, il nostro know how logistico, la capacità di resilienza delle imprese del settore, il genius loci della nostra manifattura, le competenze delle nostre eccellenze nel mondo della ricerca applicata". "Abbiamo bisogno di maturare una identità logistica nazionale, una nuova idea di 'Made in Italy logistico' - sintesi di trasporto, infrastrutture, manifattura e ricerca - che parta dalla nostra vantaggiosa collocazione geostrategica. Tuttavia qualunque policy per la logistica non può che discendere dal ruolo complessivo che l'intero paese vorrà darsi nell'economia mondiale di oggi e dei prossimi decenni", ha aggiunto Nicolini. ■

Panorama del porto di Gibuti. "In Africa, l'Olanda sta investendo miliardi di dollari e ci sta portando la logistica", sottolinea Nicolini

LOGISTICA: "SCONOSCIUTA" AGLI ITALIANI

A differenza di quanto è avvenuto in diversi altri paesi europei, in Italia la logistica è sempre stata considerata, ad esempio dalla politica e dai grandi network televisivi, un settore "minore". Non citiamo, per carità di patria, l'Olanda, che ha costruito, si può dire, le sue "fortune" proprio sulla logistica. Spesso gli addetti ai lavori del settore parlano di un "deficit culturale", cosa vera, però bisognerebbe anche capire questo deficit da cosa dipende e da cosa deriva. Sarebbe necessario per "correggere il tiro" anche a livello dell'opinione pubblica, che di "logistica" ne sa davvero poco. Lo dimostra un'indagine svolta dall'Ipsos e presentata dal direttore dell'istituto, Nando Pagnoncelli, in occasione dell'assemblea della Confetra. A dire il vero, dall'indagine emerge un dato più preoccupante: gli italiani rappresentano il paese dove la percezione dei fatti è la più lontana dalla realtà. Secondo l'indagine Ipsos, l'Italia guida questa speciale classifica con un valore 100, il più alto, a seguire ci sono Usa (90), Francia (86), Australia (75), mentre chiudono la classifica Germania (64) e Svezia (56). Siamo, quindi, i più lontani dalla realtà. Questo spiega in parte anche la "sottovalutazione" della logistica, che viene percepita solo quando ci sono i camion in fila sulle autostrade. L'"ignoranza" è presente anche nel settore dell'economia: l'ormai tristemente famoso "spread" è sconosciuto al 57% degli intervistati, mentre il 29% ha dato la risposta giusta, dietro "sollecitazioni", e solo il 17% ha risposto subito correttamente (pure il significato di "recessione" è ignoto al 46% del campione). Anche i "primati" del nostro paese sono semisconosciuti: solo il 21% degli intervistati sa che siamo il secondo paese in Europa per valore aggiunto della manifattura. Venendo alla logistica, solamente il 10% del campione considera il settore come "strategico". La logistica si colloca all'ultimo posto tra quelli elencati alla pari del settore bancario/assicurativo. Inoltre, soltanto il 3% indica la logistica come "prioritaria". Infine, l'affermazione che la logistica produce il 9% del Pil del paese, seconda dietro alla manifattura, è conosciuta solo dall'8% degli intervistati, mentre il 71% la ritiene "credibile" e il 21% "non credibile". Anche l'affermazione che l'Italia è il primo paese in Europa e il secondo al mondo per il trasporto via traghetto di merci e camion è nota solo all'11%, mentre il 30% non la ritiene "credibile" e il 59% soltanto "possibile".

Logistica: le sfide del futuro

L'Osservatorio Gino Marchet ha presentato a Milano i risultati della ricerca 2019 sulla contract logistics: dati confortanti per lo sviluppo del settore.

di **Carlotta Valeri**

"La logistica si conferma un settore in fermento, con fatturato e volumi in crescita, spinto da soluzioni per l'efficienza energetica e applicazioni di logistica 4.0. Per cogliere le opportunità della rivoluzione 4.0 è necessario lavorare su nuovi modelli di organizzazione aziendale e sulla gestione delle informazioni. Nei prossimi anni la sfida degli operatori riguarderà la capacità di porsi non solo come gestori di flussi fisici, ma come integratori e garanti della qualità dei flussi informativi per i processi interni e lungo la filiera", ha affermato Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet della School of Management del Politecnico di Milano, commentando i risultati della ricerca 2019 dell'Osservatorio presentata all'Auditorium MiCo del capoluogo lombardo, durante il convegno "Tecnologia, organizzazione e competenze: la svolta per una logistica 4.0". Un commento al quale si è aggiunto quello di Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio: "La logistica 4.0 richiede un'evoluzione delle competenze già presenti in azienda, soprattutto nei ruoli decisionali, che devono essere in grado di innovare i processi e prendere decisioni basate sull'analisi dei dati, e necessita di nuove abilità legate a Big Data, intelligenza artificiale e automazione. Ma focalizzarsi sulle tecnologie non è più sufficiente per rispondere alle sfide del mercato: la capacità di unire tecnologia e organizzazione, adattando i nuovi strumenti ai diversi contesti e investendo sulle persone e sullo sviluppo di competenze, è la base per la logistica di domani".

Criticità per la logistica 4.0

(i risultati dell'indagine dell'Osservatorio Gino Marchet)

I risultati della ricerca presentata dall'Osservatorio sono incoraggianti per il settore. La Contract Logistics conferma la sua crescita nel 2018, con un fatturato previsto di 84 miliardi di euro, più 0,7% in termini reali rispetto all'anno precedente, che consolida il trend positivo degli ultimi cinque anni (più 0,6% nel 2018, più 1,3% nel 2017, più 1,7% nel 2016, più 0,7% nel 2015). Le previsioni 2019 rivelano un ulteriore lieve aumento in termini assoluti del fatturato, che a fine anno dovrebbe raggiungere quota 84,5 miliardi di euro, ma con un rallentamento del trend di crescita in termini reali (meno 0,2%) a causa dell'incertezza nel quadro nazionale e internazionale. Il fermento del settore è testimoniato da 76 di operazioni di fusione e acquisizione nel periodo 2015-2019 che hanno coinvolto fornitori di servizi di logistica internazionale (41% dei casi) e nazionale (59%), con oltre 500 milioni di fatturato complessivo delle aziende acquisite nel corso dell'anno. Si diffondono tecnologie per la logistica 4.0 che automatizzano attività di trasporto e di magazzino, permettono l'acquisizione di dati e stanno trasformando profondamente organizzazioni e ruoli della logistica, spingendo la domanda di nuove competenze soprattutto per l'analisi dei dati, l'automazione e l'intelligenza artificiale. I fornitori di servizi logistici iniziano a inserire profili 4.0 come Big Data Analyst, Digital Transformation manager, informatico logistico, informatico dell'automazione, manager dell'innovazione. Cresce anche l'attenzione alla sostenibilità, con diverse soluzioni di efficienza energetica nei magazzini come l'introduzione di car-

Secondo la ricerca dell'Osservatorio, nel subappalto per la gestione dei magazzini prevale ancora il ricorso alla cooperativa, ma aumenta l'eterogeneità dei modelli adottati

relli con batterie agli ioni di litio, l'uso di sistemi di ricarica batterie ad alta frequenza, sensori per il rilevamento del movimento e soluzioni per l'isolamento termico. Nel subappalto per la gestione dei magazzini prevale ancora il ricorso alla cooperativa (scelta dal 50% di aziende che si affidano a una sola soluzione), ma aumenta l'eterogeneità dei modelli adottati: il 70% degli operatori oltre alle cooperative sceglie di aumentare il personale dipendente, si affida a agenzie per il lavoro o a società. La scelta del modello organizzativo di subappalto ha ripercussioni su molti aspetti della gestione dell'appalto, come la visibilità sull'operatività e l'assenteismo, la certezza sul pagamento dei contributi e la flessibilità.

La crescita del fatturato è trainata dai grandi operatori, che mostrano un incremento del 6,3% dal 2016 al 2017, mentre la redditività rimane stabile al 3,9%. Continua la spinta della logistica in outsourcing, che raggiunge un valore di 47,5 miliardi di euro (più 2,2 miliardi sul 2016) e rappresenta il 41,7% delle attività logistiche (più 12,9% rispetto al 2009). La Strategic Contract Logistics, cioè l'esternalizzazione di una parte rilevante del processo logistico a un unico fornitore, cresce più del mercato complessivo (più 17,5% in otto anni), toccando quota 9,6 miliardi di euro su un valore totale del mercato logistico pari a 113,8 miliardi di euro. Resta stabile, a poco più di 97 mila, il numero di imprese attive nel settore, tra cui si rileva da un lato la ripresa del numero di autotrasportatori (più 0,5%) e dall'altro la contrazione di spedizionieri (meno 4,8%) e operatori logistici (meno 3,4%).

Un dato che emerge dalla ricerca è che la rivoluzione 4.0 sta prendendo sempre più piede, sia tra i magazzini che nel trasporto, con soluzioni che automatizzano le attività di stoccaggio, movimentazione, trasporto e strumenti per raccogliere, condividere e trasformare i dati disponibili in informazioni utili a orientare le decisioni di business e a migliorare i processi di gestione del magazzino e delle flotte di veicoli, la digitalizzazione degli scambi informativi e la tracciabilità di consegna. La tecnologia non è più una "barriera", mentre gli ostacoli percepiti sono la necessità di adattare i sistemi informativi e i modelli organizzativi (26%), l'esigenza di cambiare modalità di lavoro (21%) e la capacità di gestione del dato (21%). La diffusione della logistica 4.0 passa nelle organizzazioni dalla cultura del dato. Il ruolo della funzione IT oggi diventa quindi fondamentale: nel 20% delle aziende logistiche l'incidenza del budget IT sul fatturato è superiore al 10% e in crescita, il 32% ha aumentato le risorse IT negli ultimi cinque anni (con una crescita media del 42%). La digitalizzazione richiede nuove competenze professionali e il rafforzamento di quelle già presenti. Tra i fornitori di servizi logistici i ruoli che stanno cambiando maggiormente sono legati alle attività di magazzino e trasporto, come l'ingegnere logistico (per il 76% del campione), il gestore fornitore di rete (55%), l'autista (45%), il planner dei trasporti (41%) e il site manager (34%). Gli altri profili più coinvolti dalle trasformazioni del settore sono il solution designer (lo sviluppatore dei progetti dei committenti, 55%), il direttore IT (38%) e il direttore HR (24%). Questi ruoli devono migliorare soprattutto le competenze specifiche delle loro mansioni, come la capacità di pianificazione e soluzione dei problemi per il site manager (60%) e il planner dei trasporti (50%), la definizione e gestione di metriche per misurare i risultati ottenuti per l'ingegnere logistico (40%) e le conoscenze di sicurezza informatica per il direttore IT (33%). ■

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

Assologistica

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

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

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

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

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

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

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

MILANO - Via Cornalia 19
Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

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

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

A MILANO LA XV EDIZIONE

PREMIO IL LOGISTICO DELL'ANNO

PREMIATE LE "PUNTE" DI UNA LOGISTICA CHE CAMBIA

di **Valerio di Velo**

La XV Edizione del Logistico dell'Anno, che ha visto lo svolgimento di un convegno sulle "Sfide" che sta affrontando oggi la logistica, e su quelle che dovrà affrontare in un prossimo futuro, e la consegna dei riconoscimenti alle aziende e i premi ad personam, ha messo in evidenza come la manifestazione sia diventata un vero e significativo "termometro" delle tendenze che caratterizzano e attraversano il settore.

Una duplice lettura verso un unico obiettivo

La motivazione dei premi e i lavori del convegno hanno testimoniato che gli operatori logistici del nostro paese si stanno adeguando alle nuove esigenze di un mercato sempre più esigente e più "veloce".

La manifestazione della consegna dei premi del Logistico dell'Anno si è svolta, a Milano, presso la sede di Assolombarda, in una mattinata di intensi lavori, abilmente coordinati da Anna Maria Di Ruscio, ceo di Net-Consulting Cube. Lavori che si prestano a una duplice lettura: dall'angolazione degli interventi al convegno, con a titolo "Orizzonti e sfide della logistica di oggi e di quella che verrà", e da quella della motivazione delle menzioni speciali e dei premi assegnati alle aziende del settore nella stessa mattinata. Però, in qualunque maniera si voglia leggere la manifestazione, da ogni angolazione, ne emerge una sensazione unica: la logistica, in primo luogo trainata da un numero sempre più elevato di operatori che sono le "punte" e che svolgono la funzione di traino del settore, si sta sempre più velocemente evolvendo per confrontarsi con il mercato, con le esigenze sia dei committenti sia dei consumatori finali che diventano in continuazione più sofisticate. A grandi linee, e in sintesi, tre possono essere considerati i principali "campi di azione" sui quali oggi la logistica si sta misurando e che sono emersi dai lavori della mattinata: l'uso sempre più esteso in azienda, nei magazzini e nella connessione lungo l'intera filiera della digitalizzazione e di nuove tecnologie; la conseguente esigenza di modificare l'organizzazione aziendale e il tradizionale modello di lavoro per rispondere più adeguatamente alle nuove configurazioni e richieste del mercato; la risposta a un'attuale, oggettiva necessità di raccogliere la sfida della sostenibilità, esigenza oggi sempre più sentita a livello globale, non solo in termini ambientali, ma anche sotto gli aspetti economico-sociali, per trasformarla da costo a opportunità di sviluppo.

Il tavolo della presidenza del convegno

Diversi interventi al convegno si sono focalizzati, con differenti punti di osservazione, sul primo "campo di azione" che abbiamo indicato: un maggiore utilizzo in azienda di nuove tecnologie. In primo luogo, è stato affermato nel convegno, questa è una condizione necessaria per aumentare l'efficienza e ridurre tempi di lavoro e, quindi, costi. La soluzione tradizionale per raggiungere tali obiettivi era quella di "lavorare" sui subappalti: una soluzione non solo "insufficiente" e senza futuro perché mina alla base il possibile cammino sulla strada della "qualità", che oggi appare come l'unica percorribile per stare in maniera competitiva sul mercato, ma che potrebbe anche divenire impraticabile dati i maggiori controlli sul mercato del lavoro. In questo ambito tecnologico, grande attenzione deve essere dedicata alla digitalizzazione dei processi: una delle nuove sfide è quella di dare "continuità alle informazioni che devono viaggiare insieme alle merci, in maniera che i due flussi, a livello fisico e informativo siano strettamente collegati". Inoltre, è stato detto, deve prendere sempre più rilievo l'uso di "simulazioni" per valutare le strategie aziendali e capire come muoversi di fronte alle scelte da fare e alle istanze del mercato. Se ci spostiamo, per quanto riguarda questo aspetto tecnologico, sulle motivazioni dei premi, tante sono quelle che sottolineano come le aziende si stiano muovendo su tale fronte. Facciamo qualche esempio tra i tanti che potremmo fare. Tesisquare ha realizzato una piattaforma per la collaborazione multi-enterprise e la visibilità end-to-end della supply chain per il governo di tutti i processi

aziendali: Haier Europe ha deciso di integrare tutti suoi sistemi con tale piattaforma con l'obiettivo di gestire, con tracciabilità per tutte le fasi, i flussi di trasporto dai siti produttivi, o dagli impianti del fornitore, a tutti i propri magazzini dislocati in vari paesi d'Europa e alla destinazione finale del cliente. La società intergroup ha rinnovato i sistemi hardware e software, che non erano più rispondenti alle esigenze produttive dell'azienda, sostituendoli con un nuovo sistema informatico integrato che copre e collega tutte le diverse attività dell'azienda, colmandone le lacune operative che si erano registrate. Stef ha elaborato il progetto "Home Delivery", che permette di coprire tutto il territorio nazionale con automezzi e magazzini a temperatura controllata e si avvale di sistemi di controllo e tracciamento delle spedizioni che si interfacciano con i sistemi informatici dei clienti.

L'introduzione di nuovi sistemi tecnologici, come dicevamo in precedenza, ha avuto e sta avendo la conseguenza di modificare l'organizzazione aziendale, altro punto esaminato dai lavori del convegno. In primo luogo, la tecnologia sta avendo importanti riflessi sulla componente lavoro: "le persone devono essere condotte nell'era digitale e devono divenire sempre più parte di questo nuovo processo". Ciò richiede prima di tutto nuove competenze, nuove capacità, con risvolti decisivi sulla formazione. L'organizzazione aziendale deve divenire in generale un'altra cosa rispetto al passato e deve tendere a migliorare non solo le skill del personale, ma anche il suo modo di lavorare. Anche in questo caso, i premi hanno dimostrato che le aziende logistiche stanno facendo attenzione su tale versante. BCube, ad esempio, a varato il progetto "Play the game", rivolto a laureati e laureandi di ingegneria, informatica ed economia, con l'obiettivo sia di attrarre i migliori talenti, e con le maggiori potenzialità, sia di anticipare le esigenze aziendali sia di creare un collegamento con il territorio e con le università ed enti di formazione. Ceva ha avviato un progetto teso a coinvolgere i propri manager in un percorso formativo riconosciuto a livello europeo teso a rafforzare il loro mix di competenze. Kuehne + Nagel ha sviluppato iniziative per agevolare il personale nel trovare un miglior equilibrio tra lavoro e vita personale. Per l'azienda la Responsabilità sociale d'impresa significa vivere una cultura fondata su comportamenti responsabili e sostenibili in ogni aspetto dell'attività. Gefco, attraverso il progetto "Gefco University", una piattaforma online, ha reso possibile, attraverso l'uso di tecnologie multimediali, l'erogazione di corsi finalizzati a uno specifico percorso formativo. La piattaforma è sempre aperta ed è disponibile in 43 lingue e in ogni paese dove l'azienda è presente.

Il terzo "campo d'azione" che abbiamo sottolineato è quello della sostenibilità. Daniele Testi, presidente di Sos-Logistica, che aderisce ad Assologistica, ha messo in chiaro un elemento: "Già oggi, ma lo sarà sempre più in futuro,

inizia a essere logora la metodologia di contrattare i servizi logistici da parte dei committenti principalmente sulla base del prezzo. Questo perché la componente servizio conterà sempre più sul prodotto". E' vero che i risultati della sostenibilità "non vanno direttamente sui libri contabili", ma è altrettanto vero che il suo valore deve essere visto nel complesso dei sistemi sociale, economico, ambientale. Una cosa è certa, ha detto Testi: "L'economia circolare non si fa senza la logistica". Anche per il "capitolo" sostenibilità, diverse aziende hanno ottenuto riconoscimenti, come Number1 Logistics, Arcese, Chep Italia, Montalti MWM, per citarne alcune. In conclusione, la giornata dedicata al Premio Logistico dell'Anno ha scattato, si può dire, non solo un'istantanea sull'attuale "momento" logistico, ma soprattutto per come si attrezzerà, per riecheggiare il titolo del convegno, per "le sfide di domani" in una società, in un'economia che si evolvono sempre più rapidamente. ■

UN PREMIO A ORNELLA GIOLA

Il presidente di Assologistica Andrea Gentile ha consegnato un riconoscimento a Ornella Giola, attuale responsabile dell'ufficio stampa di Assologistica e del sito Euromerci, che 15 anni or sono ha ideato e realizzato l'evento Logistico dell'Anno e che è stata la vera "anima" di tutte le quindici edizioni. A Ornella, le congratulazioni della redazione di Euromerci.

PREMI AZIENDALI

ARCESE
Per l'impiego nella flotta aziendale di Low Tractor alimentati a LNG

Arcese ha introdotto quattro nuovi Iveco Stralis NP 460 FP Low Tractor alimentati a Gas Naturale Liquido (LNG), a seguito di un accordo con il costruttore. L'obiettivo comune è testare le performance dei mezzi, valutare quindi l'impiego di questo tipo di veicoli nel trasporto pesante verificando i rendimenti in termini di consumi, costi di manutenzione e gestione in funzione di un potenziale nuovo investimento di questi mezzi per i servizi della divisione Road Freight FTL (strada e multimodale). I veicoli sono stati scelti per la loro capacità di ridurre i consumi di carburante e massimizzare la capacità di carico, potendo trainare rimorchi Mega.

RITIRA IL PREMIO:
GUIDO PIETRO BERTOLONE, Ceo del Gruppo

BCUBE
Per il progetto BCUBE Connect

BCUBE Connect è una nuova divisione che nasce dalla fusione di molteplici esperienze aziendali nell'ambito trasporti e spedizioni e si inserisce in un percorso di valorizzazione e consolidamento delle sinergie interne, collegandole fra loro a vantaggio del cliente. Tale inedita divisione propone una gamma di prestazioni, dai servizi di gestione dell'ultimo miglio alle soluzioni FTL/LTL, dal project cargo fino all'offerta internazionale con servizi road&rail, customs broker, trasporti eccezionali e control tower, valorizzando nel contempo il concetto del trasporto come elemento integrante nell'offerta dei servizi di logistica integrata.

RITIRANO IL PREMIO:
MATTHIEU GASSELIN, managing director BCUBE Connect; **ENRICO BAZZI** , Ceo di BCUBE

CePIM – INTERPORTO DI PARMA
Per il progetto di sviluppo intermodale dell'interporto

Scopo del progetto è di modernizzare l'assetto intermodale dell'interporto per accrescerne la competitività, migliorandone l'accessibilità e la capacità operativa, grazie all'elettrificazione e all'ammodernamento con elevati contenuti tecnologici della rete ferroviaria di collegamento con la stazione di Castelguelfo. Ciò garantisce una maggiore economicità ed efficienza del trasporto intermodale e multimodale. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo terminal intermodale con binari a standard europei (superiori a 750 metri di lunghezza) e con una superficie di circa 140 mila mq.

RITIRA IL PREMIO:
Il team, guidato dall'amministratore delegato e presidente **LUIGI CAPITANI**

CEVA LOGISTICS ITALIA
Per il percorso di certificazione ELA per warehouse e platform manager

Ceva è la prima azienda logistica in Italia a certificare tutti i dipendenti con un ruolo operativo chiave attraverso il programma di certificazione European Logistics Association-ELA. L'obiettivo è di coinvolgere tutti i warehouse e platform manager in un percorso formativo riconosciuto a livello europeo per rafforzare il loro mix di competenze. Il tutto è avvenuto partendo da un assessment iniziale, passando poi per diverse giornate formative per ampliare le conoscenze e infine certificare le competenze maturate. Tra aprile e giugno 2019 si è tenuto l'esame di certificazione, che ha visto 35 delle figure chiave aziendali prendere l'attestato.

RITIRANO IL PREMIO:
LUISA MARTINO, VP human resources, communication & security; **CLAUDIO BOSCHETTI**, contract logistics & ground managing director

CHEP ITALIA
Per il progetto nuovo pallet europeo B1208A

L'efficienza in linee automatizzate, la riduzione dei danni e più sicurezza sono aspetti fondamentali nel servizio di pallet pooling. Per rispondere alle esigenze della supply chain, Chep ha messo a punto il nuovo pallet B1208A con un design innovativo, che consente maggiore qualità. Dopo la fase di comunicazione ai clienti e la conversione delle linee produttive, ha preso il via la consegna dei nuovi pallet. I risultati sono stati molto positivi: più di 1,5 milioni di pallet immessi, difetti al ripiano superiore ridotti di oltre il 50%, utilizzo di 500 alberi in meno ogni anno, riduzione delle rilavorazioni, dei rischi ergonomici e di incidenti.

RITIRANO IL PREMIO:
FRANCESCA AMADEI, country general manager; **ALESSANDRO CARONIA**, timber procurement specialist; **DANIELA RANA**, marketing manager

CODOGNOTTO ITALIA
Per il progetto di digitalizzazione dei corridoi di trasporto

Dal 2014, il gruppo Codognotto ha intrapreso un percorso di progressiva apertura al tema ricerca e sviluppo. Primo passo è stata la creazione di un'area marketing&innovazione incaricata di realizzare un'azione tecnologica all'avanguardia e di coordinare un Innovation Board, istituito con tutte le principali funzioni operative aziendali. Il gruppo ha attivato un progetto di lungo periodo finalizzato a digitalizzare processi operativi, gestionali e amministrativi. Importante anche la credibilità e il riconoscimento internazionale: risultato confermato dalla partecipazione a undici progetti di R&S finanziati a livello europeo.

RITIRA IL PREMIO:
MANUEL SCARAMUZZA, direttore logistica e distribuzione

CONAD DEL TIRRENO E MONDELEZ INTERNATIONAL

Per il progetto "Logistica 4.0: unione tra tecnologia e collaborazione"

Dal 2016, Mondelez International e Conad del Tirreno condividono la stessa visione di partnership e hanno costruito le basi per una collaborazione che indagasse progetti con potenziali benefici lungo tutte le fasi della filiera. In questa collaborazione le tecnologie e la logistica 4.0 sono state cruciali per poter ottenere tutti i benefici, anche da un punto di vista sistemico. Le tecnologie evidenziate sono però state inserite in un sistema più ampio di collaborazione, le cui iniziative si sono sviluppate in quattro macrofasi della filiera: trasmissione ordini; allestimento ordini; spedizione; ricevimento-scarico.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Conad: **MENTORE GIORGETTI**, supply chain manager di Conad Nord Ovest; per Mondelez International: **VALTER MORIONDO**, customer collaboration & order fulfillment manager; **MARCO SCHIAVO**, customer collaboration specialist

CONSORZIO ZAI – INTERPORTO QUADRANTE EUROPA

Per il progetto "Nodo Datex – Interscambio dati intermodale"

Nel progetto sono coinvolti l'Interporto Quadrante Europa, il centro studi Zailog, il Consorzio ZAI e il Quadrante Servizi. Il progetto, che inizierà a essere operativo a fine anno, prevede un sistema informativo di interscambio dati tra la rete autostradale di riferimento, in particolare A22 e A4, e l'interporto veronese. Verranno così fornite informazioni agli autotrasportatori in arrivo o partenza per pianificare meglio il viaggio o intervenire in caso di problematiche di tipo ferroviario o autostradale. Il sistema informativo sarà condiviso con le relative concessionarie di A22 e A4 mediante il protocollo europeo Datex II. L'integrazione mediante protocolli internazionali è il vero valore aggiunto.

RITIRA IL PREMIO:
PIER LUIGI TOFFALORI, consigliere

DB CARGO

Per l'innovativo hub presso l'impianto di Cervignano del Friuli

La società ferroviaria ha aperto di recente un hub presso l'impianto di Cervignano del Friuli, Udine. Il nuovo hub garantisce l'accessibilità anche al trasporto a "carro singolo", servizio che nasce per permettere a interporti e imprese, che non hanno i quantitativi per fare treni completi, di spedire anche piccoli gruppi di carri. Permette inoltre le spedizioni "convenzionali" e consente di integrare il Friuli Venezia Giulia in maniera stabile al sistema di carro singolo europeo di DB Cargo inizialmente con tre frequenze settimanali attraverso il transito di Tarvisio da e per lo scalo internazionale di Monaco di Baviera, da dove è possibile rilanciare i carri presso tutte le destinazioni europee del network di DB Cargo.

RITIRA IL PREMIO:
PIERALBERTO VECCHI, head of international sales Italy

DHL SUPPLY CHAIN ITALY E MEDIAMARKET

Per il progetto supply chain "Fatta apposta per me"

MediaWorld, grazie alla partnership con DHL Supply Chain, ha ridisegnato il proprio modello logistico grazie a un progetto finalizzato alla costruzione di una logistica basata sul cliente (una supply chain "fatta apposta per me"). Il progetto ha superato il concetto di magazzino B2B/B2C e ha creato invece magazzini customer centric. Posizionate una in Lombardia (Lacchiarella) e una in Campania (Caserta), le due strutture usano i più moderni processi e le tecnologie più innovative per gestire i prodotti da vendere nei punti della rete MediaWorld in modo da rispondere contemporaneamente alle esigenze del mercato sia B2B che B2C con tempistiche che seguono e accontentano il cliente, ormai abituato all'omnicanalità.

RITIRANO IL PREMIO:
Per DHL: **GIANNI PIRODDI**, consumer & retail group general manager; per MediaWorld : **ENRICO VENDRUSCOLO**, supply chain director

DKV EURO SERVICE

Per la piattaforma "DKV Eco Trucker"

La nuova piattaforma digitale, sviluppata da DKV Euro Service e dai partner TomTom Telematics, Daimler Fleetboard e Styletronic, indica agli autisti come raggiungere le stazioni di carburante del network meno costose, seguendo il percorso più economico. Le funzioni di Eco Trucker possono essere configurate in modo flessibile. La piattaforma Eco Trucker fornisce anche consigli di guida sostenibile e permette di creare un programma di incentivi per motivare gli autisti ad aderire al piano rifornimenti e a consumare meno (con risparmi fino al 15%), seguendo sempre il percorso più efficiente.

RITIRANO IL PREMIO:
MARCO BERARDELLI, managing director Italia; **ALESSANDRO GERINI**, telesales & marketing manager Italia

ECORNATURASÌ

Per l'innovativo polo logistico realizzato nell'interporto di Bologna

L'attività di magazzino è sempre più complessa in quanto orientata a una crescente customizzazione. Inoltre, è sempre più difficile trovare personale disponibile a mansioni non professionalizzanti e impegnative dal punto fisico. Partita da questi presupposti, la società (nata dalla fusione di Ecor, distributore all'ingrosso di prodotti biologici e biodinamici, e la catena italiana di supermercati NaturaSì) ha creato ambienti di lavoro confortevoli, definito processi meno impattanti sugli operatori e al tempo stesso portatori di efficienza. E' stato così definito un layout di magazzino in cui regna una fortissima integrazione tra attività automatizzate, attività manuali e ibride: una declinazione reale della filosofia 4.0.

RITIRA IL PREMIO:
MARIO CICOLECCHIA, responsabile logistica

FERCAM

Per il progetto di un sistema automatico di stoccaggio e alimentazione picking nel magazzino di Bologna

L'obiettivo primario del progetto consiste nel demandare a un sistema automatico le attività di stoccaggio e di alimentazione del picking. Ciò al fine di migliorare le performance operative, aumentare la qualità del servizio e ridurre il costo logistico per effetto dell'impatto positivo tra il sopravvenuto costo di investimento ammortizzato in dieci anni (con il beneficio dell'iperammortamento) e la riduzione dei costi di handling. Il progetto è stato concepito in base alle esigenze di uno specifico cliente ed è modulabile in modo scalare. Sarà inoltre sempre possibile gestire in contemporanea merci di più committenti, tracciati autonomamente all'interno di diversi magazzini.

RITIRA IL PREMIO:
MAURIZIO VIONI, direttore della divisione logistics

FM LOGISTIC

Per il progetto "Future moves program" di alta formazione logistica per giovani laureati

Ventiquattro mesi di formazione personalizzata, due missioni a livello europeo, sei mesi di esperienza all'estero è quanto prevede il Future Moves Program di FM Logistic, il progetto pensato per reclutare laureati nel settore della logistica. Giunto alla terza edizione, il programma offre ai partecipanti l'opportunità di svolgere un percorso di formazione internazionale della durata di due anni nei diversi ambiti in cui opera FM Logistic. E' articolato in due parti: dopo un primo periodo di 12 mesi nel paese d'origine, i partecipanti completeranno il loro percorso grazie a due esperienze all'estero di tre mesi ciascuna, presso uno dei nove paesi europei in cui il 3PL è presente.

RITIRA IL PREMIO:
ANDREA FUMAGALLI, HR manager

GEFCO ITALIA

Per il progetto "Gefco University"

Gefco University ha coinvolto numerose risorse e manager; si avvale come partner di un'azienda leader nei software in ambiente cloud per la formazione e la gestione del capitale umano. Questo rende possibile l'erogazione di corsi on line finalizzati a uno specifico progetto e percorso formativo. Gefco University è una piattaforma on line dove, grazie all'uso di tecnologie multimediali e di Internet, si effettuano corsi di formazione professionale. L'accesso alle risorse e ai servizi è semplificato dagli strumenti digital e dalla connessione da remoto. La piattaforma è sempre aperta, con accesso 24 ore su 24, 7 giorni su 7; è disponibile in 43 lingue e in ogni paese dove è presente Gefco.

RITIRA IL PREMIO:
MADDALENA MAGNI, HR manager

GEODIS

Per il progetto "Analisi predittiva e Big Data portal"

Geodis ha sviluppato la soluzione "ORD – ORTEC ROUTING & DISPATCH e OMA - ORTEC MOBILE APP" completamente integrata con il TMS aziendale. La prima consiste in un tool per la pianificazione dei viaggi, mentre la seconda è un'app per smartphone per la tracciabilità delle merci e del mezzo. Le informazioni raccolte nei database di ORD e OMA vengono a loro volta gestite mediante un ultimo strumento di Business Intelligence, il Big Data Portal. Si tratta di un tool di analisi predittiva, ossia uno studio intelligente dei dati relativi alle precedenti consegne che - integrato con ORD - produce un rapporto analitico dei dati per un miglioramento continuo dei livelli di servizio e per l'ottimizzazione delle risorse.

RITIRA IL PREMIO:
ANTONIO OTTAVIANI, business area director Italia

HAIER EUROPE E TESISQUARE

Per il progetto "Supply Chain Visibility" a supporto dell'innovazione e unicità di prodotto

Attraverso questo progetto, la società Haier Europe ha integrato tutti i suoi sistemi con la Tesisquare Platform, piattaforma per la collaborazione multi-enterprise e la visibilità end-to-end della supply chain, per il governo di tutti i processi aziendali. L'obiettivo è stato quello di gestire i flussi di trasporto dai propri siti produttivi, o dagli impianti del fornitore, ai magazzini dei vari paesi in cui l'azienda opera o al cliente finale con la tracciabilità per tutte le fasi e la visibilità completa dei container (SKU in viaggio) e delle navi per rispondere alle necessità del cliente.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Haier Europe: **SIDNEY PINZANI**, head of logistics; per Tesisquare: **RICCARDO CICERO**, business executive

INTERGROUP

Per l'innovativo sistema informatico aziendale centralizzato

L'impresa ha realizzato un sistema informatico che fornisce il supporto tecnologico per affrontare tempestivamente le richieste dei clienti e automatizzare i processi manuali di basso profilo. Infatti, è stato progettato un sistema informativo integrato al cui centro è stato inserito un ERP le cui caratteristiche principali sono immediatezza (con pochi "click" si gestiscono gli ordini), tempestività (risponde a picchi improvvisi), accountability (dà trasparenza nella gestione della merce conto terzi, rintracciabile in qualunque momento). In quest'ottica è stata rinnovata l'infrastruttura software e hardware al fine di colmare le lacune operative che rallentavano i flussi aziendali.

RITIRA IL PREMIO:
RICCARDO SCIOLTI, direttore generale

INTERPORTO SERVIZI CARGO

Per il progetto treni merci ad alta velocità/alta capacità tra nord e sud Italia

ISC-Interporto Servizi Cargo (impresa ferroviaria privata di proprietà al 100% dell'Interporto Campano) ha studiato insieme a Rfi, per superare le carenze infrastrutturali nel collegamento sud-nord, alternative, giungendo alla scelta di utilizzare la rete Alta velocità/Alta capacità tra Bologna e Firenze, linea che permette il trasporto via ferrovia di rimorchi "P400". Stanno quindi per partire servizi con treni merci AV, in particolare collegando Verona, Melzo e Novara con Pomezia per un totale di 36 treni alla settimana e 1.700 treni l'anno. In questo modo si prevede di trasportare via treno circa 50.000 rimorchi l'anno. Una seconda fase del progetto prevede anche di collegare i tre hub del nord Italia con Nola.

RITIRA IL PREMIO:
FRANCESCO PAGNI, direttore generale

JONES LANG LASALLE - TEAM RESEARCH

Per il progetto "Mappatura nazionale degli immobili per la logistica moderna"

JLL ha monitorato tutti gli immobili di logistica moderna diffusi a livello nazionale con superfice superiore a 5.000 mq considerando proprietari istituzionali e privati, aeroporti e interporti. Obiettivo primario della ricerca è la trasparenza del mercato. Oggi JLL è in grado di fornire una fotografia aggiornata e puntuale di ogni singolo mercato di riferimento, esprimendo un tasso di vacancy affidabile e reale. La mappatura consente inoltre di identificare i network logistici e valutare in un'ottica di sistema possibili ottimizzazioni e approcci collaborativi in ambito supply chain. La metodologia di lavoro applicata (8 mesi di analisi e ricerca) si è basata su un metodo scientifico.

RITIRANO IL PREMIO:
ELENA ZANLORENZI, head of research; **ELENA DI BIASE**, head of logistics capital market; **FAUSTINO MUSICCO**, head of logistics agency; **GAETANO IMPERATO**, logistics capital markets

KUEHNE + NAGEL ITALIA

Per il progetto orario flessibile e smart working

Kuehne + Nagel ha sviluppato una serie di iniziative volte ad aiutare i dipendenti nel trovare un miglior equilibrio tra lavoro e vita personale attraverso un approccio imperniato su fiducia, soddisfazione e performance. Tra queste, rientrano l'avvio a livello nazionale dello Smart Working e dell'orario di lavoro flessibile. Buono per le persone, buono per l'ambiente: grazie a queste iniziative, l'operatore ha contribuito a risparmiare emissioni per oltre 8.300 kg di CO2 in 6 mesi. Per Kuehne + Nagel, Responsabilità Sociale d'Impresa (CSR) significa vivere una cultura fondata su comportamenti responsabili e sostenibili in ogni aspetto del business.

RITIRANO IL PREMIO:
PAOLO BARACCHI, direttore HR; **MARISA GAMBA**, compensation & benefit; **ENRICA MARINIELLO**, internal communication

LKW WALTER INTERNATIONALE TRANSPORTORGANISATION

Per il significativo impiego, anche in Italia, del trasporto intermodale

L'azienda privata austriaca (a conduzione familiare) effettua più di 1,5 milioni di carichi completi/anno, di cui oltre 390 mila con il sistema intermodale, che nel 2018 ha consentito un risparmio di 330 mila tonnellate di CO2. LKW Walter si occupa dell'organizzazione di trasporti completi in tutta Europa, Russia, Asia Centrale, Medio Oriente e Nord Africa. In Europa è uno dei leader nel settore intermodale sia su strada-rotaia sia su strada-mare. Con oltre 300 partenze giornaliere su più di 200 tratte che si sviluppano su rete ferroviaria e tramite trasporto marittimo a corto raggio, l'azienda collega tutti i centri economici importanti d'Europa nel trasporto combinato. L'Italia in questo contesto rappresenta un paese "chiave".

RITIRA IL PREMIO:
HELMUT EDER, member of the board

LOGISTICA UNO EUROPE

Per il progetto "Vision Zero"

Con Vision Zero - ovvero un nuovo approccio per la salute e sicurezza sul lavoro in azienda - il 3PL ha iniziato a sviluppare una cultura della prevenzione all'interno dell'azienda, nonché di accrescere il livello di responsabilità sociale anche nei confronti di tutti i dipendenti e di offrire un nuovo approccio al team aziendale che integri le tre dimensioni: sicurezza, salute e benessere nei luoghi di lavoro. Logistica Uno aderisce alle piattaforme SEDEX (conformità SMETA 4 PILLARS) ed Ecovadis (Silver Recognition Level) per il proprio rating di sicurezza, ambiente, etico-sociale. Possiede inoltre la certificazione BS OSHAS 18001, con previsione di passaggio alla ISO 45001 nell'anno 2020.

RITIRANO IL PREMIO:
GIANLUCA GODI, responsabile qualità, salute, sicurezza e ambiente; **GIANLUCA CORNELLI**, supply chain manager

LONATO SPA

Per lo speciale rapporto di collaborazione con la Duferco International Trading Holding

L'incremento dell'internazionalizzazione di Lonato Spa è importante non solo per la collaborazione con una prestigiosa società qual è Duferco International Trading Holding, ma anche per l'innovativa modalità di integrazione dei servizi logistici con quelli documentali. Ad esempio, i servizi comprendono l'emissione di "certificati di deposito", il mantenimento in essere di procedure di responsabilità sociale e anti-corruzione, la classificazione dei prodotti tramite il gestionale Warehousing Management System in grado di associare lettura dei codici alla fotografia del prodotto catturata dallo stesso dispositivo RFID.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Lonato Spa: **MAURIZIO PEROTTI**, direttore; per la Duferco International Trading Holding: **KRISTINA AVRAMOVA**, specialista di logistica; **ENRICO MANUEL GAMBA**, logistico

MONTALTI WORLDWIDE MOVING E STYMA CONSULENZA ENERGETICA

Per l'attivazione di un energy management system a supporto di un impianto frigorifero

Gli investimenti in nuove celle frigorifere degli ultimi anni, e ancora in corso, fanno della Montalti Worldwide Moving-MWM un attore rilevante nello stoccaggio e preparazione ordine frigorifero a livello nazionale. L'operatore dispone di un volume refrigerato complessivo di 38.700 mc (più che raddoppiato in tre anni). Nel 2012, con un investimento in un impianto fotovoltaico di ultima generazione, con 650 kW di potenza, l'azienda era certa di poter soddisfare il consumo di energia interno, ma il risultato è stato ottenuto solo in parte. Incontrando il partner Styma Consulenza Energetica, MWM ha attivato un Energy Management System che ha permesso un risparmio molto importante.

RITIRANO IL PREMIO:
Per la MWM: **MASSIMILIANO** e **MICHELE MONTALTI**, amministratori; per Styma: **ENRICO MONTEVECCHI**, general manager

MULTILOGISTICS

Per il progetto "Italy spare parts management & 2h / 4h delivery"

Il progetto si è reso necessario per rispondere alle esigenze di clienti multinazionali che hanno la necessità di effettuare consegne immediate. Il servizio è dedicato al mondo dell'assistenza tecnica con particolare riguardo all'area delle telecomunicazioni. Il progetto consiste nello sviluppare software e relative infrastrutture per consentire la consegna, 24h/24h 7gg/7gg, della parte di ricambio al tecnico/utente finale nel più breve tempo possibile con l'instradamento più opportuno. Il software permette di controllare lo stock di un illimitato numero di magazzini regionali, consentendo agli stessi il prelievo, l'imballo ottimale, lo scarico da magazzino e l'instradamento verso il tecnico con servizi di consegna dedicati.

RITIRA IL PREMIO:
VITTORIO MASCOLINO, general manager supply chain division

NOLPAL, S.A.S.C. e GeD INGROSS

Per il progetto "Buono Pallets OK", il buono pallet digitale per l'interscambio differito Epal

NolPal ha realizzato una piattaforma tecnologica conforme alla normativa ECR, indipendente, di tipo "Open Data", che permette agli interessati di entrare per monitorare e tracciare il flusso dei pallet. Dopo la consegna del bancale al destinatario, si genera Buono Pallets Ok, un buono elettronico, immesso nella rete tramite la piattaforma, dotato di un codice univoco legato a una transazione specifica, monitorabile per quantità, tratta, data di consegna ed emissione, consegnatario e destinatario. L'accettazione di questo sistema nei servizi offerti da NolPal a IDM, 3PL e GDO genera trasparenza, possibilità di ritiro dei pallet in punti differenti da quelli di consegna, riduzione delle pratiche amministrative.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Ged Ingross: **GIUSEPPE MARSALA**, amministratore; per S.A.S.C.: **FRANCESCO VERSIGLIONI**, coordinatore area tecnica settore logistica; per NolPal: **PAOLO CASADEI**, direttore generale; **RICCARDO CASADEI**, amministratore delegato

NUMBER1 LOGISTICS GROUP

Per il progetto "Ridurre 100 viaggi all'anno"

"Ridurre 100 viaggi all'anno" è il progetto che Number1 Logistics Group porta avanti con uno dei suoi grandi clienti, il Gruppo Bauli. L'obiettivo è di ottimizzare la logistica riducendo le emissioni. In accordo con Bauli si è studiato l'effetto positivo dovuto al fatto di poter usufruire di due linee di confezionamento sull'asse nord-sud (una a Verona e una Caserta), anziché di una sola, come avveniva in precedenza. Ecologistico, software di ECR che misura e calcola le emissioni, ha analizzato i numeri del progetto evidenziando un risparmio di 60 bilici l'anno che ha portato a una riduzione del 58% di emissioni di CO2, del 56% di emissioni di PMx, per una riduzione di circa 100 viaggi l'anno.

RITIRA IL PREMIO:
RENZO SARTORI, presidente

PORTO INTERMODALE RAVENNA - S.A.P.I.R.

Per il moderno percorso teso all'aumento di efficienza dell'organizzazione aziendale

Nel 2018, S.A.P.I.R. ha avviato un'analisi dei processi aziendali per capire le possibilità di migliorarne l'efficienza. Tale percorso condurrà l'azienda, nell'arco di alcuni di anni, a un'informatizzazione molto avanzata. In sintesi, gli elementi di miglioramento sui quali si è deciso di lavorare sono stati: revisione completa delle attività; scomposizione e analisi delle attività dei singoli reparti; revisione del sistema di accreditamento e, successivamente, di accesso alle aree operative del terminal; riesame e completa informatizzazione delle procedure di coordinamento e di gestione delle interferenze, relativamente alle operazioni di imbarco/sbarco, nei confronti dell'impresa e del Comando Nave.

RITIRA IL PREMIO:
NICOLA RAMBELLI, direttore qualità, sicurezza, risorse umane

SIMPOOL E BAYER ITALIA

Per il progetto "GreenPallet Bayer 2.0"

Il GreenPallet Bayer 2.0 è composto al 100% da plastica riciclata, è al 100% riutilizzabile e al 100% recuperabile a fine vita. È la soluzione scelta da Bayer Italia per sostituire i pallet Epal con un tipo di pallet più ecologico, più performante, più duraturo, più economico. Simpool ha sviluppato una rete di partner specializzati che, a partire dal recupero dei rifiuti e attraverso un processo che non ne genera altri, lavora e riassembla la materia in un pallet dal design originale e adattabile alle specifiche esigenze del cliente. La soluzione proposta da Simpool permette di sostituire 10 pallet Epal con un solo GreenPallet Bayer 2.0 sfruttando la maggiore capacità di riutilizzo e la durabilità nelle movimentazioni da e verso i clienti.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Simpol: **ANGELO MANCUSO**, ceo; per Bayer Italia: **MICHELE PALUMBO**, head of supply chain management Italy

STEF ITALIA
Per il progetto "Stef Home Delivery"

Rispetto all'eCommerce tradizionale, quello del food fresco ha maggiore complessità: il mantenimento della temperatura lungo tutta la catena, la copertura di tutto il territorio nazionale, la gestione di giacenze e resi. Stef ha elaborato un'offerta in grado di rispondere a queste richieste del mercato mediante il progetto Home Delivery, in grado di coprire tutto il territorio nazionale con automezzi e magazzini completamente a temperatura controllata, unito a sistemi di controllo e di tracciamento delle spedizioni in grado di interfacciarsi con i sistemi informatici dei clienti, per velocizzare ulteriormente i processi. Il servizio ha già raggiunto prestazioni di rilievo: oltre 11.800 spedizioni al mese, l'88% delle quali consegnato entro 48 ore.

RITIRA IL PREMIO:
ANDREA ROSSI, direttore commerciale

XPO SUPPLY CHAIN ITALY
Per il progetto "SMARTLite"

All'interno di un percorso di miglioramento continuo, nell'ultimo anno, XPO Italia ha scelto anche di varare tools strandardizzati per aiutare le operations nelle sfide quotidiane e per permettere interventi in tempo reale volti a elidere gli impatti delle deviazioni rispetto a quanto pianificato. Attraverso lo strumento SMARTLite chiunque e ovunque può osservare in tempo reale le performance di ogni sito e di ogni reparto sotto un profilo di produzione, produttività e budget. Su base oraria (24 ore al giorno, 7 giorni su 7) viene alimentato un database da cui SMARTLite attinge per l'elaborazione di analisi grafiche facilmente intellegibili. Il tool è accessibile via smarthphone oppure PC.

RITIRA IL PREMIO:
ENRICO BONCINA, CI & implementations manager

TRANSPOREON e GDA
Per il progetto di digitalizzazione dei processi per la gestione del ricevimento merci

Il progetto riguarda la digitalizzazione dei processi per il ricevimento merci - mediante la piattaforma Mercareon di Transporeon - per la società distributiva GDA con la possibilità per il cliente di avere trasparenza sulle operazioni e lo stato degli scarichi presso il suo CeDi di Polla, Salerno. Questi i numeri del progetto: 650 fornitori e 350 trasportatori coinvolti, nonché circa 50 prenotazioni giornaliere. Risultati ottenuti: riduzione tempi d'attesa da 3 o 4 ore di media a un massimo di 45 minuti anche nei picchi stagionali, ottimizzazione del lavoro del team al ricevimento e alle baie e utilizzo dei dati per monitoraggio e valutazioni interne e verso fornitori.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Transporeon: **ALESSANDRO DE MARTINI**, country manager Italy; **ANDREA GEROLIMON**, customer success manager; per GDA: **COSTANTINO DI CARLO**, amministratore delegato; **FRANCO DI CORCIA**, logistics director VP; **FILIBERTO ROMANZI**, responsabile sistemi operativi

ER.I.C EMILIA-ROMAGNA INTERMODAL CLUSTER
Per la Corporate Academy di rete per l'innovazione e lo sviluppo delle competenze in ambito logistico-intermodale

Le imprese del cluster intermodale della regione Emilia-Romagna hanno promosso, attraverso la costituzione di una Corporate Academy di rete, inediti percorsi formativi gratuiti. Si tratta di due corsi: il primo, di alta formazione, per Intermodal Terminal Manager, figura manageriale con conoscenze e capacità in ambito logistico, infrastrutturale, intermodale e che opera all'interno dello staff direzionale in realtà complesse (interporti, scali intermodali, hub o strutture logistiche complesse); il secondo, sempre gratuito, per Terminal Operator.

RITIRANO IL PREMIO:
Per la Regione Emilia Romagna: **PAOLO FERRECCHI**, direttore generale della direzione Cura del Territorio e dell'Ambiente; per Dinazzano Po spa: **ALESSANDRA MANTUANO**, responsabile sistemi gestione sicurezza; per Interporto Bologna: **SERGIO CRESPI**, direttore generale; per il Terminal Rubiera: **GUIDO NICOLINI**, amministratore delegato; per Ce.PIM Interporto Parma: **LUIGI CAPITANI**, amministratore delegato; per l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale-Ravenna: **GAIA MARANI**, responsabile area relazioni esterne e promozione; per Terminali Italia - Gruppo FS: **FEDERICA CECCATO**, ceo project development advisor; per Lotras: **ARMANDO DI GIROLAMO** , amministratore unico; per Hupac: **FRANCESCO RUSSO**, responsabile servizio clienti e servizi doganali

WORLD CAPITAL REAL ESTATE
Per il progetto "Logistic Cup"

Logistic Cup è il primo torneo di calcio a 5 riservato agli operatori logistici in Italia e organizzato da World Capital. L'iniziativa mira ha creare un momento di incontro e dialogo tra i settori dell'immobiliare e della logistica. La prima edizione si è svolta nel 2018 e ha visto tra i partecipanti importanti player logistici come BCube, Ceva Logistics, Stef Italia, Innocenti Depositi, CD Group, Tuvia Italia, Number1 Logistics Group, Brivio & Viganò, GLS Italy, DHL Supply Chain, Sifte Berti e Multilogistics. In campo sono scesi anche l'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano e OSIL-Osservatorio sull'immobiliare logistico della LIUC Business School.

RITIRA IL PREMIO:
ANDREA FAINI, ceo

MENZIONI SPECIALI

BCUBE
Per il progetto BCUBE Experience "Play the Game"

Il progetto è stato pensato per dare ai giovani laureati e laureandi l'opportunità di crescere professionalmente attraverso un percorso aziendale stimolante e compatibile con le loro capacità e aspirazioni. La selezione è stata rivolta a giovani delle facoltà di ingegneria, economia e informatica residenti nelle province di Alessandria, Asti, Biella, Vercelli, Novara, Cuneo, Torino e altre province a una distanza massima di 40 chilometri dal quartier generale di BCUBE (a Casale Monferrato). Tra gli obiettivi del progetto: mappare e attrarre i migliori candidati, anticipare le esigenze aziendali, individuare le potenziali risorse del territorio, creare un collegamento tra università/enti di formazione e l'azienda.

RITIRANO IL PREMIO:
SARA CROCE, corporate organization & development manager; **EWA MICOR**, head of corporate communication

EFFEPIERRE E MRZ GROUP
Per il progetto M&A tra Pmi nel mondo dei trasporti

Federico Prestileo con Effepierre Logistics e Alberto Marenzana con Mrz Group hanno realizzato un progetto di accorpamento tra le due aziende, che ha permesso un ampliamento del processo d'internalizzazione di Mrz Group grazie a tutti i corrispondenti di Effepierre presenti oggi in ogni paese d'Europa, in più settori specialistici del mondo dei trasporti: liquidi chimici, polveri e granulati, solidi imballati e temperature controllate, permettendo nel contempo a Effepierre un potenziale notevole sviluppo, insieme a Mrz Group. Le due aziende hanno agito concretamente, facendo sistema nel mondo delle Pmi del trasporto e delle spedizioni, rafforzando i loro reciproci marchi.

RITIRANO IL PREMIO:
FEDERICO PRESTILEO, board member e past president di Effepierre; **ALBERTO MARENZANA**, presidente di Mrz Group

IORIO TRASPORTI E LOGISTICA
Per il significativo impegno nello sviluppo di traffici intermodali

Da circa un anno l'operatore, in collaborazione con ISC, unisce il Piemonte alla Campania con un collegamento ferroviario diretto - tre volte alla settimana nelle due direzioni - da Torino Orbassano a Nola, con tassi di occupazione molto elevati. Continua la sua crescita anche sulle altre direttrici nazionali (Lombardia, Veneto ed Emilia) rilanciando poi i traffici in Europa. Iorio opera anche nel settore rifiuti, che rappresenta il 30% dell'attività aziendale, impiegando sempre servizi su rotaia, con significativo dimezzamento dei costi, anche ambientali.

RITIRA IL PREMIO:
ANTONIO IORIO, amministratore unico

KUEHNE + NAGEL ITALIA
Per il piano spostamenti casa lavoro

Il progetto è stato recentemente ampliato nella sede di Torino al fine di ridurre le emissioni di CO2 (diminuendo l'impatto sull'ambiente) e di garantire migliori condizioni lavorative e di salute per i dipendenti. L'impegno di Kuehne + Nagel si è focalizzato sui seguenti obiettivi: ridurre la necessità degli spostamenti introducendo lo smart working; diminuire gli spostamenti accessori, mediante accordi con supermercati, farmacie, ecc. per effettuare consegne gratuite per i dipendenti in azienda; aumentare la qualità nonché l'appetibilità del trasporto collettivo; migliorare le infrastrutture per i ciclisti, al fine di rendere vantaggioso l'uso della bicicletta; favorire l'uso condiviso dell'auto.

RITIRANO IL PREMIO:
PAOLO GUIDI, direttore sales & marketing; **DAVIDE ALBANESI**, national business development manager

NOLPAL E CONAD SICILIA
Per il progetto "Exchange Pallets Management"

NolPal e Conad Sicilia sono i partner del progetto e hanno dato vita a un accordo finalizzato alla riduzione delle inefficienze economico-ambientali nella gestione del pallet da interscambio. NolPal si pone come gestore dei flussi informatici dei fornitori di Conad Sicilia. L'accordo prevede strumenti quali adozione di una piattaforma informatica per creare gemelli "digitali" dei pallet Epal movimentati; una lista quantitativa e qualitativa dei pallet non restituiti in diretta, ma da rendere in tempi differiti; un calendario delle restituzioni. Conad coopera assicurando restituzioni programmate, carichi completi, carichi selezionati e puliti da interfalde/film estensibili/etichette, consentendone quindi l'uso immediato.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Conad Sicilia: **SAVERIO SANTORO**, coordinatore logistica; per NolPal: **PAOLO CASADEI**, direttore generale; **ANTONIETTA CASADEI**, membro del consiglio di amministrazione

SACOM E INFOGESTWEB
Per il progetto di digitalizzazione, formazione e controllo del personale viaggiante nel trasporto merci

Il progetto risponde alla necessità di Sacom di proseguire nella crescita aziendale attraverso la digitalizzazione dei processi, il rispetto delle norme che disciplinano il settore dell'autotrasporto (in particolare quelle sui tempi di guida, pausa e riposo degli autisti), la dotazione di personale viaggiante formato al rispetto di tali norme. Ruolo attivo nel progetto è stato svolto da Infogestweb, provider di tecnologie e servizi per la conformità normativa e l'ottimizzazione del trasporto, ideatore del software Golia per il monitoraggio dei dati tachigrafici e l'organizzazione del lavoro degli autisti.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Sacom: **ANGELO COZZA**, amministratore; **GIANPIERO COZZA**, direttore sviluppo commerciale; per Infogestweb: **CLAUDIO CARRANO**, amministratore

SIMPOOL E ALBACAR
Per il progetto "Neetwork"

Formare Neet-Under 35 attraverso un percorso guidato di crescita professionale e dare fiducia a giovani motivati nelle regioni del centro-sud: questi gli obiettivi del progetto Neetwork promosso da Simpool e Albacar. Il progetto intende preparare figure altamente qualificate nella logistica associata agli imballaggi terziari e nella gestione delle plant specializzate. Simpool e Albacar hanno avviato il progetto a ottobre 2018 con la promessa di un contratto di assunzione o agevolando lo spirito imprenditoriale dei giovani attraverso contratti di appalto in esclusiva con flussi minimi di lavoro garantiti. La formazione è svolta presso gli stabilimenti di Albacar a Campobasso, Pescara e Chieti, con una durata di circa 5 mesi.

RITIRANO IL PREMIO:
Per Simpool: **JAVIER ESCUDERO**, co-founder; **GAETANO VESCIO**, warehouse supervisor; per Albacar: **VINCENZO ALBANESE**, ceo

TRANS ITALIA
Per il progetto " E-Green Transport"

L'azienda ha fatto dell'intermodalità il suo punto di forza, dando vita al primo trasporto intermodale marittimo che collegava Salerno e Barcellona. I punti cardine del progetto e i risultati riscontrati hanno consentito lo sviluppo di nuove soluzioni intermodali e multimodali e l'offerta ai clienti di un trasporto "total green": i risultati registrati nel 2018 hanno mostrato che, grazie alle azioni intraprese, sono state "sottratte" al trasporto tutto strada due milioni di tonnellate di merci con la conseguenza che non sono stati percorsi via strada oltre 100 milioni di chilometri, con grande riduzione di emissioni nocive.

RITIRA IL PREMIO:
LUIGI D'AURIA, general manager

VERALLIA ITALIA
Per l'impiego dell'intermodalità da Robilante, Cuneo, agli stabilimenti del polo veneto

Nel corso del 2018 Verallia Italia, che progetta e produce bottiglie e vasi in vetro per alimenti, ha trasportato con mezzi terzi sabbie umide da Robilante, Cuneo, agli stabilimenti del polo veneto (Lonigo, Villa Poma e Gazzo Veronese). Il progetto prevede che a inizio 2020 sarà operativo il terminal ferroviario a Villa Poma, attrezzato per trasferire le casse mobili dal treno ai camion. Sono previsti dai 2 ai 3 treni a settimana, con una riduzione di emissioni di CO2 di circa il 15%. Entro luglio 2021 si prevede il treno con ritorno carico e la distribuzione agli stabilimenti con camion alimentati a gas metano liquido (LNG), con un risparmio di emissioni di CO2 di circa il 30%.

RITIRA IL PREMIO:
ANTONIO VIRGILLITO, direttore supply chain

PREMI AD PERSONAM

FRANCESCO BENEVOLO

Per l'importante impegno nell'attività di studio e ricerca nell'ambito della logistica e del trasporto

FRANCO LARIZZA

Per il significativo impegno nella formazione in ambito assicurativo per i settori marittimo, portuale e logistico

PIERO LAZZERI

Per il determinante contributo all'avvio e alla crescita di Sanilog - Assistenza sanitaria integrativa del settore logistico

MASSIMO MARCIANI

Per il significativo contributo alla crescita e allo sviluppo della logistica urbana nel nostro paese

CATERINA MICHIARDI e MARIO CRIVELLO

Premio alla carriera in occasione degli 85 anni dalla fondazione dell'azienda di famiglia SAFIM

PAOLO VOLTA

Per il significativo impegno professionale divulgativo e formativo nell'ambito della logistica e del trasporto

ANDREA PAYARO

Per l'importante impegno in ambito formativo e di consulenza nel settore della logistica e del supply chain management

MICHELE STEFANO PARUZZI

Per l'impegno nel ruolo di logistics manager in Solvay Chimica Italia e di promotore - in Federchimica - di politiche di responsabilità sociale dell'industria chimica e di sostenibilità ambientale

BETTY SCHIAVONI

Per il notevole impegno a favore della crescita ed evoluzione del mondo associativo della logistica, dei trasporti e delle spedizioni

PAOLO MOSCONI
(premio ad personam)

Alla carriera e per il contributo all'evoluzione e modernizzazione dell'attività logistica dei magazzini generali

MENZIONE SPECIALE A DARIO FAVARETTO

Per l'inedito approccio alla formazione in ambito logistico

BORSA DI STUDIO in memoria di Alvaro Spizzica

Anche nella XV edizione del Premio Logistico dell'Anno è stata rinnovata l'assegnazione di una borsa di studio. L'iniziativa è tesa a ricordare Alvaro Spizzica che è stato vicepresidente del CIM di Novara e di Assologistica e uno dei nomi più rappresentativi del settore a livello nazionale. Il riconoscimento è andato a Bianca Pascariu per la tesi magistrale "Studio della capacità ferroviaria con metodi di simulazione: il nodo merci di Novara". Il premio è stato consegnato da Massimo Arnese, amministratore delegato della società Crosstec del Gruppo CIM Spa Interporto di Novara

LA CONSEGNA DEI PREMI

Nel corso della cerimonia, i premi sono stati consegnati per Assologistica da: Andrea Gentile, presidente; Massimiliano Montalti, Umberto Ruggerone, Renzo Sartori, vicepresidenti; Jean Francois Daher, segretario generale; Eugenio Muzio, presidente della commissione Trasporto intermodale; Bianca Picciurro, responsabile dell'Ufficio di Roma. Inoltre da: Bartolomeo Giachino, presidente di Saimare; Daniele Testi, presidente di Sos-Log, partner di Assologistica

Il magazzino di domani

Quali sono i fattori di contesto e le scelte progettuali dove ASSA ABLOY Entrance Systems può contribuire per la costruzione di un magazzino evoluto.

Da un paio d'anni gli operatori logistici stanno tornando ad investire in Italia in nuovi magazzini. Le motivazioni di questo trend sono fisiologiche - infatti dopo un lungo periodo di stallo era logico aspettarsi una ripartenza - ma esse dipendono anche da fattori economici di ampio respiro, quali la delocalizzazione e la concentrazione degli stabilimenti produttivi o l'esplosione dell'eCommerce anche in Italia.

Fortunatamente la logistica "brutta e inquinante" sta vivendo una fase di grande evoluzione tecnologica e culturale. In questo senso il Politecnico di Milano, attraverso l'Osservatorio Gino Marchet, ha effettuato uno studio molto interessante per capire, tra i diversi aspetti trattati, i fattori di contesto che guidano le scelte progettuali e le tendenze costruttive del magazzino di domani, un domani molto più vicino di quanto si pensi, visto l'arrivo di nuove normative. Secondo il Global Status Report 2017 del World Green Building Council, gli edifici producono il 39% delle emissioni di anidride carbonica del mondo intero. Per fare un confronto, si tratta di quasi il doppio di quella prodotta dal settore dei trasporti (22%). Se si pensa che l'evoluzione attuale della logistica porterà a raddoppiare le emissioni di CO2 nel 2050 e che l'11% delle emissioni deriva dal magazzino, si comprende facilmente l'attenzione sempre più cospicua verso il tema dell'abbattimento del consumo energetico degli edifici. La direttiva europea 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, emessa il 19 maggio 2010 e riguardante la prestazione energetica nell'edilizia, introduce il concetto di edifici nZEB (Nearly Zero Energy Buildings). Secondo l'art. 9 della direttiva, tutti gli Stati membri dovranno dotarsi di sistemi di certificazione energetica affinché entro il 31 dicembre 2020 tutti gli edifici di nuova costruzione siano edifici a energia quasi zero. La sostenibilità ambientale è dunque un fattore di contesto molto sentito, accanto alla sicurezza, all'automazione e alla flessibilità. ASSA ABLOY Entrance Systems è in grado di rispondere a queste esigenze con prodotti studiati per la logistica.

Il nuovo portone sezionale OH1082P ha una resistenza termica doppia rispetto ad un portone standard

Le tendenze progettuali vanno verso magazzini sempre più alti e più grandi (ovvero maggiori di 50 mila mq) e con un maggior numero di slot di carico, perciò utilizzare una rampa e un portone sezionale coibentati porterà a un contenimento dei consumi energetici, soprattutto nei magazzini a temperatura controllata. I magazzini diventeranno anche il luogo per fornire servizi aggiuntivi quali il packaging e la gestione dei resi, quindi si comprende che la presenza di personale imporrà aree condizionate anche nei magazzini tradizionali. Se, infine, l'automazione entrerà sempre più nel magazzino, il tema della sicurezza, già oggi molto sentito da tutti gli operatori logistici, acquisirà sempre maggior rilievo a causa dell'interazione tra uomo e macchina. Grazie a consulenti qualificati e a prodotti concepiti sulla base delle esigenze degli utenti finali, l'operatore logistico e il progettista possono trovare in ASSA ABLOY Entrance Systems il partner ideale per realizzare una baia di carico sicura, tecnologicamente evoluta e in grado di limitare gli scambi termici con l'esterno. ■

ASSA ABLOY Entrance Systems Italy
Via Guido Rossa 5, 20061, Carugate (MI)
Tel. 029215681
info.it.entrance@assaabloy.com
www.assaabloyentrance.it

MASTER PER RESPONSABILE DELLE QUESTIONI DOGANALI

Figura professionale che rappresenta
uno dei requisiti per OTTENERE/MANTENERE
lo STATUS di "AEO"

VENEZIA

Percorso AEO
Per responsabile delle questioni doganali 2020 (104 ore)
Gennaio - Aprile 2020

PUNTO CONFINDUSTRIA

Cultura Formazione Assologistica

Per info sul programma:
https://culturaeformazione.assologistica.it/master-venezia-2020.html

MILANO

Percorso AEO
Per responsabile delle questioni doganali 2020 (100 ore)
21 Febbraio - 22 Maggio 2020

ASSOLOMBARDA Servizi

Cultura Formazione Assologistica

Per info sul programma:
https://culturaeformazione.assologistica.it/master-milano-2020.html

Informazioni:
Assologistica Cultura e Formazione - Tel. 026691567
Email: culturaformazione@assologistica.it

Interporto Quadrante Europa guarda al futuro

Oggi, i terminal intermodali hanno ancora ampi margini di capacità, ma l'infrastruttura veronese, con la prossima realizzazione del Quarto Modulo, crescerà ancora, con una potenzialità di oltre 30 mila treni annui.

L'Interporto Quadrante Europa di Verona, gestito dal Consorzio ZAI, continua a crescere e continua a lavorare guardando al futuro. Il presidente Matteo Gasparato, a tale proposito, ha dichiarato: "I nostri terminal non sono saturi, ma, al contrario, hanno ampi margini di crescita e sviluppo: possono ancora aumentare la loro operatività del 50%. Oggi fanno 16 mila treni l'anno e possono arrivare, nelle attuali condizioni, a oltre 20 mila. Attualmente, togliamo dalla strada 500 mila mezzi pesanti sul corridoio del Brennero e con un ulteriore crescita possiamo arrivare a 600 mila. Con lo sviluppo del nuovo Quarto Modulo da 750 metri, il Quadrante Europa giungerà a superare i 30 mila treni annui e quindi alleggerirà la linea del Brennero di altri 300 mila camion. E' da sottolineare che il progetto del Quarto Modulo è già stato presentato a Verona con i vertici di Rete Ferroviaria Italiana, quindi non è un'opera in fieri, ma è una realtà che procede a tutta velocità e che garantirà all'interporto veronese di rimanere ai vertici delle classifiche europee e di non farsi trovare impreparato sia alla conclusione del progetto svizzero Alptransit sia all'apertura del tunnel di base del Brennero, quando presumibilmente aumenterà notevolmente il traffico ferroviario merci verso l'Italia".

In particolare la nuova infrastruttura terminalistica avrà binari sotto gru lunghi, come detto, 750 metri con la possibilità di estendere in maniera modulare la loro lunghezza fino a 1.000 metri, in previsione di possibili miglioramenti tecnologici che permetteranno la circolazione di treni di tale lunghezza. Il nuovo terminal potrà essere dedicato alla movimentazione di treni intermodali provenienti dal nord Europa (e in futuro dai porti tirrenici e adriatici) incentivando la funzione gateway di Verona e le relazioni porti/interporto. Una seconda attività indispensabile per la modernizzazione e l'espansione dell'offerta terminalistica di Verona è l'allungamento dei binari di stazione, la cui lunghezza attuale è di soli 600 m. Questo sviluppo del fascio arrivi/partenze sarà, come lo è oggi, direttamente connesso nelle tre direzioni nord (Brennero), est e sud, mentre per l'instradamento verso ovest sarà ancora necessaria una manovra, ma interna all'interporto, e non il transito dalla stazione di Verona Porta Nuova.

Consorzio Z.A.I.
Interporto Quadrante Europa

Anche i numeri sottolineano il successo dell'infrastruttura veronese. L'area su cui si sviluppa l'interporto è pari a 4,5 milioni di mq, in cui sono presenti, tra l'altro tre terminali intermodali, 300 mila mq di piattaforme logistiche e sono occupati 4.400 addetti diretti e circa 7 mila indiretti. Le aziende presenti sono oltre 120. Il bilancio 2018 si è chiuso con un fatturato superiore ai 10,5 milioni di euro, con un utile di oltre 1,1 milioni al lordo delle tasse (il costo della tassazione è significativo, ad esempio, 760 mila euro a titolo di Imu e 153 mila per la Tasi). Per quanto riguarda il traffico, nell'interporto, sempre nel 2018, sono transitate circa 28 milioni di tonnellate di merci, di cui ben 8 milioni via treno, la maggior parte attraverso l'intermodalità. Sono stati lavorati, infatti, circa 16 mila treni, una media di 54 treni/giorno, che hanno sviluppato un traffico che fanno del Quadrante Europa il primo interporto italiano. Tradotto in unità di carico o container l'interporto ha movimentato nel 2018 ben 427.476 Uti corrispondenti a circa 765.182 teu. In altri termini, rapportando il numero di teu container annui ai 303 giorni lavorativi dell'anno si hanno 2.525 camion che ogni giorno, grazie all'interporto di Verona, vengono trasferiti dalla strada sulla ferrovia con evidenti benefici in termini ambientali. ■

DB Cargo: servizi ad alta frequenza che coprono tutto il nostro paese

"Abbiamo l'obiettivo di ampliare sempre più la nostra offerta ferroviaria per permettere al tessuto industriale italiano di connettersi al sistema di produzione di DB Cargo, esteso in tutta Europa", dice Pieralberto Vecchi.

PIERALBERTO VECCHI

Incontriamo Pieralberto Vecchi, Head of International Sales Italia della DB Cargo, in occasione della manifestazione per la consegna dei premi del Logistico dell'Anno. Manifestazione nella quale anche l'azienda ferroviaria tedesca ha ricevuto un riconoscimento per il suo impegno nel rendere sempre più efficiente e "appetibile" il trasporto ferroviario merci. Con Vecchi facciamo il punto su tanti aspetti, positivi e negativi, del settore nel nostro paese.

ESATTAMENTE UN ANNO FA, IN UN'INTERVISTA A EUROMERCI, LEI SOTTOLINEÒ CHE LE DIFFICOLTÀ DEL TRASPORTO MERCI SU FERRO NEL NOSTRO PAESE DIPENDEVANO DA UNA "STORICA MANCANZA DI UNA VISIONE NAZIONALE DELLA LOGISTICA A 360°". SIAMO SEMPRE ALLO STESSO PUNTO? QUALI LE CAUSE, ANCHE IN UN PARAGONE CON LA GERMANIA O LA SVIZZERA?

Rispetto ad un anno fa sicuramente si è mosso qualcosa, senz'altro a livello di associazionismo; peraltro ci si sarebbe aspettati un maggior supporto a livello politico, che purtroppo è mancato. In ogni caso, ormai è chiaro che l'approccio "globale" al settore della logistica è fondamentale per la crescita del sistema paese. Disciplinare ogni modalità singolarmente ha creato molte sacche di inefficienza, che possiamo recuperare solamente attraverso una visione nazionale della logistica. Di recente ho letto che la Cina ha varato un piano di investimenti imponente per mettere in rete collegandoli via ferrovia, tutti i porti commerciali che si trovano lungo il corso del fiume Azzurro, il principale crocevia economico della Cina. La Cina sta investendo in modo continuativo sulla logistica per dare vita a una moderna via della seta, accelerando così anche lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia. Credo che questi siano degli esempi virtuosi che dovremmo prendere ad esempio, così come gli investimenti che spesso vengono messi in campo in paesi vicini come la Svizzera e la Germania. Sono contento di aver letto che anche l'associazione di categoria Fercargo si sia incontrata di recente con il ministro Paola De Micheli. Il settore del trasporto cargo ferroviario in Italia ha un grosso potenziale. Nei prossimi anni potrà essere in grado di creare nuova occupazione, e questo sarà possibile soprattutto attraverso uno sviluppo e una gestione razionale dell'intero comparto della logistica.

IN ITALIA, IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO HA PERSO QUOTE DI TRAFFICO RISPETTO AGLI ANNI '90. SECONDO LEI PERCHÉ? GLI OPERATORI LOGISTICI HANNO ANCH'ESSI RESPONSABILITÀ PER QUESTO ANDAMENTO NEGATIVO E QUALI?

Va distinto prima di tutto il traffico "in-

Un treno DB Cargo fiancheggia le coste della Liguria

termodale" (container, casse mobili, semirimorchi) dal traffico "convenzionale" (merce caricata direttamente sulle varie tipologie di carro). Il calo delle quote di traffico merci è dipeso dalla forte contrazione di quest'ultimo e deriva a mio avviso da una serie di fattori che si sono verificati nel tempo: dapprima il mancato adeguamento delle infrastrutture e delle risorse dell'allora incumbent hanno fatto sì che il traffico su gomma conquistasse quote di mercato; poi il vero momento di crollo è stato nel 2009, passando dagli oltre 70 M t/km a poco più di 50 M t/km per proseguire la discesa fino al 2012 (salvo una breve ripresa nel 2011); qui hanno giocato diversi fattori: crisi economica, incidente di Viareggio, ritiro dell'incumbent dal settore del traffico diffuso. Non dobbiamo infine dimenticare le nuove esigenze del mercato, che richiede una sempre maggiore flessibilità, reattività alla domanda di trasporto e polverizzazione delle consegne. Tutte caratteristiche tipiche del trasporto su gomma; la ferrovia dà il meglio di sé quando i flussi sono pianificati, regolari e bilanciati. L'ingresso di imprese ferroviarie private ha stimolato il recupero di efficienza e di adeguamento alle esigenze del mercato, rallentando dapprima la perdita di volumi del comparto ferroviario per poi, dal 2012, favorire una lenta ripresa sia in termini assoluti sia acquisendo quote di traffico precedentemente gestite dall'incumbent. In particolar modo negli ultimi anni il recupero si è fatto più consistente. Un dato: il Pil nel 2018 è stato di poco superiore di due punti percentuali rispetto al 2012, a fronte di un incremento del trasporto merci ferroviario nello stesso periodo di oltre il dieci per cento. Considerate le maggiori esternalità negative del trasporto su gomma rispetto alla ferrovia, c'è la necessità di un approccio globale e condiviso da parte di tutti gli attori coinvolti nel trasporto: aziende produttrici, operatori logistici, politica. In questo, associazioni come Assologistica hanno un ruolo propositivo e di mediazione molto importante. I dati di inizio ottobre dell'ufficio Studi di Confetra sono confortanti: ha rilevato una crescita del trasporto ferroviario merci del 5% relativamente al primo semestre del 2019. Questo è un segnale positivo e coincide con l'aumento prodotto dalle imprese ferroviarie aderenti a Fercargo.

Convoglio DB Cargo a Tarvisio, dove oggi passano tre treni settimanali nel collegamento con Monaco di Baviera

I PRINCIPALI PORTI ITALIANI, "FRONTE MARE" SONO EFFICIENTI, A PARTE GLI INSPIEGABILI RITARDI SUI DRAGAGGI, MA "FRONTE TERRA" SORGONO PROBLEMI E CRITICITÀ, GIÀ A PARTIRE DALLE MANOVRE PORTUALI. COSA SERVIREBBE? QUALI LE DIFFERENZE CON ALTRI PAESI?

Ha sicuramente centrato il punto. Le manovre ferroviarie presso le strutture portuali spesso rappresentano una forte barriera di entrata che mina allo sviluppo dei traffici da e per i porti. E mi riferisco a problemi di natura infrastrutturale che impattano negativamente sui costi della gestione dei treni. Da tempo ci si sta battendo per porre l'attenzione sulla questione delle manovre ferroviarie. Proprio il 30 ottobre alla vigilia del Forum Mercintreno, Fercargo ha annunciato la costituzione della nuova associazione Fercargo Terminal, che rappresenterà i gestori dei terminal ferroviari e dei raccordi ferroviari. E' necessario un riordino della normativa sugli incentivi per la manovra ferroviaria. Da troppi anni la manovra rappresenta l'anello debole del comparto ferroviario merci nonostante sia parte fondamentale del sistema. E' necessario, quindi, così come avviene negli altri paesi del nord Europa, intervenire su tutti i segmenti dell'intero comparto secondo una visione della mobilità moderna ed europea.

I COSTI DEL TRASPORTO SU FERRO SONO IN ITALIA ELEVATI: DUE MACCHINISTI, TRENI "CORTI" E "LEGGERI". COSÌ VINCE SEMPRE LA STRADA. VEDETE QUALCHE VIA DI USCITA O QUALCHE MIGLIORAMENTO SUL PROBLEMA DEL COSTO?

Negli ultimi anni sono state messe in campo diverse misure per accrescere l'efficienza da parte del gestore dell'infrastruttura RFI, che ci hanno permesso di migliorare il coefficiente di efficienza dei nostri treni. Su molte linee riusciamo a fare treni più lunghi e pesanti, aumentando così la produttività dei nostri prodotti. Anche a livello infrastrutturale RFI prevede una serie di interventi che permetteranno di ridurre i colli di bottiglia anche in collegamento con i nodi, permettendo di aumentare la nostra capacità di offerta nei confronti dei clienti e del mercato logistico. Oltre a questi interventi di natura infrastrutturale credo che sia importante ripartire anche dalle politiche >

della “cura del ferro”. La terapia messa in capo dall’ex ministro Delrio in passato aveva iniziato a produrre effetti positivi ed è la medicina giusta per raggiungere gli obiettivi di crescita prefissati a livello internazionale. Ad oggi le questioni più urgenti del settore da discutere con il ministro De Micheli sono un piano accelerato sull’implementazione del sistema ERMTS, la formazione dei macchinisti e altri profili professionali, cosi come l’attività di manovra ferroviaria e interventi sull’ultimo miglio.

Treni DB Cargo a Chiasso: la società si prepara sui confini svizzeri all’impatto sul traffico ferroviario al momento della chiusura del programma Alptransit

VENENDO AL DB CARGO IN PARTICOLARE, CHE VALUTAZIONE DATE DELL’ATTIVITÀ? QUALI LE PROSPETTIVE?

Rispetto ad un anno fa abbiamo due novità interessanti. A inizio luglio 2019 DB Cargo ha aperto un nuovo Hub ferroviario in Italia. Si tratta dell’impianto friulano di Cervignano, che diventa l’Hub di smistamento italiano più a est della rete a carro singolo di DB Cargo in Italia. L’Hub di Cervignano consente di integrare il Friuli Venezia Giulia in maniera stabile al sistema di carro singolo europeo di DB Cargo inizialmente con 3 frequenze settimanali attraverso il transito di Tarvisio da e per lo scalo internazionale di Monaco di Baviera da cui è possibile rilanciare i carri presso tutte le destinazioni europee del network internazionale di DB Cargo. I prossimi passi saranno aumentare le frequenze via Tarvisio e creare un collegamento regolare tra Cervignano e l’est Europa tramite il valico di Villa Opicina, che consentirà la connessione con l’impianto di smistamento di Lubljana Zalog, per successivo rilancio su varie direttrici. DB Cargo ha ora accesso alla rete ferroviaria italiana attraverso ben sei confini (Modane, Domodossola, Chiasso, Brennero, Tarvisio, Villa Opicina). In questa ottica DB Cargo ha puntato alla creazione di una rete flessibile con punti di transito alternativi, soluzione resasi necessaria dopo i problemi causati dalla chiusura di Rastatt nel 2017. Ci ha fatto molto piacere ricevere conferma della validità di questo nuovo servizio da parte di Assologistica, con il conferimento a DB Cargo del premio Logistico dell’anno 2019. L’obiettivo aziendale rimane quello di ampliare l’offerta ferroviaria internazionale permettendo al tessuto industriale italiano di connettersi al sistema di produzione di DB Cargo anche lungo il corridoio 6 est-ovest della rete Ten-T, dando la possibilità di spedire, oltre a treni completi, anche singole unità di carico attraverso i valichi di Modane e Villa Opicina, come DB Cargo già fa nei collegamenti nord-sud. La seconda novità riguarda la Toscana. A partire dal cambio orario di dicembre DB Cargo collegherà i propri treni internazionali al nuovo Hub di Pisa da cui sarà possibile consegnare i carri su diverse destinazioni toscane. Immettiamo così sul mercato un servizio che presenta una frequenza giornaliera sia verso gli scali internazionali che nazionali. Incrementiamo la competitività commerciale del servizio ferroviario nel centro Italia rafforzando al tempo stesso il sistema a carro singolo in cui DB Cargo Italia è leader in Italia. Passo dopo passo stiamo arrivando a coprire l’intero territorio nazionale.

GUARDANDO ANCORA AL PROSSIMO FUTURO, TRA BREVE GLI SVIZZERI TERMINERANNO IL PROGRAMMA ALPTRANSIT E RIDURRANNO L’AUTOTRASPORTO. IL TERZO VALICO DOVREBBE ESSERE FINITO NEL 2022, MA L’ADEGUAMENTO DELLE LINEE VERSO MILANO, GIÀ OGGI VIRTUALMENTE SATURE, NON È PREVISTO PRIMA DEL 2026. I TERMINAL SONO INADEGUATI. IN QUESTO SCENARIO COSA POTRÀ ACCADERE, E MANCA POCO, NEL NORD ITALIA QUANDO SARÀ APERTA LA GALLERIA DEL CENERI?

Su questo aspetto giocherà un ruolo fondamentale la propensione della politica e del nuovo governo a sostenere economicamente lo sviluppo del sistema ferroviario. L’associazionismo di categoria sta facendo molto per fare sistema, così come il gestore dell’infrastruttura RFI ha messo in campo importanti investimenti. La disponibilità a investire da parte di noi operatori non è mai mancata. DB Cargo in Italia ha investito di recente in nuove risorse, principalmente personale. La casa madre dal canto suo ci dà sempre il suo supporto per permetterci di soddisfare il mercato italiano: e mi riferisco in investimenti su locomotive, ammodernamento parco carri e IT. Come noi si stanno muovendo altri operatori. Ci auguriamo che tutti questi sforzi comuni possano essere efficaci e permettere di sfruttare l’opportunità offerta dal completamento del programma Alptransit, anche se non da subito a pieno regime. I presupposti ci sono. ■

Undici edizioni di Mercintreno, con sempre gli stessi problemi

Un mercato, quello ferroviario merci, ancora "chiuso" e "concentrato" che ne frena lo sviluppo, mentre in Italia si aggiungono storiche criticità.

di **Paolo Giordano**

Roma, a Villa Lubin, uno storico palazzo romano situato a Villa Borghese, dalla fine degli anni '50 sede del Cnel, si sono svolti i lavori dell'undicesima edizione di Mercintreno. Una prima notazione: dei lavori della mattinata, dedicata al confronto tra gli stakeholders del settore e le istituzioni, ci è rimasta particolarmente impressa la brillante conduzione del dibattito, nelle vesti di moderatore, di Andrea Giuricin dell'Università di Milano Bicocca. Il conduttore ha fatto di tutto per dare vivacità ai lavori. Si è anche prodigato più volte nel tentativo di coinvolgere il pubblico a rivolgere domande ai relatori. Un tentativo un po' ingenuo: infatti, gli astanti, tutti addetti ai lavori, e in maggioranza di una certa età, con senza dubbio alle spalle diverse "presenze" nelle precedenti edizioni, non avevano nulla da chiedere. Con molta probabilità, tutte le domande, nei fatti senza risposta, le avevano "spese" anni prima. La realtà è che si sono succedute undici edizioni di Mercintreno, ma i problemi del cargo ferroviario sono rimasti più o meno sempre, perennemente gli stessi, se si toglie il purtroppo breve, innovativo tentativo della "cura del ferro" dell'ex ministro Graziano Delrio e del suo progetto "Connettere l'Italia".

Può essere interessante sottolineare brevemente alcuni passi della storia del settore anche a livello europeo per inquadrare meglio la situazione odierna. In primo luogo, ci si deve ricordare delle tante illusioni che ha vissuto il cargo ferroviario. La più grande, a livello comunitario con il varo della direttiva 440/91, quella che avrebbe dovuto cambiare radicalmente il settore, liberalizzando la rotaia. L'Unione europea pensò che sarebbe bastato introdurre il concetto di "concorrenza" per risolvere i problemi e per ridimensionare l'andamento strettamente monopolistico, paese per paese, delle società ferroviarie nazionali. Introdusse anche la separazione della gestione dell'attività di trasporto da quella della gestione dell'infrastruttura, da sempre nelle stesse mani delle ferrovie nazionali, con lo scopo di "proteggere" le società nuove entranti sul mercato. Cosa successe poi è chiaro a tutti. Basti pensare che nell'agosto 2003, dodici anni dopo la comparsa della 440/91, l'Agenzia italiana per la concorrenza sul mercato rilevava: "Nonostante il consolidamento del principio di separazione, il gruppo FS, per l'aspetto organizzativo che lo connota, continua in realtà a configurarsi con un'unica entità economica e la società Holding FS risulta ancora in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al gruppo in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con Rfi e Trenitalia". Non solo, ma, a rendere ostico il cammino della liberalizzazione ci sono state an-

Il cargo ferroviario in Italia sta recuperando, nonostante le tante problematiche che ne rendono difficile la gestione e il contenimento dei costi

che le norme italiane di recepimento delle direttive comunitarie. Esempio: l'articolo 1 del decreto 188/2003, con riferimento al soggetto gestore dell'infrastruttura, lo definisce come "soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti", mentre ben diversa era la dizione della direttiva 14 del 2001, alla quale il decreto faceva riferimento, che sottolineava l'esigenza di "garantire l'indipendenza sul piano organizzativo, giuridico e decisionale del gestore dell'infrastruttura dalle imprese di trasporto". Molta differenza intercorreva nella dizione "o decisionale" della versione italiana da quella "e decisionale" della versione europea. Chiediamo scusa per la digressione, ma tutto ciò sta a dimostrare come ci si è sempre trovati davanti a un mondo, quello ferroviario, chiuso, molto "difeso" a livello delle imprese nazionali (in questo, ad esempio, la Francia è stata maestra), terribilmente lento a introdurre cambiamenti e "concentrato". Il risultato è che ancora oggi l'Europa ferroviaria, come è stato più volte sottolineato nel corso dei lavori di Mercintreno, è costellata da norme e regolamenti diversi (ad esempio sul segnalamento) che di fatto costituiscono una seria barriera allo sviluppo. Tutto ciò spiega anche una delle ragioni del perché i problemi del settore, come abbiamo sostenuto, restino sempre gli stessi. La precarietà e l'instabilità normativa ha ripercussioni non solo sul traffico, ma anche sulla costruzione del materiale rotabile, ad esempio sulle locomotive. "Ogni due anni, l'Agenzia ferroviaria europea tira fuori nuove norme per la sicurezza, con la conseguenza che una locomotiva, sulla quale il costo del sistema di sicurezza ha un peso elevato, sul 30%, diventa obsoleta. Uno spreco", ha sottolineato il presidente di FerCargo Rotabili Alberto Lacchini.

Può essere indicativo anche ricordare l'andamento dei volumi di merce trasportati dalla ferrovia. Agli inizi degli anni '90, la ferrovia, allora solo le FS, trasportavano quantità di merci nettamente superiori a quelle di oggi, certo a costi alti, fuori mercato rispetto alla strada. In quegli anni, l'allora direttore del settore merci FS, il compianto Giuseppe Pinna, si batté duramente e inutilmente per rendere la gestione merci autonoma da quella passeggeri (aveva ragione, sono due "mestieri" assolutamente diversi). Ciò sarebbe avvenuto il 1° gennaio del 2017 con la nascita di Mercitalia, quasi venticinque anni dopo, a dimostrazione della lentezza con cui "avanza" la ferrovia. Con il sopraggiungere al "comando" delle FS di Mauro Moretti, è stato brillantemente risolto il problema dei costi alti del trasporto merci: è stato di fatto cancellato. Da qui una regressione drammatica del settore, dalla quale si è parzialmente ripreso grazie alle imprese private e alle filiali italiani delle ferrovie estere, come la DB Cargo, che si può dire, nonostante le difficoltà incontrate nel tempo, che abbiamo prima ricordato, lo hanno tenuto in piedi. Per andare avanti, occorre risolvere le storiche criticità.

Criticità che sono state elencate, con rassegnazione, da Francesco Pagni, direttore generale della società Interporto Servizi Cargo di Nola. La prima, due macchinisti su una locomotiva, unico caso in Europa, con ovvio aggravio dei costi. L'Italia ferroviaria è ferma ai treni a vapore, quando servivano il macchinista e il fuochista. Cosa senza senso, anche perché i sistemi di segnalamento prevedono un solo operatore alla condotta del treno, situazione già accettata dall'Agenzia della sicurezza delle ferrovie. Il perché, se non andiamo errati, sta nelle remore di alcune procure e alcune Asl che ritengono "pericoloso" che a bordo ci sia un solo conduttore: ne servono due se uno si sente male (per la burocrazia non conta che il treno oggi, grazie ai sistemi tecnologici, resti comunque sui binari e si fermi autonomamente). Tipico caso in cui l'amministrazione va da una parte e le esigenze economico-produttive dall'altra, nell'indifferenza della politica. A ciò si aggiunge la lontananza dagli standard europei: treni sotto i 600 metri contro i 750 di quelli europei, possibilità di trasportare massimo 1.600 tonnellate contro le 2.000, inadeguatezza della sagome di tante gallerie, che non permettono ai container di ultima generazione di passare (ad esempio, sulla fondamentale linea tirrenica); la mancanza di spazi nei terminal, quasi tutti saturi; lentezze burocratiche per ottenere le licenze, anche in caso di una semplice estensione di una licenza che già si possiede. Questo per citarne alcune. Cosa resta da fare? I dati dicono che grazie alle ferrovie private il trasporto merci su ferrovia in Italia è ancora vivo, non ci resta che ricordare un'intervista dell'ex presidente di FerCargo Giancarlo Laguzzi, quando disse: "Il malato è uscito dal coma ma è ancora in convalescenza e quindi sono necessarie ulteriori azioni che aiutino a consolidare questo trend che dobbiamo coltivare giorno per giorno". Se qualcosa cambierà, probabilmente, lo sapremo alla prossima edizione di Mercintreno. ■

Interporto di Parma: investimenti formazione e riconoscimenti

CePIM Interporto di Parma nasce nel 1974 per sviluppare l'intermodalità, la lavorazione e la distribuzione delle merci. Grazie alla sua visione progressista ed ai costanti investimenti infrastrutturali è oggi uno tra i migliori interporti a livello europeo. "L'Interporto di Parma opera a livello nazionale e internazionale, con soluzioni logistiche efficienti, ottimizzando risorse, costi, sicurezza delle merci sia nel trasporto che nello stoccaggio sempre nel rispetto dell'ambiente - spiega Luigi Capitani, amministratore delegato e presidente CePIM - l'obiettivo è quello di crescere ancora e attaccare i nuovi mercati emergenti".

Uno dei capisaldi dell'interporto riguarda il potenziamento delle infrastrutture che consentiranno l'incremento della capacità di offerta di trasporto intermodale e movimentazione delle merci. Infrastrutture e innovazione sono la chiave per continuare a crescere e sviluppare progetti vincenti, è in questa ottica che l'interporto ha avviato un progetto di ampliamento terminalistico. All'Interporto di Parma accedono in media circa 1,3 milioni di mezzi pesanti e circa 2.700 treni merci ogni anno: tale numero sarà sensibilmente incrementato con la nuova dorsale Castelguelfo-Interporto elettrificata, che andrà a sostituire l'attuale trazione diesel, permettendo un notevole risparmio di tempi e costi. Insieme al potenziamento terminalistico, CePIM sarà in grado di ospitare treni fino a 750 m e a portata massima, adeguati ai nuovi standard europei. Tanta attenzione anche verso il tema della formazione: CePIM ogni anno investe tempo e risorse in progetti che riguardano la formazione dei più giovani. Quest'anno, insieme ad ERIC (Emilia-Romagna Intermodal Cluster), che raggruppa i principali hub logistici dell'Emilia-Romagna, CePIM ha dato vita a due corsi di formazione specifici per il settore logistico e trasportistico. Terminal Operator e Intermodal Terminal Manager sono le figure professionali che, oltre alle ore in aula, hanno potuto imparare sul campo le nozioni base del mondo logistico.

Grazie ai costanti investimenti e all'innovazione, CePIM ha vinto, anche quest'anno, il premio Il Logistico dell'Anno 2019. Venerdì 8 novembre, all'evento, promosso da Assologistica Cultura e Formazione, inserito nel settore Innovazione in ricerca e sviluppo, CePIM ha ritirato il premio per il "Progetto per lo Sviluppo Intermodale de CePIM Interporto di Parma", grazie agli investimenti affrontati per l'ampliamento del terminal e l'elettrificazione. Inoltre, nella stessa occasione, CePIM ha ritirato anche il premio "Corporate Accademy di rete per l'innovazione e lo sviluppo delle competenze in ambito logistico-intermodale" insieme ai membri del Cluster ERIC, per i progetti in cluster che riguardano la formazione e l'internazionalizzazione. "Siamo molto contenti e orgogliosi per questo risultato. Ottenere questi riconoscimenti ci dimostra che stiamo andando nella direzione giusta. Il potenziamento infrastrutturale di CePIM ci consentirà di aumentare i volumi di traffico, rendere più efficiente la ricettività del sito, e ampliare le rotte commerciali, avendo però anche un grande risparmio di tempi e costi - conclude Capitani - e siamo egualmente soddisfatti anche per il premio sulla formazione. Siamo stati la prima regione a credere nel cluster, ad oggi fare rete si dimostra un processo vincente per creare sinergie e aumentare la competitività del singolo". ■

Info: www.cepimspa.it

Una porta sud per la Svizzera

L'evento "Un mare in Svizzera", svoltosi a Lugano, ha espresso un'unanime richiesta, quella di avere tempi certi nella realizzazione delle nuove opere, indispensabili per superare le Alpi in modo competitivo.

In pieno conto alla rovescia per l'entrata in servizio di uno dei più importanti terminal container del Mediterraneo occidentale, quello di Savona Vado che vede una partecipazione cinese del 49%, e a circa un anno dall'entrata in servizio del traforo del Monte Ceneri, parte integrante di Alptransit, ovvero della più grande infrastruttura ferroviaria d'Europa, voluta con forza dalla Svizzera, il corridoio nord-sud, battezzato in passato con vari nomi, da Corridoio 5 a Genova-Rotterdam, sino a Tirreno-Reno, colloca due tasselli importantissimi, ma evidenzia drammaticamente il suo paradosso: per essere davvero funzionale all'interscambio mondiale e in particolare di Svizzera e Italia mancheranno

La partita con la portualità del nord Europa si giocherà sempre più sull'efficienza della ferrovia cargo

all'appello per anni una serie di tratte ferroviarie indispensabili che o sono ancora puri progetti o i cui cantieri hanno destino e tempi incerti. Dalla Tortona-Milano, al quadruplicamento delle linee della Brianza, alla Chiasso-Lugano, per non parlare del tratto che dovrebbe connettere a nord la tratta veloce Ceneri-Gottardo-Zurigo alle linee veloci tedesche, tratto che Berlino non dà segni di voler realizzare.

Queste alcune delle indicazioni scaturite dalla seconda edizione dell'evento "Un mare di Svizzera" svoltosi a Lugano e organizzato significativamente da Astag, associazione di quell'autotrasporto svizzero che non si è mai posto in contrapposizione con le ferrovie, ma che intende comunque recitare il ruolo strategico che sta svolgendo su uno dei più importanti assi di traffico europei. L'analisi puntuale dello stato dell'arte delle infrastrutture, ma anche delle aspettative e del sentiment di tanti operatori logistici, è giunta da Lugano anche in un momento particolare per la Svizzera e per l'Italia nel quadro del grande progetto della nuova Via della Seta. La Svizzera ha siglato il più esaustivo accordo di libero scambio con la Cina e, negli ultimi due anni, 80 società svizzere sono state acquisite dai cinesi con un investimento globale di circa 47 miliardi di dollari. Ma quello della Via della Seta è un Risiko complesso che chiama in causa anche la ormai certa recessione - come sottolineato nella relazione di Gian Enzo Duci, presidente della Federagenti e docente Unige - dell'economia tedesca, il ruolo egemone che la Germania ha nei porti del nord e quindi nella fornitura esclusiva alle imprese svizzere di cui la Germania è il maggiore concorrente nei settori della chimica e farmaceutica nonché delle macchine di precisione. E il convegno di Lugano ha evidenziato come per la Svizzera un'alternativa a sud, verso quella portualità mediterranea, che oggi non può rivaleggiare con i grandi scali del nord Europa ma che è molto più vicina ai mercati economici del mondo che crescono, potrebbe rivelarsi di vitale importanza. Il convegno ha evidenziando alcuni fattori chiave, come la richiesta unanime di avere certezze circa i tempi di consegna delle nuove opere e l'apertura di una efficiente porta sud della logistica europea. Sul primo tema sono emerse alcune indicazioni importanti: Terminal di Vado pronto a settimane, tunnel del Ceneri pronto nel dicembre 2020, Terzo Valico operativo a fine 2022 (con la prospettiva di collegare Genova e Milano in 45 minuti non appena anche l'intervento deliberato sulla Tortona-Milano sarà attuato); realizzazione entro il 2030 del secondo tunnel stradale del Gottardo. Nell'attesa delle grandi opere si stanno comunque sviluppando sul campo alcune iniziative operative strategiche come il collegamento gestito dalla PSA fra il terminal container di Genova-Prà e il porto di Basilea, vera e propria porta logistica della Svizzera. ■

Manovre: il puzzle dell'ultimo miglio

Sui raccordi con la linea ferroviaria principale si è creato da molti anni un vuoto normativo che penalizza pesantemente il trasporto merci su ferro.

di **Paolo Giordano**

ANTONIO TIERI

Per il trasporto ferroviario delle merci uno dei problemi più complicati e più datati nel tempo, possiamo parlare di una ventina d'anni, e non risolti, è quello del cosiddetto "ultimo miglio". In altre parole, quello che riguarda tutti raccordi con la linea principale e interessa porti, interporti, imprese industriali, piattaforme logistiche. La complessità della gestione di tale parte di un trasporto ferroviario merci può incidere sul prezzo totale del trasporto in maniera determinante, nonostante sia una parte molto piccola rispetto al tragitto che il treno deve compiere verso la destinazione finale. Ne parliamo, tra l'altro, con Antonio Tieri, direttore generale dell'Esercizio Raccordi Ferroviari-ERF di Porto Marghera, Venezia, e presidente di FerCargo Manovra.

UNA PRIMA DOMANDA, CHE È POI PIÙ CHE ALTRO UNA CURIOSITÀ: FERCARGO SI STA "MOLTIPLICANDO", QUAL È STATA LA MOTIVAZIONE DI QUESTA OPERAZIONE?

Non userei il termine "moltiplicando", bensì un altro, ossia "articolando". La ragione di questa iniziativa l'abbiamo maturata rendendoci conto, anche assistendo a tanti convegni e dibattiti, che le diverse componenti del mondo del cargo ferroviario agivano e parlavano ognuna per conto proprio. Una posizione, quindi, debole. L'idea è stata, quindi, di unificare tutte queste componenti, di cercare di dare loro una voce unica. Da qui la costituzione di un "Forum FerCargo", del quale fanno parte la "casa madre", storica, possiamo ormai dire, FerCargo, che conta oggi su 17 aziende ferroviarie tra private, pubbliche e filiali italiane di società estere, FerCargo rotabili, che associa costruttori, asset manager e manutentori, FerCargo Manovra, che associa, appunto, gli operatori di manovra, e, infine, nata recentemente, alla fine di ottobre, FerCargo Terminal, che associa i terminalisti. Così abbiamo coperto l'intera filiera del settore, ampliando di molto la nostra rappresentanza ...

MI VIENE DA CHIEDERLE, NON CI STAREBBE BENE IN QUESTO SCHIERAMENTO ANCHE MERCITALIA?

Assolutamente sì. Non abbiamo "conflitti" con la società merci delle Ferrovie dello Stato, specialmente da quando le FS hanno "spacchettato", all'inizio del 2017, le attività di trasporto passeggeri e merci, rendendo queste ultime autonome. Un ingresso di Mercitalia in FerCargo non farebbe altro che potenziare la nostra generale rappresentanza del settore. Del resto, tutti abbiamo un obiettivo comune: ampliare la quota della ferrovia nel trasporto merci nazionale e internazionale. Se ci limitiamo a spartirci, o a "litigarci", tra le imprese aderenti a FerCargo e le Ferrovie dello Stato, sempre la stessa "torta", non andiamo da nessuna parte. Nessuno deve limitarsi a difendere il proprio orticello: occorre guardare avanti e consolidare la mobilità merci ferroviaria. Come dicevo, l'obiettivo deve essere di aumentare la quota cargo su ferro. Quello da contrastare è il predominio del trasporto stradale. Un predominio anche costruito su norme e regolamenti che lo favoriscono in maniera non corretta ...

AD ESEMPIO?

Basta prendere l'orario di lavoro: un autista può guidare per 56 ore a settimana, mentre un macchinista può condurre il treno per, più o meno, la metà delle ore. Basta questo per rendersi conto che difficilmente il treno possa divenire competitivo, a parte tutti gli altri vincoli, come il doppio macchinista e i limiti di peso e lunghezza dei treni. Altro esempio è quello di confrontare le norme sulla sicurezza che contraddistinguono la strada dalla ferrovia: quest'ultima ha tanti vincoli che la strada non ha, basta guardare quello che avviene o lungo le autostrade o in un posteggio Autogrill, dove si possono trovare camion che trasportano di tutto, anche materie prime altamente ›

Un treno in manovra sul raccordo di Porto Marghera

pericolose. Non si tiene alcun conto che il sistema ferroviario, specialmente quello italiano, è un sistema altamente sicuro.

LE FACCIO UNA DOMANDA A CARATTERE GENERALE: LEI CREDE CHE IL TRASPORTO CARGO SU FERROVIA POSSA REALMENTE AVERE UNO SVILUPPO NEL NOSTRO PAESE?

Molto dipenderà dai comportamenti dell'autorità pubblica. Se la crescita del trasporto ferroviario diventerà un obiettivo del sistema produttivo e logistico del paese, condiviso con le idonee misure dal governo, credo ci siano le condizioni per uno sviluppo. Inoltre, il nostro trasporto merci ferroviario è di diversi punti sotto la quota che contraddistingue altri importanti paesi europei, ad esempio la Germania. Infine, ci sono anche alcune condizioni favorevoli, basti pensare alla volontà espressa dall'Unione europea di voler giungere al 2030 alla quota del 30% di merci trasportate su ferro oltre i 300 chilometri, basti pensare alla crescente importanza che sta assumendo la sostenibilità ambientale, guardata come un parametro di grande rilievo da tante imprese: tutto ciò gioca a favore della ferrovia. Certo, come dicevo, occorre che il nostro sistema ponga le condizioni per lo sviluppo.

VENIAMO ALLE MANOVRE FERROVIARIE DI "ULTIMO MIGLIO" DELLE QUALI LEI SI OCCUPA SIA IN TERMINI PROFESSIONALI SIA COME PRESIDENTE DI FERCARGO MANOVRA. UN SETTORE DA SEMPRE IN BALIA DELLE ONDE...

Direi che è stato lasciato in balia delle onde. Infatti, era materia di competenza della Rete ferroviaria italiana, il gestore dell'infrastruttura, fino a quando un bel giorno, anni e anni fa, l'amministratore delegato delle FS, Mauro Moretti, improvvisamente, senza alcun preavviso, decise che Rfi non se ne sarebbe più occupata perché era un'attività in grave passivo, che costava svariati milioni l'anno, quindi fuori dalla logica costi-ricavi delle Ferrovie dello Stato. Allora, ovviamente, si aprì un "vuoto", di cui ancora oggi paghiamo le conseguenze. Subito dopo la decisione di Moretti, FerCargo, commettendo una leggerezza, chiese che l'Autorità di regolazione dei trasporti garantisse l'autogestione. Ossia, che le imprese ferroviarie gestissero ognuna per conto proprio i trasporti sui raccordi. Un errore perché dover staccare la locomotiva dal treno e sostituirla con un'altra diesel, con altro personale, per fare il tratto finale del viaggio era un'operazione troppo costosa e insostenibile. Si è perciò creato un vuoto normativo. In alcune situazioni, in alcuni porti, interporti e situazioni industriali, come Porto Marghera si sono costituite società che svolgono tale lavoro. Noi a Venezia lo facciamo offrendo servizi multicliente con prezzi trasparenti e regolati per chiunque se ne voglia avvalere. Il problema è però generale: di fatto si è perpetuato un vuoto normativo, fino a giungere al paradosso che se un imprenditore decidesse di mandare qualcuno senza alcuna abilitazione a condurre il treno sul raccordo lo potrebbe fare. La mancanza di regole è un problema diventato cronico del settore...

SCUSI MA ALL'ESTERO COME FUNZIONA?

E' tutto molto più semplice: in Germania per esempio non si sono creati tanti problemi, i raccordi base sono tutti considerati privati, e quindi escono dall'ambito ferroviario. E' un problema privato.

TORNANDO AL TEMA E ALL'ITALIA. COME SE NE ESCE?

Finalmente qualcosa si sta muovendo in senso positivo. Il 31 maggio scorso c'è stato un incontro , un tavolo tecnico, tra l'Autorità di regolazione dei trasporti-ART, gli operatori del settore, la società Rete ferroviaria italiana, coordinato dal ministero dei Trasporti, per mettere mano alla questione. Il 30 settembre, l'ART ha pubblicato la delibera 130 che inizia a porre alcuni punti base. Ad esempio, che in alcuni porti e interporti di notevoli dimensioni ci sia un unico gestore e che "l'accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni e al contenimento dei costi per gli utenti". Un passo avanti sul quale bisogna continuare a lavorare. ■

XPOLogistics

Aggiungi valore alla tua supply chain per il settore fashion

#1 Leader della logistica del Fashion e dell'e-commerce

In **XPO Logistics**, sulla base della nostra ventennale esperienza nel settore del Fashion, studiamo soluzioni logistiche cucite su misura ed in linea con le vostre esigenze.

I nostri punti di forza sono:

- **Automazione** capi Appesi-Stesi
- **Ottimizzazione** dei Costi
- Elevati standard di **Qualità**
- Attività a **Valore Aggiunto**

Mettiamo tutta la nostra competenza al vostro servizio. Per superare le vostre sfide logistiche potete contare su un esperto del settore.

La nostra presenza in Italia

45
siti di cui 6 doganali

1.000
dipendenti diretti ed oltre 3.000 dipendenti indiretti

735.000
m² di area di magazzino

europe.xpo.com/it

Soluzioni su misura:

- Controllo Qualità
- Reverse Logistics
- E-commerce
- Gestione Materie Prime

Contattateci:

+ 39 02 92 00 3201
commerciale@xpo.com

PROMESSE

Che si tratti del successo di un'azienda,
di una crescita di carriera o della
soddisfazione di un cliente,
la differenza sta nel fatto che sia...

MADE IN PROLOGIS

www.prologis.it

PROLOGIS®