



# €uromerci



## Roberto Bianco

ICAM SMOOV

"NON SOLO INNOVAZIONE,  
MA UN NUOVO MODO  
DI PENSARE  
L'AUTOMAZIONE DEI  
MAGAZZINI"

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

## IL PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO

### MEDITERRANEO

Chance per l'Italia  
e per il Meridione

### AREE URBANE

L'eCommerce preme  
sulla City Logistics

### INTERMODALITÀ

Codognotto: oggi,  
un'opzione difficile



**Una Serie Anniversario in Edizione Limitata,  
dedicata ai 50 anni di Linde Italia**

Linde Material Handling Italia compie 50 anni e celebra i suoi successi con un'esclusiva linea di veicoli in tiratura limitata. Cinque carrelli elevatori elettrici, termici e da magazzino si arricchiscono rispetto alla versione standard con equipaggiamenti superiori che puntano a comfort, sicurezza e risparmio energetico. Perché ogni carrello è progettato per offrirvi tecnologie d'avanguardia, prestazioni superiori, massima produttività ed efficienza.

Venite a scoprire le dotazioni speciali della Serie Anniversario  
[www.linde-mh.it](http://www.linde-mh.it)

**50 ANNI** | Linde Italia  
1962-2012

Linde Material Handling

*Linde*

# **UN AUGURIO PER IL 2013**

## **Facciamo crescere l'export**

**SI CHIUDE IL 2012, UN ANNO CHE È STATO MOLTO DIFFICILE PER IL PAESE E IN PRIMO LUOGO PER IL SUO SISTEMA PRODUTTIVO: LA PRODUZIONE INDUSTRIALE DA SETTEMBRE 2011, IN TERMINI TENDENZIALI, CONFRONTANDO, QUINDI, UN MESE CON LO STESSO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE, FINO A OTTOBRE DI QUEST'ANNO, HA MESSO INSIEME QUATTORDICI RISULTATI NEGATIVI CONSECUTIVI (CON UN PICCO DI MENO 9,3% IN APRILE) E, NELLO STESSO PERIODO, IN TERMINI CONGIUNTURALI, OSSIA CONFRONTANDO UN MESE CON QUELLO CHE IMMEDIATAMENTE LO PRECEDE, SI SONO AVUTI DIECI RISULTATI NEGATIVI E SOLO QUATTRO, ASSAI DEBOLI, POSITIVI. CIÒ HA CONTINUATO A SPINGERE PROGRESSIVAMENTE VERSO IL BASSO IL TASSO DI OCCUPAZIONE. UNA CONTINUA PARABOLA DISCENDENTE, CON UN SOLO SEGNALE CHE POSSA INDURRE ALL'OTTIMISMO: LA CRESCITA DELL'EXPORT. ABBIAMO TANTE AZIENDE CHE OGGI HANNO I PRODOTTI, LA CAPACITÀ, ANCHE A LIVELLO "INNOVAZIONE", L'ORGANIZZAZIONE PER MISURARSI SUI MERCATI INTERNAZIONALI E TANTE ALTRE CHE AVREBBERO LE POTENZIALITÀ PER FARLO E NON LO FANNO: LE CAMERE DI COMMERCIO DICONO CHE FRA QUELLE ISCRITTE VE NE SONO ALMENO 70 MILA IN QUESTA SITUAZIONE (VEDERE ARTICOLO A PAGINA 16, NDR). QUESTO AVVIENE ANCHE PERCHÉ LO ZOCCOLO DURO DELLA NOSTRA INDUSTRIA, COME SAPPIAMO, È FORMATO DA PICCOLE-MEDIE IMPRESE, CHE HANNO DIFFICOLTÀ PROPRIO "DIMENSIONALI" PER AVVENTURARSI SUL MERCATO GLOBALE. MA QUESTO È IL NOSTRO STATUS E CON QUESTA SITUAZIONE OCCORRE CHE IL NUOVO GOVERNO E IL NUOVO PARLAMENTO, AUGURANDOCI CHE L'AGGETTIVO "NUOVO" SIA GIUSTIFICABILE IN TUTTI I SENSI, SI DOVRANNO MISURARE. PROVVEDIMENTI CHE MIRINO AL POTENZIAMENTO DEI PROGETTI DI "RETE" FRA LE IMPRESE, AL MIGLIORAMENTO DELLA RAPPRESENTANZA ITALIANA ALL'ESTERO, MENO REGIONALE E PIÙ CENTRATA SUI BRAND NAZIONALI, E SOPRATTUTTO A UN SISTEMA LOGISTICO MOLTO PIÙ EFFICIENTE E RAZIONALE E A UNA PORTUALITÀ PIÙ CONNESSA CON LE AREE PRODUTTIVE DEVONO DIVENIRE PRIORITARI. È IL MIGLIORE AUGURIO CHE CI POSSIAMO FARE PER L'ANNO PROSSIMO. BUON 2013.**

## Ultimissime



### Porto di Trieste: tante opportunità per il mercato indiano

La presidente Monatti scommette sulla doganabilità dello scalo da lei capitano

read more...

### Nuove nomine in Ceva Logistics

Chiellino sostituisce Rosa nel ruolo di amministratore delegato di Ceva Logistics Italia, mentre Galbusena è il nuovo AD per le attività di Ceva.

### Il primo camion Euro VI nella flotta Norbert Dentressangle



## La rivista



GENNAIO-FEBBRAIO 2012

Assologica



Cultura e Formazione  
Assologica

**Il sito EUROMERCI è NUOVO e INTERATTIVO**

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

**www.euromerci.it**

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

# 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](http://www.euromerci.it)  
e-mail: [redazione@euromerci.it](mailto:redazione@euromerci.it)

Redazione Roma  
Via Panama 62 - 00198 Roma  
tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824  
Internet: [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
e-mail: [redazione@euromerci.it](mailto:redazione@euromerci.it)

Direttore responsabile  
**Jean Francois Daher**

Sito [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
a cura di **Ornella Giola**  
e-mail: [ogiola@euromerci.it](mailto:ogiola@euromerci.it)  
cell.331.674.6826

Stampa  
Mediaprint Milano

Pubblicità  
**Mariarosa Mazzoleni**  
cell.335.532.7936  
[mazzolenimariarosa@gmail.com](mailto:mazzolenimariarosa@gmail.com)

**Area mediterranea**

**LE POTENZIALITÀ  
ITALIANE**

**8**

**Camere di commercio**

**PAROLA D'ORDINE:  
INTERNAZIONALIZZAZIONE**

**16**

**Cover**

**ICAM: INVENTIVA,  
FANTASIA, AUTOMAZIONE**

**20**

**Premio Logistico dell'Anno**

**NEL SEGNO  
DELL'INNOVAZIONE**

**33**

**Primo Piano**

**I COSTI  
DEL "NON FARE"**

**44**

**Primo Piano**

**GLOBALIZZAZIONE: DHL  
ANALIZZA LE TENDENZE**

**48**

**City Logistics**

**L'ECOMMERCE CRESCE,  
L'IMPATTO SULLE CITTÀ**

**51**

**Focus 1 - Trasporto Intermodale**

**QUADRANTE EUROPA GIÀ  
GUARDA OLTRE LA CRISI**

**55**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

**4**

**NEWS**

**11**

**DALLE AZIENDE**

**14**



Milano, particolare della Piazza del Duomo, con l'ingresso della Galleria Vittorio Emanuele II. Nell'ambito della cerimonia di consegna del premio Il Logistico dell'Anno si è svolto un convegno dedicato all'Expo 2015: dal quale è emerso quanto saranno fondamentali il trasporto e la logistica per una buona riuscita dell'evento (il servizio a pag. 42)



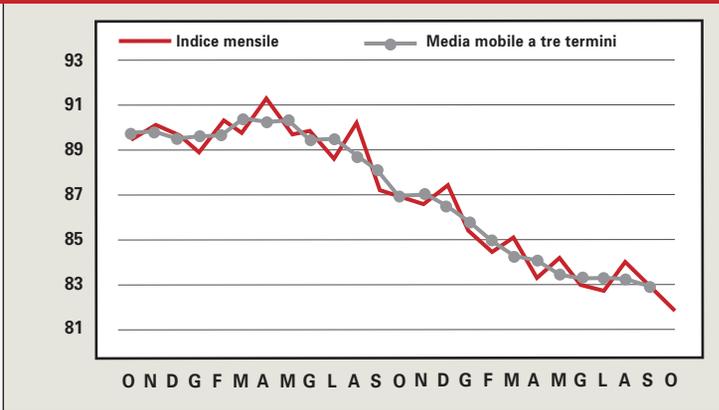
L'azienda trevigiana Codognatto, particolarmente attenta alla salvaguardia dell'ambiente, si misura da anni con l'intermodalità e il trasporto combinato strada-rotaia. "Oggi, le difficoltà di usare il trasporto ferroviario sul territorio nazionale stanno rendendo ardua una tale opzione", dice Massimo Tona, Sales Department (il servizio a pag. 53)

## Italia: domanda nazionale sempre in rosso

### Produzione Industriale congiunturale

(ottobre 2010-ottobre 2012, andamento mese su mese precedente)

Fonte: ISTAT

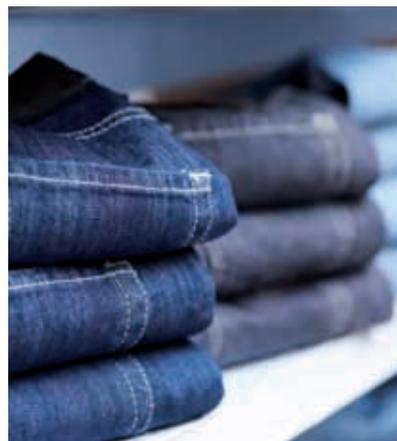
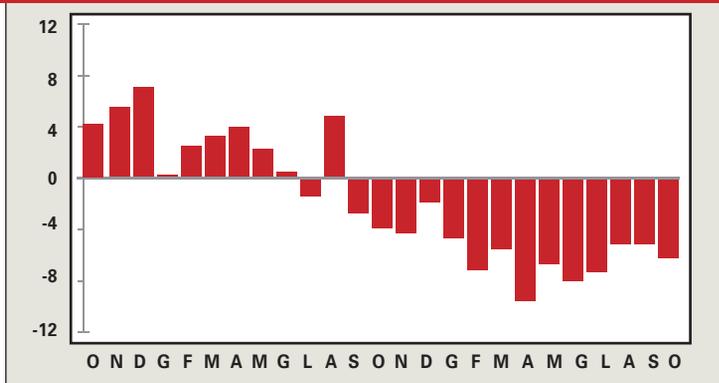


Dopo il lieve aumento registrato ad agosto (su luglio), la produzione industriale ha ricominciato a calare in termini congiunturali (mese sul mese precedente): in ottobre, su settembre, dell'1,1%. Una progressione negativa iniziata nell'aprile 2011, quando l'indice Istat segnava 91 punti, e "arenata" nello scorso mese di ottobre a 82 punti. In termini tendenziali, mese sullo stesso mese dell'anno precedente, la flessione è giunta al 14° mese consecutivo: forte, in particolare, il calo registrato a ottobre 2012 con il 6,2%. Flettono tutti i settori: beni intermedi meno 8%, beni strumentali meno 5,8%, beni di consumo meno 5,5%, energia meno 4,4%. In particolare, sono crollati, rispetto a ottobre 2011, gli articoli in plastica e in gomma (meno 14,7%) e il settore tessile e abbigliamento (meno 10,8%). In lieve crescita sono esclusivamente i prodotti chi-

### Produzione industriale tendenziale

(ottobre 2010-ottobre 2012, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)

Fonte: ISTAT



### Prodotto interno lordo tendenziale

(variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)

Fonte: ISTAT



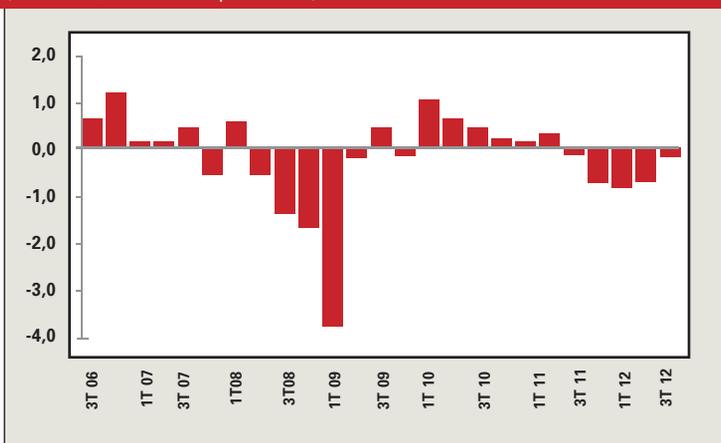
mici (1,1%) e quelli alimentari, bevande e tabacco (0,4%).

L'andamento negativo del nostro sistema produttivo si rispecchia nella flessione del Pil registrata nel terzo trimestre dell'anno sul trimestre precedente: 0,2%. Rispetto al terzo trimestre del 2011, invece, la flessione è notevolmente più marcata, arrivando al 2,4%. Quest'anno, da luglio a settembre, sono calati i principali aggregati della domanda interna, con decrementi dello 0,8% dei consumi finali nazionali e dell'1,4% degli investimenti fissi lordi. È la "domanda nazionale" (mentre l'export cresce) che incide pesantemente, in senso negativo, sul Pil, al quale, nel terzo trimestre dell'anno, ha "sottratto" 0,9 punti percentuali (0,6 per i consumi familiari, 0,1 per la spesa pubblica e 0,2 per gli investimenti fissi

## Prodotto Interno Lordo Congiunturale

(variazioni % sul trimestre precedente)

Fonte: ISTAT



lordi). La domanda interna continua a essere il "lato debole" della nostra economia. Da notare, inoltre, che in confronto con il terzo trimestre del 2011, il valore aggiunto dell'industria è sceso indistintamente in tutti i settori: pesantemente nelle costruzioni (meno 6,7%), mentre l'agricoltura segna meno 5,1%, l'industria in senso stretto meno 3,9% e i servizi meno 1,3%. Il fatturato del settore dei servizi, aggregando tutti i componenti, ha segnato nel terzo trimestre 2012 (sul terzo trimestre 2011) una diminuzione sostenuta: 5,6%. Cresce solo il fatturato dei servizi di trasporto e di magazzino (più 1,5%), mentre tutti gli altri comparti calano, ad esempio il commercio e la manutenzione delle autovetture meno 8,1% e la ristorazione e l'alloggio scendono del 2,5%. In particolare, lo scorso ottobre, su settembre, è aumentato il fatturato del trasporto marittimo del 5,5%.

## LA POVERTÀ NEL NOSTRO PAESE

Da uno studio dell'Istat, pubblicato in dicembre e riferito al 2011, su "Reddito e condizioni di vita", risulta che il 28,4% delle persone residenti in Italia è a rischio povertà o "esclusione sociale" (secondo la definizione adottata nell'ambito della strategia "Europa 2020"). L'indicatore deriva dalla combinazione di tre principali fattori: rischio di povertà in dipendenza del reddito (lo studio ha analizzato i redditi percepiti nel 2010), "deprivazione materiale" (ossia, la condizione in cui, ad esempio, una persona non sia in grado di pagare arretrati - come mutui, affitti, bollette -, non possa permettersi di affrontare spese impreviste o non possa

adeguatamente riscaldare la casa o permettersi un pasto adeguato almeno ogni due giorni), precaria situazione lavorativa (o "bassa intensità di lavoro") ed è definito dalla quota di popolazione che vive almeno una di tali tre condizioni. In primo luogo, lo studio Istat sottolinea che rispetto alla medesima analisi svolta nel 2010 (sui redditi percepiti dai cittadini nel 2009), l'indicatore generale del rischio di povertà è cresciuto di 3,8 punti percentuali, principalmente a causa dell'aumento delle persone che vivono in una situazione di "deprivazione materiale", passate dal 6,9% all'11,1%, e da quelle con reddito insufficiente, salite dal 18,2% al 19,6%. Come detto tale studio si è basato sui redditi 2010, quindi, anche per l'andamento dell'occupazione, con la crescita della precarietà, è molto probabile che la situazione sia peggiorata nel 2012. Drammatica la situazione del Mezzogiorno, dove il 19,4% delle persone risulta essere "gravemente deprivato" e dove il rischio povertà tocca il 46,2% dei residenti, mentre il dato dello studio 2010 era 39,4%. Questa debacle è anche confermata dal peggioramento della condizione di vita dell'8,5% delle persone che l'anno precedente non avevano sintomi di "deprivazione" e che invece nel 2011 sono entrati a far parte di questa categoria.



## Stati Uniti

Mentre scriviamo, democratici e repubblicani non hanno ancora trovato un accordo sul "fiscal cliff", ossia sul cruciale problema dei 700 miliardi di dollari, tra tagli automatici di spesa e aumenti di tassazione, che dovrebbe entrare in vigore dal 1° gennaio 2013. L'incertezza su come il problema possa essere risolto e se si riuscirà a evitare l'introduzione automatica dei provvedimenti è alla base, secondo gli analisti, del recente rallentamento del settore manifatturiero. La gestione del "fiscal cliff" è anche elemento centrale della politica economica nell'affrontare l'inevitabile tema del rapporto debito/Pil (se tale rapporto non verrà tenuto sotto controllo in maniera adeguata, si avranno pesanti conseguenze sia sulla stessa sostenibilità del debito a medio termine sia sulla credibilità del paese nello scenario mondiale). Inoltre, l'indebitamento federale è attualmente di poco inferiore al "tetto" massimo determinato dal congresso: 16.394 trilioni di dollari. Quindi, i margini di manovra sono molto ristretti e serve con urgenza un accordo politico che unisca un innalzamento del "tetto" con un'attenta gestione del budget federale di medio-lungo periodo. In questo scenario, la produzione industriale rallenta e si abbassa il livello di

utilizzo degli impianti, mentre crescono gli ordini in ottobre (sullo stesso mese dell'anno scorso) di circa il 3%. Un dato positivo: la ripresa sostenuta del mercato immobiliare (nello scorso ottobre su ottobre 2011, sono aumentati i permessi

edilizi del 30,1% e la vendita di case nuove del 17,2%). Sul fronte del lavoro, altro tema da lungo tempo "caldo", a ottobre, il tasso di disoccupazione resta stabile, sotto l'8%, e si prevede un miglioramento. ■



Immagine notturna di Boston

### USA: indice PMI sulle aspettative

Fonte: ISM

	Dato Dic. 2012	Dato Nov. 2012	Scostamento	Direzione prevista	Andamento	Trend* (Mesi)
<b>PMI</b>	50.7	49.5	+1.2	Crescita	Da contrazione	1
<b>Nuovi ordini</b>	50.3	50.3	0.0	Crescita	Stabile	4
<b>Produzione</b>	52.6	53.7	-1.1	Crescita	Più lento	3
<b>Occupazione</b>	52.7	48.4	+4.3	Crescita	Da contrazione	1
<b>Consegne fornitore</b>	54.7	50.3	+4.4	Rallentamento	Più veloce	2
<b>Rimanenze</b>	43.0	45.0	-2.0	Contrazione	Più veloce	2
<b>Scorte clienti</b>	47.0	42.5	+4.5	In frenata	Più lento	13
<b>Prezzi</b>	55.5	52.5	+3.0	Aumento	Più veloce	5
<b>Ordini inevasi</b>	48.5	41.0	+7.5	Contrazione	Più lento	9
<b>Esportazioni</b>	51.5	47.0	+4.5	Crescita	Da contrazione	1
<b>Importazioni</b>	51.5	48.0	+3.5	Crescita	Da contrazione	1
<b>ECONOMIA IN GENERALE</b>				Crescita	Più veloce	43
<b>Settore manifatturiero</b>				Crescita	Da contrazione	1

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

THE ECONOMIST

## **"Balla" il costo del lavoro, "ballano" le multinazionali**

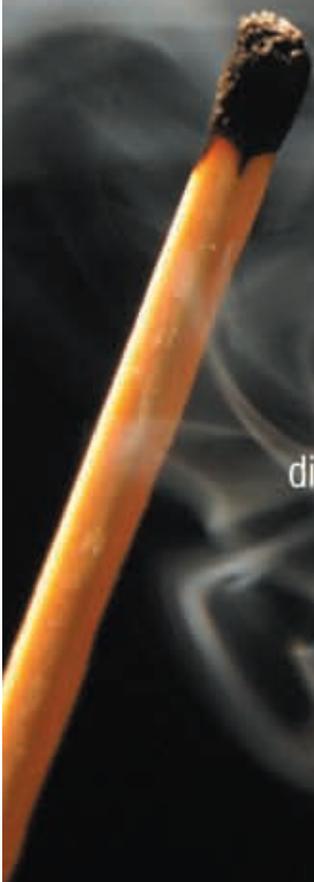
Le grandi aziende globali si stanno interrogando su come affrontare in paesi dove hanno delocalizzato le produzioni l'aumento del costo del lavoro. Sta avvenendo in Cina. Recentemente, ad esempio, l'Apple, che assembla una parte degli iPhone e degli iPad a Shenzhen, presso la Foxconn City, una colossale compagnia thailandese che occupa 230 mila operai, ha accettato aumenti rivolti a migliorare le condizioni di vita dei lavoratori. Si stima che il costo del lavoro in Cina, nelle aree costiere dove l'industria è da tempo consolidata, sia cresciuto intorno al 20%. Un'altra grande azienda, la Nike, sta ancora mantenendo un piede sul territorio cinese, ma la maggior parte dei suoi fornitori si sono spostati in Bangladesh, in Cambogia, in Indonesia, in



Vietnam. Ciò ha determinato che la sede Nike vietnamita sia divenuta la più importante dell'azienda a livello mondiale. In particolare, le aziende calzaturiere e dell'abbigliamento si stanno muovendo verso territori con manodopera a costo più basso. Tra i quali vi sono anche le aree interne cinesi. Un processo che continuerà, almeno fino a quando, cosa molto probabile, non si troverà il modo di fare scarpe e vestiti senza l'intervento del lavoro manuale. La Birmania è un paese in "lista di attesa". Altre aziende stanno invece riconsiderando la possibilità di fare marcia indietro e di ritornare nei paesi avanzati sia per ridurre i costi logistici, voce sempre più importante sul "conto" finale, sia perché stanno valutando che il costo della manodopera non è più un fattore determinante e centrale. Lo hanno dimostrato ricercatori del Personal Computing Industry Center dell'Università della California, a Irvine, che hanno "sezionato" e "analizzato" un 16-gigabyte 2010 iPad, venduto a 499 dollari, e hanno calcolato il profitto dell'azienda in 149 dollari, il costo dei componenti, di provenienza americana, giapponese, europea, sudcoreana (Apple ha più di 150 fornitori nel mondo), in parte messi a punto in Cina, in 154 dollari, il costo dei subcontratti in 88 dollari, il costo della distribuzione nel mondo in 75 dollari, il costo totale del lavoro in 33 dollari, dei quali solo 8 "spesi" in Cina. ■

# SEBINO

FIRE PROTECTION®



Dal 1982  
progettazione,  
costruzione  
e installazione  
di sistemi automatici  
di spegnimento  
per la protezione  
antincendio.

**SEBINO**  
FIRE PROTECTION™

24060 Bagnatica (BG) • Via Don Bolis, 1  
Tel. +39 035 292811 • Fax +39 035 303978

[www.sebino.eu](http://www.sebino.eu)

## Le potenzialità italiane

È stato presentato, a cura dell'Osservatorio Mediterraneo di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm, il Rapporto 2012 sulle relazioni economiche tra l'Italia e l'area mediterranea. Secondo il Rapporto, il nostro paese, nel 2011, con un valore negli scambi commerciali pari a 57,7 miliardi di euro, conferma la propria leadership nel commercio dell'area, superando la Germania (56,6 miliardi di euroscambi) e la Francia (46,8 miliardi). Tale posizione è confermata anche nelle proiezioni al 2014, che vedono crescere gli scambi commerciali italiani fino a 74 miliardi di euro (più 28% sul 2011). Si tratta di cifre importanti che indicano chiaramente il "valore" attuale e soprattutto le potenzialità dell'area in termini di opportunità di affari per il nostro sistema di imprese; infatti, la crescita dell'interscambio italiano nei primi sei mesi del 2012 (più 8,1% tendenziale) e le previsioni di crescita del Pil dei paesi dell'area (più 8,6% medio nel 2012) indicano chiaramente il definitivo superamento della fase di impasse delle economie di questi paesi, dovuta

agli accadimenti della cosiddetta "primavera araba". Tuttavia, escludendo i prodotti energetici e petroliferi, il nostro paese slitta al terzo posto (con 36,9 miliardi di euro), scontando, quindi, un significativo gap con la Germania (che è prima in graduatoria con 50,4 miliardi per interscambio manifatturiero). In particolare, c'è da sottolineare il notevole risultato raggiunto dalle imprese italiane che operano in Turchia: le stime di Srm indicano un fatturato complessivo di oltre 16 miliardi di euro, per un impatto occupazionale pari a circa 125 mila addetti. Numeri, in alcuni casi, superiori a quelli stimati per le imprese a capitali tedeschi, usate quale benchmark nell'analisi del Rapporto.

**Flussi finanziari.** Oltre al commercio e all'integrazione produttiva che favorisce gli scambi "reali" tra i paesi del Mediterraneo, un ulteriore fattore di sviluppo delle relazioni tra l'Europa e il Mediterraneo è rappresentato dai

flussi finanziari, anche in questo caso bi-direzionali, che transitano attraverso le due sponde del Mediterraneo. Da un lato, infatti, i "fondi sovrani" mediterranei trovano nell'Europa una delle aree privilegiate per l'investimento delle loro ingenti risorse; dall'altro, l'interesse di organismi quali la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e il Fondo euro-mediterraneo di investimento e partenariato verso l'area arabo-mediterranea cresce in misura proporzionale alle richieste di maggiore giustizia sociale che vengono dalle popolazioni dei paesi dell'area. Il Rapporto prevede che gli investimenti dei "fondi sovrani" dell'area Mena (Nord Africa e Medio Oriente) diretti verso l'Europa potrebbero raggiungere, entro cinque anni, i 20 miliardi di

euro annui, con una quota destinata all'Italia compresa tra uno e 1,5 miliardi di euro. Si tratta di flussi consistenti che potrebbero raggiungere il nostro paese, a patto che vengano create le condizioni interne favorevoli allo sviluppo degli investimenti. "L'Italia - sottolinea il Rapporto - si trova nelle mi-



gliori condizioni possibili per intercettare tali risorse, potendo offrire opportunità che altri paesi europei non possono garantire, come la disponibilità di una naturale piattaforma logistica al traffico di merci che attraversano il Mediterraneo. Ma vincoli burocratici e inefficienze storiche del nostro paese stanno limitando queste potenzialità".

**Collegamenti infrastrutturali.** Nel Mediterraneo transita il 19% del traffico marittimo mondiale e l'area diventa sempre più passaggio obbligato per le grandi compagnie di shipping che continuano a perseguire la politica del gigantismo navale alla ricerca di economie di scala e che quindi privilegiano il canale di Suez nelle rotte est-ovest. L'obiettivo del rilancio dell'Italia quale asse strategico dei traffici all'interno del Mediterraneo è possibile perché vi sono i presupposti, non solo geografici ma soprattutto >

CESAB,  
DA 70 ANNI LA PASSIONE ITALIANA  
CHE MOVIMENTA IL MONDO.

bitradio.com

CESAB Carrelli Elevatori S.p.A. raggiunge quest'anno l'ambizioso traguardo dei 70 anni.  
Uno storico marchio dalle radici emiliane, leader in Italia, guarda oggi all'Europa.

Hai un carrello elevatore CESAB d'epoca ancora al lavoro?

Manda una foto a [caccia-al-carrello@cesab.it](mailto:caccia-al-carrello@cesab.it), potrai entrare nella storia di questo prestigioso marchio.



Scopri la storia del marchio CESAB!  
Visita il sito: [www.cesab-history.eu/it](http://www.cesab-history.eu/it)

**70** CESAB  
ANNIVERSARY  
1942 - 2012

commerciali; basti pensare, ad esempio, che il 70% dell'interscambio commerciale con l'Area Med avviene attraverso le "vie del mare" (oltre 40 miliardi di euro). Eppure nonostante la vivacità degli scambi, il nostro paese sta perdendo posizioni a favore di competitor, non solo europei: tra il 2005 e il 2011 gli scali hub della sponda sud hanno incrementato la propria quota di mercato portuale dal 18% al 30% grazie all'avanzamento di strutture come Tanger Med e Port Said che stanno mettendo in difficoltà gli hub di transshipment del sud Italia.

Il Rapporto ha poi evidenziato la crescita dei flussi intraregionali in direzione nord-sud come riflesso dello sviluppo economico dei paesi della sponda sud-est, dell'integrazione euromediterranea nonché della politica europea di impulso allo Short Sea Shipping. Tali flussi, unitamente all'aumento del feederaggio strettamente connesso all'incremento del transshipment, rappresentano nell'area un terzo della navigazione a corto raggio dell'Unione europea a 27. L'analisi ha inoltre sottolineato che, nonostante il rapido sviluppo, resta ancora ampio spazio per l'attivazione di nuovi collegamenti lungo i versanti orientale e nord africano, in ragione del forte incremento atteso dei traffici, sia merci sia passeggeri. Appare chiaro che per superare la crisi e proiettare il nostro paese verso orizzonti di competitività e crescita internazionale, concretizzando le opportunità di sviluppo connesse ai traffici marittimi, occorrerà quanto prima superare i vincoli infrastrutturali che caratterizzano i nostri porti: rendere fluido, efficiente ed efficace il processo logistico riducendo i tempi per passaggio delle merci dai porti ai centri di consumo; snellire i vincoli burocratici e procedurali connessi alle operazioni portuali; garantire una certezza dei fondi a disposizione per lo sviluppo delle infrastrutture e un'adeguata pianificazione per tutto il sistema marittimo.

**Le energie rinnovabili.** Insieme ai traffici marittimi e alla portualità, l'Osservatorio Mediterraneo di Srm segue con attenzione la tematica relativa allo sviluppo delle energie rinnovabili. "Srm - pone in evidenza il Rapporto - vuole lanciare un messaggio strategico sull'argomento: il Mediterraneo si prepara a giocare un ruolo decisivo per lo sviluppo del settore energetico dei prossimi anni". Il sistema è caratterizzato da una domanda crescente di energia: infatti, autorevoli stime affermano che al 2030 la capacità addizionale richiesta dai paesi del South Med potrebbe comportare investimenti pari a 320 miliardi di

euro di cui circa la metà in fonti rinnovabili. I paesi di quest'area hanno una notevole capacità produttiva: sono tradizionalmente esportatori di energia convenzionale ma si distinguono anche come forti potenziali produttori di rinnovabili. Gli investimenti in infrastrutture elettriche, e dunque la costruzione di nuove linee di trasporto e di distribuzione, come pure l'elettificazione di gran parte delle zone rurali, diventano obiettivi prioritari in vista delle future esigenze di sviluppo economico e sociale. La realizzazione di nuove infrastrutture e soprattutto di nuove interconnessioni è necessaria non solo per i collegamenti sub-regionali tra paesi della sponda sud del bacino ma anche per esportare il futuro surplus di elettricità rinnovabile verso i mercati europei. La crescita della produzione energetica dovrebbe comportare una serie di benefici per tutti i paesi dell'area. Per quelli della sponda nord, migliorerebbe la sicurezza dell'approvvigionamento, variando il mix delle fonti, ancora troppo sbilanciato sul fossile; contribuirebbe al raggiungimento dell'obiettivo della Comunità europea 20-20-20 e consentirebbe un nuovo sbocco industriale per le tecnologie europee. Per i paesi della sponda sud, permetterebbe l'avvio di progetti industriali articolati, aprendo la strada agli investimenti e stimolando l'aumento dell'occupazione e l'acquisizione di conoscenze e competenze; consentirebbe l'accesso all'elettricità per le popolazioni residenti nelle aree rurali e l'allungamento dei tempi di sfruttamento delle risorse non rinnovabili.

L'espansione delle rinnovabili nel Mediterraneo ha il suo fulcro nella fonte solare, ma non prescinde dalle risorse eoliche, diffuse ed egualmente abbondanti, dallo sfruttamento della geotermia (in Turchia), dall'idroelettrico (prevalente) e dalle biomasse. Nonostante un contesto molto favorevole, diverse sono le barriere tecniche, istituzionali e finanziarie che di fatto hanno ostacolato il pieno utilizzo di questo potenziale e che quindi una volta rimosse potrebbero consentire il dispiegarsi dei numerosi vantaggi connessi allo sviluppo delle fonti pulite. In un'area in cui la percezione del rischio-paese condiziona le decisioni di investimento in maniera rilevante, solo con un quadro regolatorio adeguato e soprattutto stabile, con un sistema economico che renda possibile il trasferimento tecnologico e con una necessaria maggiore integrazione fisica tra le due sponde (mediante il potenziamento delle reti di trasmissione elettriche) sarà possibile un pieno sviluppo delle rinnovabili. ■

## 2012: è cresciuto notevolmente l'export

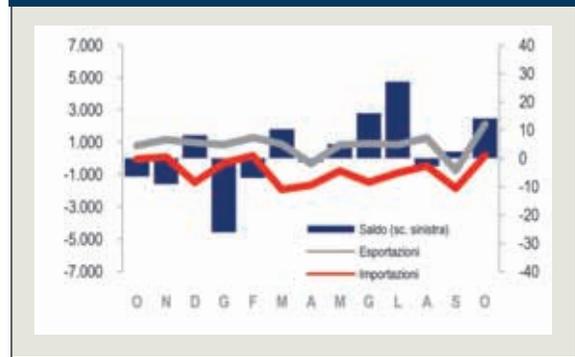
A fine ottobre si è registrato, rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, un notevole incremento delle esportazioni italiane, cresciute del 12%, mentre l'aumento dell'import è stato quasi irrilevante (più 0,8%). In particolare, c'è da rilevare che i valori medi delle merci esportate sono rimasti pressoché invariati, mentre sono stati in forte espansione i volumi esportati (più 8,6%), mentre quelli in import hanno subito una contrazione del 3,2%. Questo del forte aumento dei volumi esportati è un dato che deve far riflettere sull'importanza che sempre più assume l'organizzazione del trasporto e della logistica per le nostre imprese produttrici che si affacciano sui mercati internazionali: un miglioramento della logistica e un calo del franco fabbrica consentirebbero ulteriori margini alle imprese produttrici e a chi in Italia s'impegna nel settore logistico. In ottobre, dati questi risultati, si è avuto un avanzo della bilancia commerciale, che è stato pari a 2,5 miliardi di euro (mentre nell'ottobre del 2011 il saldo era stato negativo per 1,1 miliardi), determinato da un surplus di 1,5 miliardi con i paesi extra Ue e di un miliardo con i paesi dell'Unione.

Nei primi dieci mesi dell'anno, questo è il "numero" più rilevante, il saldo commerciale è positivo e raggiunge i 6,5 miliardi di euro. Tale cifra è stata data dal totale del saldo import-export al netto dell'energia (pari a più 60,2 miliardi di euro) meno il saldo negativo dell'energia (pari a 53,6 miliardi).

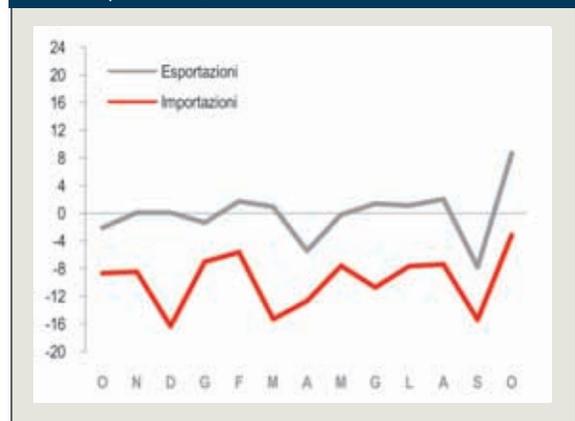
I dati riportati in precedenza riguardano il confronto tra l'anno in corso e il 2011. Se, invece, l'analisi si sofferma sul 2012, in ottobre, l'andamento delle esportazioni, rispetto al mese precedente (analisi congiunturale), è stato stazionario, mentre l'import ha segnato un lieve aumento (più 0,8%). Per l'export, la "stazionarietà" è la sintesi di una contenuta crescita delle esportazioni sui mercati extra Ue (più 0,7%) e di una lieve flessione di quelle sui mercati comunitari (meno 0,6%). Allargando l'analisi al trimestre agosto-ottobre, sul trimestre precedente, l'export è aumentato dell'1,4% e l'import dello 0,5%. La crescita delle esportazioni del trimestre riflette sia l'aumento delle vendite per l'area extra Ue (più 0,7%) sia quella, più marcata, per l'area comunitaria (più 2,0%).

Tornando al confronto 2012-2011, nel mese di ottobre di quest'anno l'aumento delle esportazioni, sullo stesso mese dell'anno scorso, è diffuso a quasi tutti i settori produttivi, ma ha riguardato in modo particolarmente accentuato le vendite all'estero di prodotti petroliferi raffinati (più 36,8%), di articoli

**Flussi commerciali con l'estero** Fonte: ISTAT  
(ottobre 2011-ottobre 2012, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente e valori in milioni di euro)



**Volumi di merce trasportata** Fonte: ISTAT  
(ottobre 2011-ottobre 2012, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



sportivi, giochi, strumenti musicali, preziosi, strumenti medici e altri prodotti n.c.a. (più 15,8%) e di prodotti alimentari, bevande e tabacco (più 14,9%). Una contenuta riduzione si è registrata per le vendite di computer, apparecchi elettronici e ottici (meno 2,0%). Dal lato delle importazioni sono risultati in forte aumento il petrolio greggio (più 16,4%), i prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (più 8,9%) e gli articoli farmaceutici chimico-medicinali e botanici (più 7,9%). Hanno segnato, invece, una diminuzione rilevante gli acquisti di autoveicoli (meno 22,9%), di prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere (meno 18,1%) e di prodotti petroliferi raffinati (meno 14,1%). Nel corso del mese di ottobre i più ampi saldi positivi si sono rilevati per macchinari e apparecchi n.c.a., metalli di base e prodotti in metallo e mezzi di trasporto (autoveicoli esclusi). I saldi ne - >

gativi più consistenti hanno riguardato i minerali energetici (petrolio greggio e gas naturale). Per quanto riguarda i paesi, l'aumento delle vendite di prodotti petroliferi raffinati verso l'area Opec e la Francia e di macchinari e apparecchi n.c.a. sempre verso i paesi Opec ha contribuito a sostenere per oltre un punto percentuale la crescita delle esportazioni nazionali, rispetto al 2011. La flessione delle vendite di macchinari e apparecchi n.c.a. verso la Cina e di computer, apparecchi elettronici e ottici in Spagna e Svizzera hanno fornito un contributo rilevante al contenimento della crescita delle esportazioni. L'incremento degli acquisti di prodotti petroliferi raffinati (gas naturale e petrolio greggio) dai paesi Opec e di petrolio greggio dalla Russia ha sostenuto l'aumento delle importazioni nazionali. La diminuzione degli acquisti di autoveicoli dalla Germania e di computer, apparecchi elettronici e ottici dalla Cina ha rallentato invece la crescita registrata per le importazioni.



*Alla crescita delle esportazioni italiane contribuiscono in maniera notevole i prodotti petroliferi raffinati*

## Le multinazionali presenti nel nostro paese

Nel 2010, le imprese a controllo estero residenti in Italia erano 13.741 e occupavano quasi 1,2 milioni di addetti. Al netto delle attività finanziarie e assicurative, sempre nel 2010, queste imprese hanno realizzato in Italia un fatturato di 468 miliardi di euro e un valore aggiunto di 93,5 miliardi. Le multinazionali estere hanno contribuito ai principali aggregati economici nazionali

con il 6,8% degli addetti, il 16,1% del fatturato, il 13,1% del valore aggiunto e il 24,4% della spesa in ricerca e sviluppo. Rispetto al 2009, è sceso il numero delle imprese (meno 2,9%) e degli addetti (meno 3,1%) a fronte di un aumento del fatturato del 5,3% e

di una forte crescita del valore aggiunto, pari al 17,9%. La crescita del fatturato e del valore aggiunto sono state nell'anno in linea con quella delle grandi imprese (250 addetti e oltre) residenti in Italia. Nel periodo 2005-2010 il numero di controllate estere si è ridotto di 271 unità, con un notevole calo nel settore industriale (meno 392 unità) e una crescita di 121 unità nei servizi e gli addetti sono aumentati di oltre 9 mila unità (meno 50 mila nell'industria e più 60 mila nei servizi). Il contributo delle multinazionali estere agli aggregati economici è aumentato di 1,5 punti percentuali per il fatturato e di 2,2 punti per il valore aggiunto, mentre si è ridotto di quasi un punto per la ricerca e sviluppo.

Le grandi imprese a controllo estero sono più produttive e profittevoli di quelle a controllo nazionale: nelle prime, il valore aggiunto per addetto è pari a 75 mila euro rispetto a 61 mila euro delle seconde e la redditività è, rispettivamente, del 43,9% e del 32,5%. L'apporto delle multinazionali estere all'interscambio commerciale dell'Italia è stato pari al 24,6% per le esportazioni e al 44,3% per le importazioni. L'incidenza degli scambi intra-gruppo (intra-firm trade) sull'interscambio complessivo è stato pari al 43% per le esportazioni e al 52% per le importazioni. Nel periodo 2005-2010, il contributo delle multinazionali estere all'interscambio commerciale è aumentato di 2,3 punti percentuali all'export e di 3,3 punti all'import. Risulta, invece, in riduzione l'incidenza della componente intra-firm sia all'export (meno 6%) sia all'import (meno 12%).

Gli Stati Uniti sono stati nel 2010 il paese con il maggiore numero di imprese e di addetti a controllo estero in Italia (2.282 imprese e oltre 257 mila addetti). Le multinazionali francesi hanno impiegato quasi 184 mila addetti nei servizi, mentre quelle tedesche hanno occupato nell'industria oltre 52 mila addetti. In particolare, nell'industria si è rilevata una forte presenza delle multinazionali estere nella fabbricazione di prodotti farmaceutici (58,8% degli addetti del settore) e di prodotti chimici (31,0%), mentre nei servizi si contraddistinguono quelli di informazione e comunicazione (14,0% degli addetti) e il noleggio, le agenzie di viaggio e supporto alle imprese (11,8%).



*Gli Stati Uniti, nel 2010, sono stati il paese con il maggior numero di imprese, 2.282, a controllo estero in Italia*

## L'interporto di Bologna al forum italo-tedesco

L'interporto di Bologna ha partecipato al forum italo-tedesco che ha avuto luogo a Monaco di Baviera, organizzato dalla camera di commercio italo-tedesca e dal Deutsche Logistik-Zeitung, il più importante organo di informazione per gli operatori del trasporto e della logistica in tutta l'area di lingua tedesca. Il forum è stato un'occasione di confronto su temi quali la liberalizzazione del mercato ferroviario, lo sviluppo di forme collaborative tra operatori italiani e tedeschi, il ruolo chiave che gli interporti del nord est, e quello di Bologna in particolare, possono giocare nei traffici transalpini sulle direttrici di traffico nord-sud e viceversa che abbiano l'Italia o la Germania come paese di arrivo o partenza. L'interporto di Bologna, che da sempre guarda alla Germania con grande interesse, essendo il primo paese con cui la regione Emilia Romagna interloquisce da un punto di vista

economico, non ha mancato l'occasione per sottolineare il proprio impegno nella messa in campo di iniziative in grado di sostenere in modo ottimale la gestione



dei flussi merci con ricadute sull'intero sistema logistico nazionale in termini di massificazione e razionalizzazione. L'interporto bolognese, nodo privilegiato sulla direttrice di traffico nord-sud, è, inoltre, già da tempo in grado di proporre un'offerta ferroviaria gestita al momento da cinque operatori, ha un fitto network di relazioni operative con partner tedeschi costruito con un'intensa attività di marketing territoriale.

Al forum era presente tra i relatori anche il presidente di One Express Italia, Claudio Franceschelli, che ha sottolineato la strategicità di essere localizzati in una struttura interamente dedicata al trasporto e alla logistica, come è l'interporto di Bologna con il quale "si è aperto un fattivo dialogo di collaborazione per sviluppare la quota di trasporto ferroviario che al momento caratterizza la logistica di One Express Italia". Il forum si è svolto sotto l'egida di Filippo Scammacca del Murgo, console generale d'Italia in Baviera, al quale è stato affidato il compito di aprire e introdurre tutte le sessioni che si sono susseguite. ■

Immagina il tuo futuro,  
noi lo progettiamo  
e lo costruiamo.



**GSE, da più di 35 anni la risposta globale ai vostri progetti immobiliari.**

In un mercato caratterizzato dalla forte competitività e compressione dei costi, l'innovazione tecnica e la rapidità di esecuzione costituiscono i pilastri della risposta di GSE Group al mondo della Logistica immobiliare, dalla concezione iniziale alla realizzazione chiavi in mano.

GSE Group offre oggi in qualità di General Contractor un servizio globale che include:

- Gestione a 360° dei progetti nelle fasi di Studio e Costruzione
- Ricerca del terreno e/o del finanziatore
- Coordinamento urbanistico, amministrativo, finanziario, legale
- Value engineering
- Integrazione progettuale del Processo industriale
- Impegno contrattuale su prezzo, tempi e performance
- Polizze globali sull'intera opera eseguita
- Assistenza post-vendita

**Più di 15 milioni di m<sup>2</sup> di immobili costruiti.**

**Oggi in 20 paesi tra cui Romania, Polonia,  
Marocco, Cina.**

## Toyota Material Handling riceve il Quiet Mark

Due carrelli della Toyota Material Handling (il BT Lifter Silent e il BT Levio Silent) hanno ricevuto dalla Noise Abatement Society il riconoscimento internazionale Quiet Mark per essere tra i prodotti più silenziosi e più attenti in materia di rispetto ambientale. Questa iniziativa è tesa a ridurre l'inquinamento acustico delle varie apparecchiature e a incoraggiare le imprese a livello mondiale nello sviluppare prodotti silenziosi che migliorino la qualità della vita. Costruito con una ruota trazione in gomma di alta qualità, rulli doppi in powerthane, telaio con materiale fonoassorbente per ridurre il rumore delle vibrazioni in caso di urti e boccole dei rulli in gomma, il BT Lifter Silent è silenzioso pur rimanendo potente, facile da utilizzare, ergonomico, di facile manutenzione e robusto. Con una struttura delle

forche unica e di alta qualità, una garanzia di 5 anni sul gruppo pompe e sulla barra di traino, il 20% in meno di rumorosità rispetto ai transpallets standard, è la soluzione ideale per una movimentazione silenziosa.

Anche il modello BT Levio Silent è stato premiato per le sue caratteristiche di sostenibilità. Questo modello rispetta gli stessi requisiti di qualità dei carrelli standard, con la sola differenza di avere un sistema di sollevamento unico nel suo genere, tolleranze migliori e rulli di alta qualità, che lo rendono più silenzioso nelle operazioni di movimentazione delle merci. Inoltre, il telaio è dotato di un sistema antivibrante e materiale fonoassorbente. "Ad oggi possiamo ritenerci orgogliosi di poterci fregiare di questa etichetta su due dei nostri carrelli e continuiamo a investire nella realizzazione di prodotti di alta qualità da cui possano trarre benefici sia la società che l'ambiente", dice Niclas Sternerup, Product Management Director di Toyota Material Handling Europe.



alle valvole di gonfiaggio. Questi sensori sono in grado di rilevare in particolare i valori di pressione, la temperatura del pneumatico e lo stato di carica della batteria interna e di trasmetterli tramite segnali radio, alla frequenza di 434 Mhz. La minuscola pila di cui sono dotati è progettata per durare circa 5-7 anni, in modo da coprire tutta la durata media della vita di un pneumatico. Per i sistemi Tpms si prevede una domanda in crescita nel breve termine, specie a seguito della nuova normativa europea, in vigore dal 1° novembre 2012, in base alla quale tutti i nuovi veicoli omologati nell'Unione europea dovranno essere equipaggiati in serie a partire dal 2014 con sensori per il monitoraggio della pressione. Le motivazioni della legislazione sono duplici: sicurezza alla guida e riduzione delle emissioni inquinanti. Questi nuovi sistemi possono essere considerati un vero salvavita per tutti coloro che passano la maggior parte della loro giornata alla guida di un veicolo.

## Autostrada viaggiante Italia-Germania

È partita il 9 dicembre l'autostrada viaggiante tra Italia e Germania per il trasporto dei tir su ferrovia. Dopo l'abbandono di Okombi - operatore austriaco che finora ha gestito la tratta da Trento a Regensburg - Trenitalia e Trasposervizi comunicano di aver siglato un accordo per assicurare la continuità del servizio tra l'interporto trentino di Roncafort e quello tedesco di Regensburg, Monaco. Quindi, per il valico delle Alpi. Questo accordo rappresenta un esempio significativo di collaborazione tra un vettore ferroviario e un operatore privato del settore autotrasporto finalizzata alla pianificazione di un nuovo servizio di trasporto più efficiente ed economico. L'autostrada viaggiante consente un trasporto combinato accompagnato, dove l'intero complesso veicolare, con il conducente, sale sul vagone ferroviario. Una modalità che presenta vantaggi per le imprese di autotrasporto, in termini di risparmio di carburante, riposo del conducente e maggiore produttività, oltre a ridurre la congestione stradale, la quantità di emissioni nell'aria (meno 80%) in un territorio particolarmente sensibile come quello alpino e il consumo di energia (meno 77%).

## Pressione dei pneumatici: sensori Continental

Il controllo della pressione dei pneumatici è un'operazione fondamentale, ma spesso trascurata dall'automobilista: per avere sempre sotto controllo i copertoni delle autovetture, Continental ha sviluppato i sensori Tpms, a marchio VDO, dispositivi di ridotte dimensioni, dotati di un trasmettitore in radio frequenza, alloggiati nella parte interna dei cerchioni e integrati

## Mitsubishi: arrivano i carrelli Premia EM

Dopo aver lanciato, poco prima dell'estate, i nuovi transpallets uomo a terra con pedana porta operatore completamen-

te accessorizzati, con cui Mitsubishi ha definitivamente rinnovato la gamma Premia ES, ora arrivano i Premia EM. La notizia della casa madre, ad Almere, è recentissima: 15 novembre, recita la comunicazione ufficiale, che titola "La famiglia cresce", a dimostrazione, come commenta il direttore commerciale di Degrocar (importatore ufficiale per l'Italia Mitsubishi Carrelli Elevatori), Roy De Ruijter, "che si vuole chiudere il 2012 con un messaggio di efficienza e speranza. Che non si aspetta che il mercato cambi, ma si dà il proprio contributo affinché cambi. E soprattutto, non si rinuncia a un senso di identità e appartenenza che anche le leggi della competitività non possono debellare". Basandosi sul successo dei transpallets elettrici a timone Premia ES, di cui si mantiene l'alto livello tecnologico, i nuovi modelli Premia EM sono dotati di



sistemi protetti e sigillati e di una richiesta di manutenzione minima. La macchina è stata infatti concepita per lavorare su pavimentazioni irregolari, bagnate, con polvere. Detto in due parole "per resistere", sintetizza De Ruijter. Il primo disponibile, entro dicembre, è il PBV20N2 standard: due tonnellate, è progettato per il trasferimento dei pallet nelle stazioni logistiche, nei magazzini industriali e per il carico e scarico veicoli. Comodità e sicurezza della corsa sono favorite dall'ampia pedana sospesa e rivestita in gomma e dalle barre laterali ammortizzate, collocate in altezza. Pedane e barre

possono pertanto essere ripiegate se non necessarie. Lo chassis compatto, il piccolo raggio di sterzata esterno e la visibilità a tutto campo, contribuiscono a rendere i modelli particolarmente manovrabili. ■

## Un passo avanti per i vostri trasporti



Hupac è il partner competente, affidabile e indipendente per creare una strategia logistica su misura: trasferiamo le spedizioni dalla strada alla rotaia, in tutta Europa, combinando i vantaggi dei due sistemi. Hupac innova i sistemi produttivi e investe in risorse di proprietà come vagoni, terminal e soluzioni informatiche. Il trasporto intermodale è il futuro del traffico merci: Hupac è al vostro fianco, oggi, per andare avanti insieme.

[www.hupac.ch](http://www.hupac.ch) [info@hupac.ch](mailto:info@hupac.ch) Tel. +41 91 6952800

**HUPAC**  
moving together

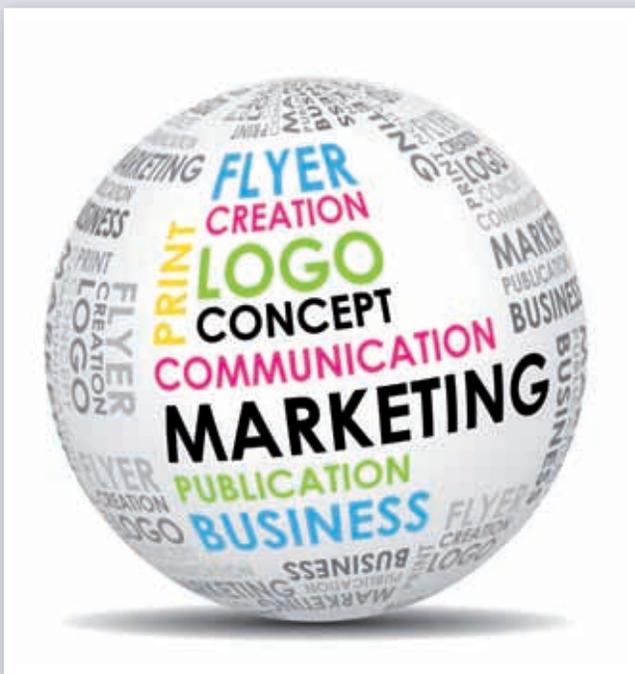
## Parola d'ordine: internazionalizzazione

**Accordo e condivisione.** Questo il binomio che accompagna il ridisegno delle camere di commercio che, dopo l'assemblea di Unioncamere lo scorso 29 ottobre a Venezia, sono state ridefinite e modificate. Un atto necessario secondo gli addetti ai lavori e che è stato pienamente sostenuto anche dal ministro dello Sviluppo economico Corrado Passera. "Il paese - ha detto Passera - ha vissuto momenti difficili e le camere di commercio hanno giocato un ruolo importante e dovranno continuare a svolgerlo anche nel futuro. Per questo approvo e apprezzo lo spirito e le linee guida del progetto di riordino, che penso debba realizzarsi in tempi stretti".

**Un appello che è stato colto** dall'intero sistema camerale che concorda sulla necessità e sull'urgenza di tale riforma, come è emerso dai lavori di un convegno svoltosi recentemente a Roma. La parola d'ordine che l'accompagna è "internazionalizzazione": una sfida e una grande risorsa per l'Italia, e che per le camere di commercio rappresenta anche il banco di prova del nuovo sistema. Il ridisegno, che parte dalla considerazione che gli interlocutori principali sono le imprese che

operano in un mercato aperto e senza alcuna sorta di confine, ha fatto in modo che le logiche di riassetto fossero basate proprio su un territorio più esteso rispetto a quello finora considerato. Altro tassello che mancava, che è stato aggiunto con il nuovo orientamento, era una "cabina di regia" unica, capace di dare organicità al sistema camerale e al ministero di riferimento, lasciando comunque libertà d'azione alle varie strutture. La proposta approvata, infatti, ha come obiettivo di definire la circoscrizione territoriale di competenza di ciascuna camera di commercio, in relazione a una riorganizzazione globale del sistema camerale, basandosi sul concetto chiave di autosufficienza economica, adempiendo comunque alle proprie funzioni e rimanendo al fianco delle imprese. Un compito che sarebbe difficile immaginare se non fosse stata approvata, contestualmente alla riforma, anche una razionalizzazione delle funzioni e delle risorse.

**Nonostante la grande potenzialità dell'export**, in Italia ancora poche imprese si sono aperte all'internazionalizzazione. Proprio in questo contesto si inserisce con maggiore forza e urgenza il discorso della riforma delle camere di commercio. Il nostro paese vanta 208 mila imprese che, nonostante la congiuntura economica sfavorevole, continuano ad affrontare con successo il mercato internazionale. Una bella cifra, ma che potrebbe sicuramente crescere se si considera che stando alle indagini di Unioncamere tra le imprese iscritte alle camere di commercio ce ne sarebbero 70 mila con i requisiti adatti ad affrontare la sfida dell'internazionalizzazione ma che, per ragioni diverse, ancora non l'hanno fatto. Ed è in questa direzione che si sta orientando il lavoro delle "riformate" camere di commercio che hanno tracciato così la strada da seguire anche per il prossimo anno. Informare e orientare le imprese che hanno le potenzialità per l'internazionalizzazione: questo lo step iniziale, che non significa svolgere solo servizi di consulenza, ma realizzare quei ponti tra aziende e le al-



tre strutture che costituiscono il complesso quadro del commercio internazionale.

**Che sia questa la strada da perseguire**, sia dalle imprese sia dalle camere di commercio, è stato chiaramente sottolineato anche da Pietro Celi, direttore generale per le politiche di internazionalizzazione e promozione degli scambi del ministero dello Sviluppo, per il quale l'unica via perseguibile è quella di mettere in relazione la rete territoriale con la rete del mercato estero. "Da tempo seguo il quadro della macrorete camerale e per questo ritengo che oggi l'internazionalizzazione è una delle maggiori risorse che abbiamo a disposizione e che possiamo offrire alle nostre imprese" ha detto Celi, commentando la riforma ed esponendo il quadro del sostegno messo a disposizione dal ministero. "Il nostro dicastero ha sempre sostenuto l'apertura ai mercati esteri - ha spiegato - ma oggi esiste un nuovo soggetto: una cabina di regia unica, presieduta dal ministro Passera, che ha lo scopo di delineare un percorso comune e coordinato delle imprese italiane all'estero. L'obiettivo è quello di una 'missione di sistema'

verso le grandi potenzialità offerte dall'export. Protagoniste del processo di internazionalizzazione, accanto alle imprese, sono le camere di commercio (miste ed estere), alle quali con questa riforma è stato dato un riconoscimento ufficiale dal ministero. Una sorta di 'patente' che attribuisce l'istituzionalità della loro funzione, con oneri e onori, che le contraddistingue dai privati che offrono servizi analoghi. Il mio auspicio - ha concluso Celi - è che le realtà territoriali siano messe in connessione, a sistema, e che le camere continuino a porsi come snodo di questo processo".



Un esempio di come concretamente questo sistema possa agire in maniera efficace è dato dal progetto per la creazione di un polo tecnologico per lo sviluppo sostenibile nell'area dei Balcani, presentato a Roma nel corso del VII Forum delle camere di commercio italo estere ed estere in Italia da Piero Baccarini, presidente della camera di commercio italo-argentina e italo-bosniaca. Un'iniziativa ambiziosa e lungimirante che si poggia sulla creazione preliminare di quelle condizioni di dialogo, e in questo le camere di commercio estere giocano un ruolo cruciale, tra istituzioni e privati, cui hanno partecipato oltre alle camere di commercio italo-bosniache e italo-moldave, associazioni italiane nel mondo e presenti sul territorio nazionale. Il progetto mira alla messa in connessione di imprese balcaniche e italiane che operano nel settore della green economy, che nel progetto fa da attrazione.

Il polo, secondo il modello presentato da Baccarini, dovrà essere in grado di autosostenersi, "aprendosi" poi alla realtà economica e sociale con cui si confronta. Tra gli obiettivi principali quello di contribuire concretamente al sostegno delle imprese italiane che operano nel

settore dell'energia pulita e che in questo momento attraversano una fase complessa, ma anche favorire lo sviluppo della sostenibilità ambientale in paesi "nuovi", creando così le premesse per soddisfare le esigenze dell'Unione europea in materia. Tra i punti che incentivano il progetto figura anche l'individuazione di nuovi spazi di business che possano essere attrattivi per le imprese italiane. Con questo polo, infatti, secondo quanto riferito da Baccarini, si pensa di poter coinvolgere 50 imprese del made in Italy e almeno due partner istituzionali. (F.T.) ■

## Paesi a confronto

L'Eurostat ha pubblicato un Pocketbook dal titolo "Key figures on Europe 2012", con una selezione di statistiche riferite ai paesi dell'Unione. La selezione riguarda tredici argomenti, dalla popolazione all'educazione, dall'economia e finanza all'industria, commercio e servizi, dalla scienza e tecnologia al mercato del lavoro. Il Pocketbook, pur se pubblicato di recente, contiene dati che in genera-

le si riferiscono al 2010, quindi non sono aggiornati e risentono meno della crisi che ha colpito i paesi dell'Unione e qualcuno, come sappiamo, in modo traumatico. Comunque, tale selezione può essere utile come termine di paragone delle diverse situazioni che caratterizzano i paesi membri. Abbiamo scelto alcuni di questi argomenti, sintetizzando i risultati a nostro avviso più significativi.

### Economia e finanza

Nella pubblicazione, come nella maggior parte dei casi avviene, il Pil è preso come parametro generalizzato per misurare "la salute" di un'economia. Il Pil pro capite, nel 2010, facendo uguale a 108 quello medio dell'area euro, in Italia risultava essere sotto tale media di 8 punti, mentre era staccato di 34 da quello dell'Olanda, di 24 della Germania, di 23 della Svezia, di 14 dell'UK e di 7 della Francia. Il debito pubblico italiano, in percentuale del Pil, è salito dal 116% del 2009 al 120,1% del 2011. Sempre nel 2011, l'UK era all'85,7%, la Francia all'85,5%, la Germania all'81,2%, la Spagna al 68,5%, la Svezia al 38,4%. La Grecia, nel 2011, è passata al 165,3% dal 129,4% del 2009.



### Protezione sociale

Le spese per la protezione sociale, escluse le pensioni, in Italia, in percentuale del Pil, erano nel 2008, al 27,8%. Spesa pari a quella tedesca e inferiore a quella francese (30,8%), danese (29,7%), belga (28,3%), ma superiore a quella britannica (23,7%). La spesa per le pensioni invece risultava essere nel 2008, prima degli



interventi correttivi, la più alta dell'Unione con il 15% del Pil contro il 13,9% dell'Austria, il 13,6% della Francia, il 12,6% della Grecia, il 12,3% della Germania, il 12% dell'Olanda. L'UK era all'8,7%. L'Italia, inoltre, si collocava agli ultimi posti in Europa per la spesa a protezione degli anziani. In questa classifica primeggiava di gran lunga la Svezia, seguita da Danimarca e Austria.

### Educazione

Nel 2010, il nostro paese era quarto nella classifica per i giovani che dai 18 ai 24 anni non studiavano e non seguivano alcun corso di formazione. Eravamo "superati" solo da Malta, Portogallo e Spagna. In questa classifica spiccavano molti paesi dell'est, come Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia. Drammatica era poi la posizione per quanto riguardava lo studio delle lingue straniere, anche qui eravamo tra gli ultimi. Ad esempio, tutti gli studenti, a qualunque livello, nella Repubblica Ceca e in Slovacchia, studiavano due lingue. Eravamo ultimi anche per la percentuale di maschi non laureati fra i 30 e i 34 anni. Dati che, se non s'inverte la



tendenza, mineranno a medio-lungo termine ancor più la nostra competitività.

## Ricerca&Sviluppo

Collegato con il tema trattato in precedenza è quello della R&S. Anche in questo settore l'Italia è molto indietro rispetto non solo ai suoi diretti concorrenti europei. Nel Barcelona Council del 2002, l'Unione stabilì che, entro il 2010, i paesi membri avrebbero dovuto investire nel settore almeno il 3% del Pil: nel 2009, l'Italia era all'1,27%, contro il 3,96% della Finlandia, il 3,62% della Svezia, il 3,02% della Danimarca, il 2,82% della Germania, il 2,27% della Francia, ma anche contro l'1,86% della Slovenia e l'1,53% della Repubblica Ceca. Basso anche il numero dei ricercatori: un terzo della Francia e della Germania, meno della metà dell'UK. Numeri che si riflettevano sul numero delle richieste di brevetti: erano meno di un quarto di quelle tedesche.



## Energie rinnovabili

La produzione di energia da fonti rinnovabili era nell'Unione, nel 1999, di 148,4 milioni di toe (tonnellate in olio equivalente), nel 2009 vi è stato un incremento produttivo del 60,2%, circa un 4,8% l'anno. L'Italia è rimasta, seppure di poco, sotto questa quota. Sul consumo totale di energia, quello proveniente da rinnovabili è stato in Europa, nel 2009, dell'11,7%, mentre l'Italia si è fermata all'8,9% (Svezia 47,3%, Finlandia 30,3%, Austria 29,7%, Portogallo 24,5%, Romania 22,4%, Spagna 13,3%, Francia 12,3%, Germania 9,8%). Siamo perciò ancora molto lontani, nonostante la nostra bilancia energetica pesi fortemente sull'economia

del paese e le nostre alte potenzialità nel settore, dovute alla geotermia (non sfruttata), al sole e al vento, dall'obiettivo fissato dall'Unione per il 2020 (20%).



## Società dell'informazione

L'Italia, per quanto riguarda l'accesso a internet, in rapporto al numero di proprietari di case, è nelle posizioni di coda in Europa: ci battiamo con la Spagna, l'Ungheria, il Portogallo (sotto la Polonia, la Repubblica Ceca, la Slovacchia) con una quota nel 2010 inferiore al 55%, mentre la media comunitaria è del 70%, con in testa l'Olanda (91%), tutti i paesi del nord (con la Svezia all'86%) e la Germania (80%). In compenso siamo "al comando", secondi solo alla Grecia, per numero di allacci a telefoni mobili, in compagnia di portoghesi e lituani: siamo a circa 150 per 100 abitanti. Gravemente insufficiente, principalmente a danno delle imprese, nonostante vari "programmi" degli ultimi governi, è anche la situazione della diffusione della banda larga. ■



# Icam: inventiva, fantasia, automazione

“La via che abbiamo scelto nel mettere a punto i nostri prodotti dedicati ai magazzini è quella di non porci confini e limiti, ma di sperimentare sempre nuove intuizioni”, afferma Roberto Bianco.

di **Paolo Giordano**

**L**a storia dell'Icam di Putignano, Bari, è iniziata quasi cinquant'anni fa, quando il fondatore Pietro Paolo Bianco cominciò a produrre arredi per ufficio e subito dopo scaffalature metalliche per vari usi. Ciò permise all'azienda di ampliare notevolmente il proprio mercato, aprendo una nuova strada. Con l'avvento in azienda della seconda generazione della famiglia Bianco, negli anni '80, l'azienda si aprì alla produzione dei primi archivi e magazzini automatici. Dieci anni dopo, abbandonata la produzione di scaffalature e arredi, iniziò il cammino della specializzazione nella progettazione di soluzioni automatiche. Un settore, dove, attualmente svolge con grande dinamicità e forti investimenti in ricerca&sviluppo un ruolo leader non solo in Italia, ma sempre più sul mercato globale.

Il tema “innovazione” appassiona a fondo Roberto Bianco, oggi presidente e amministratore delegato della società pugliese, che ha recentemente ricevuto diversi riconoscimenti, tra cui il “Premio Italiano della Meccatronica” dagli industriali di Reggio Emilia e il premio Ucima “Maestro della Meccanica”. Un riconoscimento, quest'ultimo, dedicato a quanti contribuiscono all'evoluzione dell'industria italiana della meccanica

con scoperte, invenzioni, soluzioni di prodotto e di processo, sviluppo delle macchine e razionalizzazione di organizzazione aziendale, sistemi di sicurezza e di salvaguardia ambientale. Tutti input che sono tra i principali obiettivi e fi-



lioni di ricerca dell'Icam. “Abbiamo studiato a fondo per anni, con tanta applicazione e ingenti investimenti, come lavorano i nostri clienti. Le soluzioni, in tema di magazzini automatici verticali, che abbiamo proposto e che continuiamo a proporre, sono il frutto di tale lavoro, al quale aggiungiamo una continua ricerca e valutazione sulle infinite possibilità che offre la meccatronica, ossia

l'integrazione e l'interagire tra meccanica, elettronica e informatica, applicata alla logistica e all'intralogistica, alla movimentazione delle merci e dei materiali nei magazzini e negli stabilimenti industriali. Un percorso nel quale ci misuriamo anche con quali possano essere i limiti della fantasia e dell'inventiva”, ci dice Bianco, subito, in apertura dell'intervista. In tutte le sue parole emerge questa, definiamola così, “tensione” verso lo “sviluppo”, verso “il camminare in avanti”, non inteso però come un semplice adeguamento tecnologico di un determinato prodotto, ma invece come “un modo nuovo” di affrontare e svolgere il tema dell'innovazione.

**SE LE CHIEDESSI QUALE PARTICOLARITÀ CONTRADDISTINGUE LE VOSTRE PRODUZIONI, COSA RISPONDEREBBE?**

■ La nostra unicità risiede nella modularità e scalabilità delle soluzioni offerte che rappresentano il fronte tecnologico con il quale ci misuriamo costantemente. Con la società Smoov ASRV, spin off della Icam, quindi con un'identità societaria diversa, abbiamo introdotto un nuovo paradigma per la realizzazione dei magazzini automatici, basato su tanta piccole automazioni che si muovono, che si sovrappongono, che si integrano, in

alternativa al grande “elefante”.

Il cuore della nuova tecnologia è costituito dall'ASRV, Automated Storage and Retrieval Vehicle, un veicolo autonomo radiocomandato per lo stoccaggio e il recupero delle unità di carico, concepito per spostarsi ad alta velocità sul piano direttamente sulle scaffalature, scorrendo lungo binari, e utilizzando un lift per le movimentazioni tra i livelli. Il tutto costantemente collegato in tempo reale al software di gestione del magazzino. Questa soluzione dedicata a magazzini che stoccano pallet, di qualsivoglia altezza, permette infinite applicazioni e risolve ogni esigenza sia per le grandi imprese, che possono moltiplicare il numero dei veicoli impegnati e di conseguenza estendere il livello di automazione per soddisfare crescenti necessità, sia per le piccole e medie aziende, che possono graduare il numero dei veicoli da utilizzare sulla base delle loro dimensioni e dei loro bisogni. Questo è il nostro concetto di “modularità” e “scalabilità” sul quale da sempre lavoriamo ed è anche la ragione per la quale noi parliamo di tecnologia “democratica”, ossia, estendendo il senso di tale aggettivo, accessibile e adattabile a ogni situazione e, ripeto, a ogni dimensione aziendale. In maniera similare, in Icam, il nostro prodotto di punta, il magazzino verticale a vassoi traslanti SILO2 è unico nel

suo genere per modularità e flessibilità operativa offrendo di serie oltre un miliardo di configurazioni possibili. Il suo design modulare consente di svilupparne la capacità sia in orizzontale sia in verticale (da 1 a 8 colonne di stoccaggio), assicurando perfetta adattabilità alle reali esigenze di magazzino e permettendo l'installazione anche in locali bassi, interrati, a più livelli, con

pilastrini o dal layout complesso permettendo il recupero di locali esistenti piuttosto che la costruzione di strutture dedicate.

**IL VOSTRO MODO DI AFFRONTARE E RISOLVERE LE PROBLEMATICHE DELL'AUTOMAZIONE DEI MAGAZZINI VERTICALI SI STA FACENDO STRADA NEL MONDO: SI PUÒ DIRE CHE STATE DIVENTANDO UN “CENTRO” DI ATTRAZIONE PER QUESTE SOLUZIONI SUL MERCATO GLOBALE. CHE SENSAZIONI AVETE SUL FRONTE INTERNAZIONALE?**

■ Riceviamo dall'estero continue sollecitazioni, continue richieste, a dimostrazione che abbiamo scelto la strada giusta. La strada dell'innovazione che intendiamo potenziare sia come Icam, con la quale continuiamo a lavorare sulle “logiche verticali” con idee piccole e grandi, ma sempre tese a creare nuove metodologie, sia come Smoov, con la quale studiamo le possibili evoluzioni dei nostri prodotti più interessanti. Tut-



to ciò per essere sempre più leader in Italia e “pesanti” competitor all'estero. Stiamo svolgendo una forte attività di sviluppo, con ritorni importanti. Parliamo del nord e sud America, della Russia, della Cina, dell'Australia, dell'India. Certamente sono mercati diversi, sui quali occorre tempo per concretizzare i progetti, ma stiamo riscuotendo molti consensi.

**MI PERMETTA UNA CURIOSITÀ: UN TALE INTERESSE GLOBALE SUI VOSTRI PRODOTTI, SE DOVESSE CONCRETIZZARSI IN ORDINI, NON METTEREBBE IN CRISI LA VOSTRA CAPACITÀ DI PRODUZIONE?**

■ No, anche perché noi operiamo come OEM: con Smoov non forniamo progetti complessivi per il magazzino, “chiavi in mano”, ma forniamo i veicoli con il modulo di automazione alle società di system integration che li faranno funzionare nel progetto che andranno a realizzare per un'azienda. Smoov rappresenta il “nucleo” del progetto. Sul piano produttivo, poi, grazie alla nostra organizzazione non abbiamo difficoltà.

**UN'ULTIMA DOMANDA. LE VOSTRE AZIENDE SONO LOCALIZZATE IN PUGLIA, QUINDI NEL MERIDIONE. LA CRISI SI STA SENTENDO IN MANIERA PIÙ ACUTA?**

■ Sono passati decenni e decenni, sono state tentate strade e politiche diverse, sono state elaborate differenti teorie di sviluppo per il sud. Tutto ciò invano, perché il divario tra le aree del paese, tra centro-nord e Mezzogiorno, è sempre aumentato e continua ad aumentare. Le ragioni sono storiche e anche pratiche: se disegniamo un cerchio intorno a Milano con un raggio di 500 chilometri, copriamo una zona che “vale” circa il 50% del Pil europeo, se facciamo la stessa operazione, ad esempio, da Bari, il raffronto in termini di “valore” è desolante. Anche

questo fa la differenza. In generale, penso che nel sud si debba cambiare l'approccio ai problemi, in primo luogo mantenendo sul territorio le nuove generazioni, i giovani e le “teste” meglio preparate. Ci sono eccellenze, ci sono “belle punte” anche nel settore manifatturiero, che non si devono perdere. Da qui bisogna ripartire, con regole e approcci nuovi. ■

# Il bilancio delle società

di Franco De Renzo

**F**inite le feste, è già ora di incominciare a pensare alla preparazione del bilancio delle società. Cerchiamo in queste brevi considerazioni di prendere in esame la problematica. Tutte le norme, ovviamente, sono previste dal codice civile (si riportano gli articoli in vigore al 30 novembre 2012), cui si deve fare normalmente riferimento. Nell'articolo si considerano le società non quotate in borsa, e, quindi, con problemi inferiori. Se quanto previsto dalle norme fosse rispettato da tutti, certamente i bilanci sarebbero più comprensibili e più corrispondenti al vero.

L'art. 2366, al comma 3, prevede che lo statuto delle società può consentire la convocazione dell'assemblea mediante avviso comunicato ai soci con mezzi che garantiscano la prova

tempestiva comunicazione delle deliberazioni assunte ai componenti degli organi amministrativi e di controllo non presenti.

L'art. 2375 prevede che le deliberazioni dell'assemblea devono risultare da verbale sottoscritto dal presidente e dal segretario o dal notaio. Il verbale deve indicare la data dell'assemblea e, anche in allegato, l'identità dei partecipanti e il capitale rappresentato da ciascuno; deve altresì indicare le modalità e il risultato delle votazioni e deve consentire, anche per allegato, l'identificazione dei soci favorevoli, astenuti o dissenzienti. Nel verbale devono essere riassunte, su richiesta dei soci, le loro dichiarazioni pertinenti all'ordine del giorno. Il verbale dell'assemblea straordinaria deve essere redatto

da un notaio. Il verbale, inoltre, deve essere redatto senza ritardo, nei tempi necessari per la tempestiva esecuzione degli obblighi di deposito o di pubblicazione.

L'art. 2423 prevede che gli amministratori devono redigere il bilancio di esercizio, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa. Il bilancio deve essere redatto con chiarezza e deve rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società e il risultato economico dell'esercizio. Se le informazioni richieste da specifiche disposizioni di legge non sono sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta, si devono fornire le informazioni complementari necessarie allo scopo. A tal proposito, si ritiene opportuno riportare quanto deciso dalla Cassazione civile, sez. I, 7 marzo 2006, n. 4874. "La circostanza che il bilancio d'esercizio di una società di capitali abbia come destinatari non solo i soci, ma tutta una pluralità di terzi, i quali, potendo venire in contatto con la società, abbiano interesse a valutarne la situazione patri-



dell'avvenuto ricevimento almeno otto giorni prima dell'assemblea. In mancanza delle formalità previste per la convocazione, l'assemblea si reputa regolarmente costituita quando è rappresentato l'intero capitale sociale e partecipa all'assemblea la maggioranza degli organi amministrativi e di controllo. Tuttavia, in tale ipotesi, ciascuno dei partecipanti può opporsi alla discussione degli argomenti sui quali non si ritenga sufficientemente informato. Inoltre, dovrà essere data

tempestiva comunicazione delle deliberazioni assunte ai componenti degli organi amministrativi e di controllo non presenti.

moniale ed economica, rende irrilevante, ai fini della illecità del bilancio stesso e della conseguente nullità della relativa deliberazione assembleare di approvazione, che il metodo di redazione del bilancio, contrario ai principi di chiarezza e precisione, sia stato adottato in passato con il consenso o, addirittura, su iniziativa del socio che, poi, ha impugnato il bilancio. Né giova, in senso contrario, fare appello al principio di continuità formale dei bilanci, il quale comporta solo che non si adottino metodi di rilevazione del bilancio diversi da quelli adottati in passato, senza darne adeguato conto nella relazione degli amministratori, ma non giustifica certo il protrarsi nel tempo dell'adozione di metodi di redazione poco chiari o imprecisi".

L'art. 2429 prevede che il bilancio deve essere comunicato dagli amministratori al collegio sindacale e al soggetto incaricato della revisione legale dei conti, con la relazione, almeno trenta giorni prima di quello fissato per l'assemblea che deve discuterlo. Il collegio sindacale deve riferire all'assemblea sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'adempimento dei propri doveri e fare le osservazioni e le proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione, con particolare riferimento all'esercizio della deroga di cui all'art. 2423, quarto comma. Il bilancio, con le copie integrali dell'ultimo bilancio delle società controllate e un prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio delle società collegate, deve restare depositato in copia nella sede della società, insieme con le relazioni degli amministratori, dei sindaci e dei soggetti incaricati della revisione legale dei conti, durante i quindici giorni che precedono l'assemblea, e finché sia approvato. I soci possono prenderne visione. Il consiglio di amministrazione deve essere convocato con un preavviso di 8 giorni, il bilancio e le relazioni devono essere consegnati ai sindaci-revisori almeno 30 giorni prima dell'assemblea e i soci devono poter visionare i bilanci e le relazioni 15 giorni prima.

Considerato che normalmente l'assemblea deve tenersi tra il 29 e il 30 aprile (120 giorni dalla chiusura), il consiglio deve essere convocato entro il 22 marzo per tenersi entro il 30, immediatamente deve essere data copia di tutto al collegio sindacale-revisori che, entro il 14-15 aprile, devono a loro volta depositare la propria relazione a disposizione dei soci che volessero esaminarla prima dell'assemblea. ■

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

# 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](http://www.class-spa.it)

Gruppo FBH

# Gli obblighi di diligenza dello spedizioniere

di **Marco Lenti e Martino Sternai\***

In alcuni precedenti interventi su questa rivista abbiamo rilevato come gli spedizionieri si propongano, con sempre maggior frequenza, come “organizzatori” (anche se non sempre esecutori) di servizi trasporto, e che, alla luce di tale tendenza, lo spedizioniere svolga tutte quelle operazioni inerenti al trasporto della merce, che il committente non intende svolgere direttamente, preferendo invece “terziarizzare”. Tale prassi contrattuale pone notevoli problemi di inquadramento normativo, specialmente in quei casi dove le parti non abbiano preventivamente individuato (o, per ragioni attinenti alla natura dei servizi offerti, non siano stati in grado di individuare) le obbligazioni ulteriori rispetto a quella propria di spedizione. In tale contesto è utile osservare che l’art. 1737 cod. civ. pone a carico dello spedizioniere, oltre all’obbligazione tipica di stipulare in nome proprio, ma per conto del committente, un contratto di trasporto, anche quello di eseguire le operazioni accessorie.

Tuttavia, sulla base di questi dati normativi, e sul conseguente inquadramento della spedizione nella più ampia figura del mandato, alcune sentenze di merito hanno ritenuto di circoscrivere la responsabilità dello spedizioniere alla sola attività di ricerca dei soggetti più adatti al compimento delle prestazioni di trasporto utili per il committente, imputandogli per l’effetto solo una colpa nella scelta di tali soggetti, ed escludendo, al contrario, ogni responsabilità per mancata vigilanza sull’esatta esecuzione delle prestazioni di trasporto. In altre parole, si è ritenuto che l’obbligazione dello spedizioniere si esaurisca nella determinazione dei servizi di trasporto più rispondenti alle esigenze del committente, e nella conseguente stipulazione del contratto di trasporto, con esclusione di ogni responsabilità per eventi successivi alla stipulazione in parola. Tale interpretazione, per quanto suggestiva per gli operatori del settore, non rispecchia, a nostro avviso, né il dato normativo sopramenzionato, né la prassi contrattuale.

Con riguardo al dato normativo, occorre precisare che l’elemento qualificante del contratto di spedizione è non solo la conclusione per conto del committente di un contratto di trasporto, ma anche l’esecuzione delle operazioni accessorie (con espressa esclusione di ogni responsabilità per l’esecuzione del trasferimento della merce gravante solo sul vettore). Poiché l’art. 1737 cod. civ. non precisa in che cosa consistano tali operazioni accessorie, la giurisprudenza ha ritenuto di qualificare le stesse come “quelle che si ricollegano con un rapporto di accessorietà al contratto di spedizione, cosicché

in essa debbano ricomprendersi tutte quelle che il mandante dovrebbe compiere se, invece di affidarsi ad uno spedizioniere, curasse egli stesso la spedizione della merce”.

Se questa è la definizione preferibile di “operazioni accessorie” non vi è motivo che esse vengano cronologicamente limitate alla fase anteriore della stipula del contratto di trasporto, e cioè alla sola scelta delle modalità di trasporto più rispondenti alle esigenze del committente. Si pensi, in proposito, ad alcune attività proprie dello spedizioniere, quali il ritiro della merce a destino o la riscossione del prezzo in contrassegno, che certamente rientrano nel novero delle operazioni accessorie, e che altrettanto certamente intervengono in un momento cronologicamente successivo alla conclusione del contratto di trasporto. Tale definizione della figura dello spedizioniere è senza dubbio più rispondente alla prassi contrattuale che vede ampliare sempre di più l’ambito dei servizi offerti dagli spedizionieri ai propri committenti. In tale contesto non pare del tutto corretto escludere dalla responsabilità dello spedizioniere l’obbligo di vigilanza, e di conseguente informazione a favore del committente, sull’esecuzione del contratto di trasporto.

Peraltro, il timore che da tale obbligo di vigilanza e informazione sorga in capo allo spedizioniere una qualche responsabilità propria del vettore, non ha ragion d’essere, dal momento che esso resta comunque distinto dall’obbligo di esecuzione del trasporto. Una volta ammessa in linea di diritto la possibilità di configurare un obbligo di vigilanza in capo allo spedizioniere, occorrerà verificare caso per caso, se tale obbligo sia stato assunto dallo spedizioniere e se questi sia stato effettivamente negligente nel vigilare sull’esecuzione del trasporto. In tale ottica può essere utile determinare a priori contenuto e limiti di tale obbligo, allo scopo di rendere l’operatore sin dall’origine consapevole dei propri doveri di vigilanza e informazione, nonché di circoscrivere l’ambito delle pretese risarcitorie del committente, nell’ipotesi di inadempimento a tali doveri in relazione all’inesatta esecuzione delle prestazioni di trasporto da parte del vettore. ■

**\*Studio legale Mordiglia**

20145 Milano - Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 - [mail@mordiglia.it](mailto:mail@mordiglia.it) [www.mordiglia.it](http://www.mordiglia.it)



# Il miglior viaggio organizzato per le tue merci



Comunicazione e relazioni: www.captrain.it - Fotografia: SNCF - 2009/01/2003

Il logistico  
2011  
dell'anno

Specialista della logistica multimodale, Captrain Italia è all'avanguardia nel trasporto merci sul territorio nazionale e in Europa. Con diverse sedi distribuite nel nord Italia, la filiale di SNCF Geodis opera con i suoi partner sui principali assi ferroviari nazionali ed internazionali, dalla Francia ai paesi dell'Est e dalla Scandinavia e Benelux fino in Italia. L'entusiasmo, l'impegno e la professionalità dei suoi circa 200 collaboratori consentono a Captrain Italia di proporre ai propri clienti soluzioni personalizzate e innovative con un centro operativo disponibile 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, un servizio clienti multilingue dedicato e un'officina di manutenzione rotabili propria per garantire la sicurezza del trasporto...  
Captrain, l'alternativa per il tuo trasporto merci!

[www.captrain.it](http://www.captrain.it)



# Le tante cose da fare

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

**S**iamo giunti alla fine del 2012, un anno bisestile del quale, sicuramente per situazioni economiche e per scenari politici, non avremo un ricordo particolarmente positivo. Anche l'ambito doganale non ha brillato particolarmente: le tanto attese infrastrutture immateriali sono rimaste ancora quasi del tutto inesprese. Un plauso va, però, all'agenzia delle dogane per la circolare prot. 78736/RU del 22 giugno, che dallo scorso 3 luglio permette ai soggetti certificati AEO (Authorized Economic Operator), titolari di procedure di domiciliazione per i regimi di esportazione e di esportazione abbinata al transito, di operare in dogana dalle ore 1.00 alle ore 24.00. Perciò, in pratica, per 23 ore al giorno.

Ma ci sono molte questioni ancora aperte:

- a) applicazione delle norme e delle prassi, in maniera uniforme, in tutti gli uffici delle dogane, ovunque siano posizionati sul territorio nazionale. Solo dopo avere raggiunto questo obiettivo potremo confrontarci con maggiore serenità con i competitor europei;
- b) valorizzazione dello status di AEO con l'effettiva riduzione dei controlli e con la possibilità di operare 24 ore al giorno anche in importazione;

- c) applicazione del "pre clearing", ovvero, dell'invio anticipato delle informazioni alla dogana in relazione all'arrivo o alla partenza delle merci in modo da consentire l'analisi dei rischi anticipata;
- d) "Start up" delle semplificazioni di inoltro dei contenitori da porto a retroporto, banchina lunga;
- e) "start up" del pagamento informatizzato del "differito doganale" mediante bonifico "on line";
- f) sportello unico doganale: attivato a luglio 2011 con le modalità transitorie previste dal decreto attuativo dello "Sportello Unico Doganale" DPCM 242/2010, con il quale si imponeva alle 18 amministrazioni interessate ai processi di sdoganamento di integrare i propri sistemi operativi in modo che vi fosse fra loro un dialogo telematico. Questa fase dovrà concludersi entro luglio 2014...ma la storia ha avuto inizio nell'anno 2003, infatti la norma istitutiva dello sportello unico doganale è presente nella legge finanziaria per l'anno 2004: 2004-2014, dieci anni sono un po' troppi per un obiettivo, la speranza è che almeno si possa anticipare la data di luglio 2014 e certamente non andare oltre;
- g) riduzione dei controlli alle frontiere per evitare rallentamenti dei flussi delle merci.

Tali controlli vanno viceversa posti in essere all'interno del territorio.

Lo scenario economico a breve e medio termine non sembra molto roseo, infatti gli indicatori economici di previsione danno segnali di ripresa solo a fine 2013 ed è auspicabile che nei momenti di difficoltà istituzioni, politica e associazioni di categoria facciano fronte comune per il raggiungimento degli obiettivi sopra richiamati avendo presente la portata di valenza generale e non lobbistica dei risultati da realizzare.

*Buon Anno.* ■



La più grande ricchezza di un'azienda sono i lavoratori. Dalla loro crescita dipende il successo dell'impresa.

Siamo al tuo fianco per far emergere i talenti che possono fare della tua, una grande azienda.

For.te. promuove e finanzia la formazione dei lavoratori.

A For.Te., principale Fondo di riferimento del terziario, aderiscono aziende del Commercio, Turismo, Servizi, Logistica, Spedizioni, Trasporto, ma anche di altri settori economici (attività manifatturiere, costruzioni, istruzione etc). Più di 123mila imprese hanno scelto For.Te. con oltre 1.200.000 lavoratori e 500milioni di euro stanziati: investire in talenti funziona.

Aderire non comporta nessun costo e si può fare in qualsiasi mese dell'anno. Utilizza finalmente il contributo che versi per legge aderendo a For.Te.

Cogli le nostre opportunità: vai sul sito [www.fondoforte.it](http://www.fondoforte.it) e scrivici ad [info@fondoforte.it](mailto:info@fondoforte.it)

**SCEGLI DI FAR CRESCERE  
LA TUA AZIENDA:  
FAI CRESCERE IL LAVORO.**

*for.te.*



# Investiamo in talenti: insieme a Te.

*Fondo For.Te.*



# La bellezza di imparare

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

**"**Formazione di figure professionali-chiave del settore marittimo portuale": è nell'ambito di questo progetto realizzato dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, con il contributo della provincia della Spezia, che si inserisce il corso di "Spedizioniere", frequentato da 15 giovani allievi motivati ad intraprendere un percorso formativo ed occupazionale nel settore logistica e trasporti.

"Questi giovani non si candidano ad essere semplicemente 'coloro che faranno il mestiere di spedire le merci': si trovano all'interno di un percorso ambizioso che ha lo scopo di formare figure strategiche di questo settore", sottolinea Caterina Bignami, docente esperta in comunicazione.

"Se dovessimo definire in sintesi questa esperienza le parole più opportune sarebbero: acquisizione di competenze nuove e spendibili nel mondo del lavoro, prova, occasione, finestra su un mondo nuovo", reagiscono subito gli aspiranti spedizionieri.

"La bellezza di un'esperienza come questa è il risultato di una complessità di fattori che la rendono molto diversa da qualsiasi esperienza vissuta prima. Qui, oltre ad imparare dai docenti, abbiamo la possibilità di un'esperienza a tutto tondo, a partire dal rapporto autentico con lo staff e l'organizzazione, e poi con tutti i nostri compagni. L'età diversa e le esperienze diverse non sono motivo di divisione, ma di

ricchezza ulteriore. I docenti che abbiamo conosciuto hanno fatto di tutto per conciliare i numerosi impegni aziendali e istituzionali con la possibilità di intervenire in aula. Questo ci dimostra che ci sono persone adulte ed esperte appassionate al loro lavoro, e che si dimostrano altrettanto appassionate nel comunicarlo".

"La cosa più importante da offrire a questi ragazzi nell'attuale momento di crisi è proprio la motivazione, la percezione di adulti appassionati e 'all'opera'. In giapponese, il vocabolo crisi è formato da due ideogrammi: 'pericolo' e 'opportunità'. È importante che i ragazzi percepiscano l'opportunità che sta dentro la crisi perché ne possano trarre occasione per cambiare, diventare migliori, o rimettersi semplicemente in gioco", prosegue Caterina Bignami.

Sottolinea un'allieva: "Tutti mi chiedono se dopo questo corso troverò un lavoro. Ovviamente questa è la mia più grande aspirazione, ed è la molla principale che mi ha spinto qui. Ma è mio desiderio vivere prima di tutto il presente con tutta la ricchezza che mi dà. Essere qui mi ha permesso di affacciarmi a un mondo nuovo, a un modo diverso di imparare, che mi rende entusiasta, curiosa, contenta, già adesso. Ho scoperto molto più del piccolo nocciolo che sapevo o che solo potevo immaginare".

"E poi la cosa bella è vedere ex allievi che, come noi, hanno

frequentato un corso presso la Scuola Nazionale Trasporti e sono diventati oggi spedizionieri o altri esperti legati a questo settore. Alcuni di loro sono intervenuti in aula come nostri docenti. Va da sé che tutto questo accende in noi una grande speranza e una grande motivazione. Non si percepisce altrove lo stesso entusiasmo di formare le persone".

"Siamo felici di poter offrire tutto questo agli allievi che ripongono nella nostra offerta formativa la speranza di una crescita personale e professionale", risponde Genziana Giacomelli, direttore della Scuola, "significa poter offrire non solo le condizioni migliori per imparare un mestiere e quindi trovare lavoro, ma anche la possibilità di condividere il senso del lavoro e la chiave per viverlo al meglio - continuamente disposti a imparare e a relazionarsi - una volta trovato". ■



# TRANSPOTEC 2013

VERONA  
28 FEBBRAIO - 3 MARZO

SALONE INTERNAZIONALE  
DELLA LOGISTICA INTEGRATA  
E DEI TRASPORTI



## Logitec.

La Logistica ha trovato la sua fiera.

TRANSPOTEC 2013



SALONE INTERNAZIONALE  
DELLA LOGISTICA INTEGRATA  
E DEI TRASPORTI

### L'unica fiera italiana

dedicata all'intera filiera logistica:  
dai prodotti ai servizi, dagli strumenti ICT alle  
infrastrutture. Esposizione, incontri d'affari  
programmati, buyer internazionali  
sono le sue parole chiave.

**ENTRA IN LOGITEC:  
SOLO PER FARE AFFARI.**



organizzato da



[transpologi@fieramilano.it](mailto:transpologi@fieramilano.it) [www.transpotec.com](http://www.transpotec.com)

Fiera Milano S.p.A. S.S. del Sempione, 28 - 20017 Rho, Milano - tel. +39 02 4997.6216 - fax +39 02.4997.6251

Aderisci ai nostri gruppi su Facebook



Twitter



e LinkedIn



# Logistica e trasporti: motore di sviluppo

L'ex sottosegretario Bartolomeo Giachino in un volume ripercorre il cammino che ha portato a redigere il Piano nazionale della logistica.

di **Carlotta Valeri**

**E**dito da Publitrans, con una prefazione di Gianni Letta, il volume "Logistica e trasporti, motore di sviluppo per il cambio di passo del paese" di Bartolomeo Giachino, ex sottosegretario ai Trasporti e presidente della Consulta dell'autotrasporto e della logistica, vuole essere, come scrive l'autore, "semplicemente un quaderno di lavoro per continuare a lavorare insieme". Un "quaderno di lavoro" che parte dalla considerazione che "l'inefficienza logistica del nostro paese, che, nei due anni di lavoro attorno al Piano nazionale della logistica 2012-2020, abbiamo esaminato e studiato in ogni modo, è una delle cause, insieme al costo dell'energia e al peso della pubblica amministrazione, della minore competitività del nostro sistema economico e quindi della sua minore crescita di questi ultimi quindici anni". Sulla base di questa considerazione è stato elaborato il Piano: "Lavorare da subito alla maggiore efficienza logistica del paese, anche attraverso azioni a costo zero, nell'attesa della realizzazione

delle infrastrutture di trasporto, in una prospettiva decennale, è la intuizione del Piano della logistica che può darci un'efficienza pari allo 0,3% del Pil all'anno. Inoltre, lavorare già da oggi alla realizzazione dei corridoi ferroviari, consentirà di costruire nella pianura padana la parte più rilevante della grande area logistica del sud Europa e, al nostro paese, con la sua grande rete di porti,

di diventare la porta sud dell'Europa verso il Mediterraneo e verso il Far East ... La riforma della logistica italiana, che con la sua inefficienza oggi rappresenta una taxa impropria sul nostro sistema economico, costando al paese 40 miliardi di euro annui, oltre a rendere più competitive le nostre produzioni può essere

anche un driver di sviluppo occupazionale". Nota Giachino: "Il futuro, ci dice Zygmunt Bauman, il teorico della società liquida, sarà conteso tra i mercati e gli Stati nazione, tra i flussi e gli Stati nazione. Noi siamo geograficamente in mezzo ai flussi. Oggi dai flussi prendiamo molto meno di quanto potremmo e dovremmo per crescere di più. In futuro potranno premiarci se il nostro sistema

di trasporto e logistico sarà più efficiente a partire dai porti". Il volume è tutto centrato su questo obiettivo, che del resto, come sottolinea lo stesso Giachino, è l'obiettivo del Piano nazionale della logistica. Il volume, che si articola in quattro sezioni, dedicate rispettivamente alla logistica, all'autotrasporto, a Torino e al Piemonte e, infine, alla sicurezza stradale, contiene, oltre a documenti, a una sintesi del Piano, anche alcune interviste all'ex sottosegretario. In una di queste, Giachino sintetizza i più importanti contenuti del Piano: "In realtà le linee d'intervento principali per realizzare una politica industriale della logistica si possono riassumere in pochi concetti: favorire la diffusione di servizi infrastrutturali e applicazioni Ict interoperabili; consolidare le piattaforme telematiche in via di sviluppo; favorire l'outsourcing, per assicurare maggiore efficienza economica e ambientale; sostenere la crescita dell'imprenditorialità logistica; correggere l'eccessiva polverizzazione dell'autotrasporto; favorire la multimodalità; sostenere la concorrenzialità delle imprese nei segmenti più esposti a rischi di delocalizzazione per effetti di dumping, specie sui costi sociali. Tutte linee d'intervento che, tuttavia, non è facile gestire proprio perché il settore della logistica coinvolge un'infinità di soggetti pubblici e privati e interseca continuamente l'attivi-





*Secondo Giachino, lo sviluppo dei porti nazionali non può prescindere da un miglioramento deciso delle performance, a livello terrestre, nel trasferimento delle merci dalla banchina alla destinazione finale.*

*Nella foto in basso, Bartolomeo Giachino con il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano*

tà e le funzioni di una decina di ministeri, non solo il dicastero dei Trasporti”. Particolare attenzione viene dedicata, in questo quadro, alla portualità: “Dobbiamo ricordarci che sono i porti che ci tengono in collegamento con i flussi internazionali del traffico delle merci: se riusciamo a renderli competitivi, riusciamo a inserirci nei traffici che provengono da paesi lontani, il cui sviluppo è il motore dell’economia mondiale”. Un obiettivo questo che però non riguarda solo l’organizzazione in senso stretto della portualità. Infatti, sottolinea l’ex sottosegretario: “I porti italiani potranno avere costi di handling o di servizi tecnici inferiori a quelli di Anversa o di Rotterdam, e potranno avere fondali paragonabili, ma finché il sistema logistico non sarà in grado di offrire un ‘costo sistemico’ competitivo da banchina a utente finale e viceversa, paragonabile a quello di quei paesi in termini non solo di tempi di espletamento delle procedure import ed export, ma anche di infrastrutture portuali, di connessione di rete, e soprattutto di snodi adeguati alle spalle, saranno sempre fuori gioco oppure continueranno a svolgere un ruolo prevalentemente regionale”.

## L’AUSPICIO PER IL 2013

“Quasi certamente il Piano nazionale della logistica sarà presentato al Cipe con l’allegato Infrastrutture. Questo è un fatto positivo”, ha sottolineato Giachino a Euromercati. “Resta il rammarico - ha aggiunto - per il fatto che nel 2012 non siano state concretizzate a livello legislativo alcune delle proposte contenute nel Piano e avanzate virtualmente all’unanimità dalla Consulta dell’autotrasporto e della logistica dopo un lungo lavoro di approfondimento e di analisi. Auspicio che ciò avvenga subito nella prossima legislatura perché le tematiche del trasporto merci e della logistica sono fondamentali e strettamente connesse con lo sviluppo del paese e dell’economia. Il Piano che è stato varato dalla Consulta si differenzia molto da quello del 2006 perché dà indicazioni più precise e dettagliate, perché si focalizza su tanti aspetti che



storicamente in Italia sono stati colpevolmente sottovalutati, perché è articolato territorialmente e perché, soprattutto, ‘ragiona’ in termini di filiere logistiche. Questo aspetto è determinante: ogni filiera produttiva ha le sue problematiche, che differiscono una dalle altre, e vanno affrontate e risolte singolarmente. Il Piano è accompagnato, inoltre, da proposte concrete, avanzate dagli operatori, come quelle, ad esempio, che riguardano il franco fabbrica e il franco destino, la distribuzione delle merci nelle aree urbane, lo sportello unico doganale”. “Le previsioni sull’economia italiana - ha dichiarato ancora Giachino - dicono che nella seconda parte del prossimo anno si avrà una ripresa. La logistica e il trasporto dovranno essere in questa fase di ‘ripartenza’ tenute presenti dal governo perché, come dicevo in precedenza e abbiamo sempre sostenuto nei lavori della Consulta, sono in questo contesto rilevanti. Il mio impegno sarà di continuare a portare avanti il Piano della logistica e l’importante lavoro svolto negli ultimi anni”.

# SERDOCKS

## CONSULENZE

Serdocks fornisce supporto agli operatori logistici per:

- Progettazione di infrastrutture fisiche e informative.
- Studi ed analisi di mercato.
- Attività di vendita, marketing, pubblicità, organizzazione di manifestazioni e convegni.
- Selezione di fornitori e definizione della contrattualistica.
- Approvvigionamento di beni e servizi.
- Gestione e controllo di iniziative di trasformazione aziendale.
- Organizzazione di corsi di formazione.
- Selezione e supporto per accedere ai contributi della formazione.

## SERVIZI

Serdocks eroga servizi alle aziende per:

- Gestione dei sistemi informativi.
- Gestione dei processi non "core" (personale, contabilità)

## COMUNICAZIONE

Serdocks ricopre il ruolo di referente principale per le aziende del settore, nella fornitura esclusiva di dati e di informazioni.

È editore di:

- EUROMERCI rivista di logistica, distribuzione e trasporto.
- Altri periodici e pubblicazioni.

Serdocks vanta referenze con operatori locali, globali e con associazioni di categoria di rilievo nazionale. (Assologistica)

**Serdocks S.r.l.**  
Via Cornalia, 19 - 20124 Milano  
Tel: +39 02 66 91 567  
Fax: + 39 02 66 71 42 45  
Email: [serdocks@serdocks.it](mailto:serdocks@serdocks.it)



**SERDOCKS** S.R.L.

# IL PREMIO LOGISTICO DELL'ANNO



## Nel segno dell'innovazione

Nell'auditorium dell'Assolombarda, diciannove imprese hanno ricevuto il riconoscimento al loro impegno nella ricerca e nello sviluppo: la via per modernizzare e rendere sempre più incisiva ed efficiente la logistica. Assegnati anche sei premi ad personam.

a cura di **Valerio Di Velo**



**"S**iamo convinti che tra i compiti istituzionali della nostra associazione di categoria vi è anche quello di rendere visibile l'assoluta importanza che ha la logistica in conto terzi per l'economia. Per questa ragione abbiamo fondato e portiamo avanti da anni il premio Il Logistico dell'Anno, che vuole introdurre e sottolineare nell'informazione e nella cultura del nostro paese la consapevolezza che solo la logistica in conto terzi può assicurare sul territorio nazionale la continuità e la so-

stenibilità dei rifornimenti, della distribuzione e dei consumi di qualsiasi genere", ha affermato con convinzione Carlo Mearelli, presidente di Assologistica, quando ha presentato l'8° edizione del premio, svoltosi il 30 novembre a Milano presso l'auditorium dell'Assolombarda. Questo premio, istituito da Assologistica, insieme alla rivista Euromerci e Assologistica Cultura e Informazione, ha ormai una solida tradizione ed è da considerare il principale riconoscimento italiano per gli operatori della logistica in conto terzi che si sono maggior-

mente distinti. I premi sono stati divisi in due ambiti: premi alle aziende e premi ad personam e sono stati consegnati dal presidente e dal segretario generale di Assologistica, Carlo Mearelli e Jean Francois Daher, dal consigliere Eugenio Muzio, dal presidente del gruppo merceologico Trasporti dell'Assolombarda Mario Castaldo e dal presidente della Confetra Fausto Forti.

Volendo trovare un filo conduttore, una linea guida che tocchi la maggior parte dei riconoscimenti assegnati e che sia più spesso citata nelle motivazioni dei premi, non c'è dubbio che la si troverebbe in un solo termine: innovazione. Ciò non a caso, perché la logistica, così come avviene in tanti spaccati dell'attuale società italiana, da quello amministrativo a quello produttivo, ha bisogno di ricerca, di sviluppo, di modernizzazione. Appunto, riassumendo il tutto in una sola parola, di "innovazione". Questo bisogno, proprio passando attraverso la logistica, s'irradia in tanti e differenti settori. Leggendo le motivazioni dei premi, questo aspetto emerge chiaramente. Ad esempio, l'Associazione Re-loader Onlus, che ha lo scopo di trasformare i rifiuti provenienti dagli apparecchi elettrici ed elettronici dismessi o



giunti alla fine del ciclo di vita (i cosiddetti Raee) in risorse, è stata premiata anche perché, accanto alle moderne e avanzate soluzioni logistiche che adotta, è impegnata a diffondere i principi della sostenibilità ambientale anche fra gli studenti e i cittadini, oltre che tra gli operatori economici. Sempre sul tema salvaguardia dell'ambiente è centrato il premio al Gruppo Grimaldi, che, come si legge nella motivazione, è stato "pioniere nello sviluppo delle autostrade del mare", togliendo tanti tir dalle strade e risparmiando alla collettività tante emissioni nocive, e opera con navi che hanno ottenuto dal Registro navale italiano la certificazione "Green Star", il che significa che non lasciano residui solidi o liquidi nelle acque del mare. Un altro aspetto innovativo che ha a che fare anche con la vita quotidiana dei cittadini è nel premio dato alla Geodis per il progetto "Distripolis" che mira a diminuire la presenza di grandi automezzi nelle aree urbane, diminuendo traffico,

congestione, inquinamento atmosferico e acustico. Sul piano della "social responsibility" si pone il premio a La Spezia Container Terminal, società del Gruppo Contship Italia, che ha realizzato il progetto di "conciliazione" lavoro-famiglia, con tanti servizi dedicati ai dipendenti e alle loro famiglie. Poi ci sono tanti premi rivolti a chi ha lavorato con impegno sull'obiettivo del "miglioramento continuo" sul versante industriale. Una dimostrazione di come la logistica sia un aspetto determinante, come dicevamo, per lo sviluppo di tanti settori. Un cenno particolare vogliamo fare al premio ad personam consegnato ad Agostino Gallozzi, "per l'impegno nello sviluppo di una catena logistica integrata nazionale e internazionale". La base dell'azienda Gal-

lozzi è a Salerno. Gallozzi ha sottolineato in una dichiarazione che "il sud esprime valori importanti e il nostro Gruppo continuerà nel suo percorso che non può prescindere dalla qualità del proprio lavoro quotidiano e dalla collocazione nello scenario di un Meridione che vuole cambiare e migliorare". Uno "scenario" quanto mai necessario per la ripresa generale del paese. ■



## PER NON RESTARE FERMI

La cerimonia della consegna dei premi si è svolta subito dopo i lavori di un convegno dal titolo "Logistica e trasporto merci per Expo 2015": due eventi che possiamo definire strettamente collegati e che dimostrano come sia fondamentale l'aspetto della logistica. Infatti, la sfida per il nostro paese rappresentata dall'esposizione mondiale che avrà sede fra tre anni a Milano si vincerà molto probabilmente proprio sul terreno del trasporto, sia passeggeri sia merci, e su quello dell'organizzazione logistica. Basti pensare che si dovrà provvedere ai servizi, al cibo per una media stimata intorno a 120-130 mila visitatori al giorno. "Tutto ciò dimostra nei fatti quello che andiamo sostenendo da tanto tempo e che non viene ancora raccolto dalle istituzioni del paese: la nostra modernizzazione, il nostro sviluppo deve necessariamente passare per una nuova, migliore organizzazione della mobilità merci e passeggeri", sottolinea Carlo Mearelli. "Spesso - aggiunge il presidente di Assologistica - ho il vizio di citare il governo canadese, che da tempo ha realizzato spot e filmati di promozione per sottolineare ai cittadini la valenza in termini economici e di sviluppo della logistica, della portualità, della distribuzione delle merci. In Italia, su questo aspetto abbiamo enormi lacune culturali. Iniziative come quelle che abbiamo organizzato a Milano, credo, siano importanti per contribuire a colmarle. Oltretutto, siamo in un momento critico per quanto riguarda la situazione politica del paese. Da parte nostra, dobbiamo fare tutto quanto è nelle nostre possibilità affinché il nuovo parlamento e il nuovo governo 'riqualifichino' la logistica, considerandola parte importante di un processo di ripresa. Non deve più accadere che questo aspetto sia lasciato ai margini della politica, affidato a sé stesso o a spinte lobbistiche, ma deve, come accade in altri paesi europei nostri concorrenti, divenire parte essenziale di una nuova politica industriale".

# Assologistica, l'Associazione nazionale che tutela e promuove gli interessi della logistica



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

Scopo principale dell'Associazione è di 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. La peculiarità di Assologistica è infatti costituita dall'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano.

Il complesso momento che il settore della logistica sta attraversando, induce a esaminare con estrema attenzione tutti gli scenari possibili e a monitorare con continuità l'evolversi della situazione sia a livello nazionale, sia a livello internazionale.

In tale ottica si è ormai affermato l'esigenza improcrastinabile di formazioni associative compatte e omogenee, al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dalle imprese del settore. Una forte rappresentanza di categoria evita, da un lato, l'insorgere di atteggiamenti contraddittori e, dall'altro, la possibilità di interventi concreti, positivi e costruttivi nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e di tutto il mondo imprenditoriale.

Assologistica ha costituito un centro culturale, Assologistica Cultura e Formazione, il quale organizza corsi di formazione per personale dei settori della logistica e della Supply Chain, Workshop, convegni ed eventi a tema.

Per tutti questi motivi è importante, per chi opera nel mondo della logistica, valutare l'opportunità di aderire ad ASSOLOGISTICA.

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

**ASSOLOGISTICA**: Via Cornalia 19 - 20124 Milano

Tel. 02 669 1567 oppure 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45

[www.assologistica.it](http://www.assologistica.it)

[milano@assologistica.it](mailto:milano@assologistica.it)

oppure [roma@assologistica.it](mailto:roma@assologistica.it)



## Assologistica

# PREMI AZIENDALI

## Associazione Reloader Onlus



**Per l'innovativo approccio alla reverse logistics dei RAEE**  
L'associazione è nata nel 2006 a Roma con lo scopo di trasformare i RAEE (ovvero rifiuti provenienti dagli apparecchi elettrici ed elettronici dismessi o giunti a conclusione del ciclo di vita) in risorse e ottenere dalla loro reverse logistics la soluzione per una nuova compatibilità ambientale. Accanto alla ricerca di soluzioni logistiche tecnologicamente avanzate ed eco-compatibili, Reloaded si pone come obiettivo pure la diffusione "culturale" dei principi di sostenibilità sia tra gli operatori economici che tra i consumatori.

Ritira il premio  
**PAOLO SERRA**,  
vice presidente dell'associazione e presidente di SGL Logistica



## Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa

**Per l'innovativo progetto PUA Quadrante Europa Nord**

Il Piano Urbanistico Attuativo è un progetto di espansione dell'Interporto Quadrante Europa che porterà l'infrastruttura, entro il 2020, dagli attuali 2,5 milioni di mq a 4,2 milioni di mq. Il Piano QE Nord prevede - fra l'altro - la riorganizzazione di aree e servizi comuni con una nuova viabilità interna e un sistema di sicurezza e trasmissione di dati tecnologicamente molto avanzato.

Ritira il premio  
**FERDINANDO ALBINI**,  
vice presidente



## Ceva Logistics Italia

**Per l'innovazione nel materials handling**

Con l'innovativo sistema "Airport", implementato per la prima volta nel sito di Pognano, in provincia di Bergamo, il 3PL monitora in tempo reale le attività di magazzino, garantendo benefici quali una più razionale organizzazione delle operazioni, una puntuale risposta alle urgenze e l'ottimizzazione dello spazio.

Ritira il premio  
**GIUSEPPE CHIELLINO**,  
amministratore delegato

## DHL Supply Chain Italy



**Per l'innovazione tecnologica di track&trace nel trasporto del farmaco**

L'operatore propone una soluzione per la tracciatura in tempo reale, online, nel trasporto di prodotti farmaceutici a temperatura controllata. In particolare l'intera flotta di circa 700 mezzi è stata dotata di specifiche apparecchiature mobili che, con un innovativo sistema ad hoc, effettuano uno scambio informativo con la sede, le sue filiali e i corrispondenti.

Ritira il premio  
**VITTORIO DE AMICI**,  
vice president e life sciences & healthcare general manager

## CNOL Consorzio Nazionale Operatori Logistici



**Per l'innovativo approccio tecnologico**

Col progetto "Lumen" (web based) il consorzio effettua gestione integrata di tutti i flussi di dati sia documentali che operativi relativi a transiti dei volumi, posizione e gestione delle risorse umane e delle attrezzature presso piattaforme logistiche sia italiane che estere.

Ritira il premio  
**LUCIANO MENINI**,  
progettista del sistema



## Fercam

**Per l'innovativo approccio nel trasporto intermodale**

Per la filiera logistica delle piastrelle Fercam ha acquisito 200 casse mobili e 25 portacontainer ribaltabili; il tutto supportato da un Company Train. Le stesse casse mobili utilizzate per l'export delle piastrelle riforniscono i maggiori produttori italiani delle argille sfuse provenienti dalle cave tedesche del Westerwald e della Sassonia. Una volta scaricata l'argilla presso le aziende produttrici italiane, le casse vengono ricaricate di prodotto finito e trasportate al centro logistico di Sassuolo per il consolidamento. Per l'inoltro ai corrispondenti tedeschi sono impiegati 3 treni che 6 giorni alla settimana collegano l'Italia con Germania e Benelux.

Ritirano il premio  
**HANS SPLENDORI**,  
direttore vendite FTL  
(Full Truck Load)  
**GIANFRANCO BRILLANTE**,  
direttore della business unit Intermodal

# PREMI AZIENDALI

## FM Logistic



### Per l'innovativo approccio tecnologico

Il 3PL ha attivato per il cliente Kraft il progetto di generazione di codici QR (quick read) univoci con cui per ogni documento di trasporto si hanno informazioni utili per vettore, cliente e customer service. Il progetto offre pure servizio di marketing per il cliente, col quale dare l'accesso al proprio sito istituzionale e ottenere informazioni, partecipare a promozioni, concorsi e altro ancora.

Ritirano il premio  
**UGO LEMORINI**,  
direttore generale  
**ALBERTO BROGIO**,  
responsabile informatico a Capriata  
**PIERANGELO ROMANI**,  
operations manager di Kraft



## Gruppo Arcese

### Per lo sviluppo di una mobilità sostenibile

Arcese Trasporti ha implementato il dispositivo DDF (Diesel Dual Fuel) sui veicoli impegnati nella distribuzione di spare parts per un rinomato cliente nel settore automotive. La tecnologia DDF offre prestazioni di guida analoghe al full diesel, ma con una combustione meno onerosa e meno inquinante.

Ritira il premio  
**ALFONSO ELETTO**,  
business development manager della divisione  
Logistics solutions



## Gefco

### Per l'approccio innovativo nel trasporto intermodale

Dallo stabilimento Sevel (join-venute tra Fiat Group Automobiles e Gruppo PSA) di Atessa (Chieti), il più grande in Europa per la produzione di veicoli commerciali leggeri, al compound di Parma il 3PL effettua il trasporto delle vetture su ferrovia, togliendo in un anno 5376 bisarche da strade e autostrade ed eliminando 2692 tonnellate di CO2 nell'atmosfera.



Ritira il premio  
**GIOVANNI ORIGONE**,  
responsabile della divisione trasporti e logistica  
automobili



## Gruppo Grimaldi

### Per lo sviluppo e la promozione di una mobilità sostenibile

Il Gruppo Grimaldi è stato pioniere nello sviluppo delle Autostrade del Mare e le sue ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona hanno ottenuto la certificazione "Green Star" dal Registro Navale Italiano. Tali navi sono state progettate e realizzate per non avere impatti sull'ambiente, senza alcun rilascio di residuo liquido o solido nelle acque marine.

Ritira il premio  
**GUIDO GRIMALDI**,  
commercial manager deep sea lines del gruppo  
Grimaldi

## Interporto Bologna

### Per l'innovazione nelle strategie di comunicazione e marketing

L'interporto sta declinando e collaudando, in maniera del tutto pionieristica, un nuovo approccio al cliente, ricorrendo ad azioni di social media marketing con dialogo virtuale su Twitter e LinkedIn. Ha inoltre creato il "Consorzio IB Innovation", che - attraverso ricerca, individuazione e sviluppo di soluzioni di trasporto e logistica innovative - dovrebbe configurarsi come un ulteriore anello di congiunzione tra la società e gli operatori.

Ritira il premio  
**ALESSANDRO RICCI**, presidente



## Geodis

### Per l'innovativo progetto "Distripolis" per la logistica urbana delle merci

Ai due consueti anelli della catena logistica, fornitura massiva dei magazzini con successiva consegna tramite furgoni in città, Geodis aggiunge un terzo anello: basi logistiche distribuite in varie zone della città, denominate "Basi Blu", dalle quali veicoli creati ad hoc per l'ultimo miglio effettuano le consegne. Tra gli obiettivi, ridurre in modo significativo l'inquinamento ambientale - con particolare riferimento alle emissioni di CO2 e all'inquinamento acustico.

Ritira il premio  
**CHIARA CAPELLANI**,  
sales & marketing director



## Gruppo Tesi

### Per il progetto TC1 GDO

Il portale TC1 GDO - a poco più di un anno dalla sua nascita - fa interagire quotidianamente 850 grandi aziende produttrici di beni di largo consumo con 400 operatori logistici e 8 importanti retailer del panorama nazionale, operando su 24 centri distributivi in tutta Italia. TC1 GDO rappresenta il primo servizio logistico collaborativo di filiera attivo in Europa: ogni giorno consente un approccio di visibilità estesa tra tutti gli operatori del settore retail (produttori, operatori logistici e distributori), grazie a una serie di servizi erogati in modalità cloud.

Ritira il premio  
**ROBERTO GRAZIOTIN**,  
demand manager

# PREMI AZIENDALI

## KUEHNE + NAGEL



### Per la reingegnerizzazione dei processi di pianificazione e gestione dei flussi inbound di Whirlpool Emea

Il progetto ha agito su tutti i flussi di prodotti finiti e componenti provenienti via mare dalla Cina per il network Emea della nota multinazionale produttrice di elettrodomestici con centinaia di fornitori e una media di oltre 20 mila teu annuali. Il tutto con l'obiettivo di ridurre i lead time di trasporto, automatizzare i processi amministrativi, ridurre i costi delle soste nei porti di destino e il livello degli inventari, tenendo sotto controllo tutte le fasi del processo di inbound dall'origine a destino, la gestione proattiva delle eccezioni, l'integrazione delle informazioni e il monitoraggio delle performance dei fornitori sia di prodotti che di servizio.

Ritirano il premio

**PAOLO GUIDI,**

*sales & marketing director  
di Kuehne + Nagel Italia*

**ANGELO CASERO,**

*logistic operations director di Whirlpool*

**SERGIO BELLOTTI,**

*logistic director senior manager di Whirlpool*

## STEF



### Per l'innovativo approccio formativo mediante l'Accademia dei KPI's

Da aprile 2011 il gruppo Stef-Tfe è partner di Logi-Master, master in supply chain management della Facoltà di Economia dell'Università di Verona. Da questa collaborazione sono nati corsi di formazione con l'obiettivo di sensibilizzare produttori alimentari e distributori sull'importanza della misurazione dei livelli di servizio (i KPI) offerti dagli operatori logistici, del loro significato e di quello che consegue da tale processo.

Ritira il premio

**MARC VETTARD,**

*amministratore delegato*



## La Spezia Container Terminal

### Per l'innovativo approccio alla social responsibility

La società del Gruppo Contship Italia ha realizzato il progetto di conciliazione lavoro-famiglia: prevede sia un centro servizi per i dipendenti che il relativo portale. Questi i numeri ottenuti con tale progetto: 311 settimane di campus, 900 ore di baby-sitting, 950 ore di attività di badante, 34 mesi di asilo nido, 49 bambini alla ludoteca in inglese, 15 giorni in barca a vela e 72 ore di doposcuola.

Ritira il premio

**DANIELE TESTI,**

*Contship marketing director*



## Venezia Logistics

### Per l'innovativo sviluppo dell'intermodalità fluvio-marittima

Da settembre 2011 è stato avviato da Venezia Logistics (società controllata da Autorità Portuale di Venezia) un servizio regolare per il trasporto di contenitori sull'asta fluviale che collega il porto di Venezia al porto fluviale di Valdaro - Mantova. Il servizio ha due partenze settimanali in entrambi i sensi, è attivo 365 giorni l'anno e dispone di un terminal fluviale a Mantova con la funzione di buffer per la consegna "just in time" dei container alle aziende del territorio mantovano.

Ritirano il premio

**ALBERTO LISATTI,**

*direttore generale*

## Norbert Dentressangle



### Per l'innovativo impiego della tecnologia RFID in logistica

Il 3PL ha implementato l'RFID nel suo deposito di Settala per un cliente dell'abbigliamento retail, con l'obiettivo di realizzare un sistema di intracciabilità automatico e ridurre le differenze inventariali. Tra i vantaggi ottenuti diminuzione del margine d'errore, maggiore accuratezza nel preparare "camion logici", maggior controllo sulla movimentazione UT e minimizzazione delle differenze inventariali.

Ritirano il premio

**ERCOLE BANCHIERI,**

*IT director*

**MASSIMO GAGLIARDI,**

*responsabile ufficio traffico e spedizioni di Settala*

## San Pellegrino-Chep



### Per le azioni di efficienza e sostenibilità ambientale realizzate nella supply chain mediante innovativi rapporti di partnership logistica

Il progetto denominato "2.0 Evoluzione e Innovazione delle collaborazioni logistiche" ha l'obiettivo di implementare, migliorare e innovare strutture, flussi e partner logistici. Tra le azioni già in essere la realizzazione di 2 treni sinergici a/r su base settimanale. Uno con partenza Padova (Cittadella) - Catania e uno nuovo da Sondrio (Tirano) - Bari. Il primo treno ha raggiunto volumi annuali di 6 vagoni alla settimana ribilanciati pieni per vuoti: ciò permette a Chep di sostituire il trasporto di 210.000 pallet da 353 camion con 300 vagoni. Il secondo treno sviluppa le stesse potenzialità del precedente per un totale di 140.000 pallet movimentati pari a 200 vagoni pieni per vuoti e in sostituzioni di 235 camion.

Ritirano il premio

**CHRISTIAN GALBIATI,**

*logistics manager di Chep Italia*

**LUIGI TERZI e FRANCESCO BONGIANINO,**

*rispettivamente logistics manager e distribution requirement planner di Sanpellegrino*

# EUROMERCI

## il mensile di logistica

ATTUALITÀ - INCHIESTE - INTERVISTE - FOCUS



I FOCUS 2013

### Gennaio-Febbraio

- Sistema Interportuale
- Speciale dedicato ai Corrieri Express

### Marzo

- Cargo Aereo
- Speciale dedicato alla Logistica Automotive

### Aprile

- Logistica Retail-Food&Beverage
- Speciale dedicato alla Logistica Sostenibile

### Maggio

- Immobiliare Logistico
- Speciale dedicato a Material Handling & Attrezzature per magazzini

### Giugno

- Filiera Fredda
- Speciale dedicato al Trasporto Intermodale

### Luglio-Agosto

- Logistica del Farmaco
- Speciale dedicato al Mercato Immobiliare

### Settembre

- Logistica del Fashion
- Speciale dedicato alla Reverse Logistics

### Ottobre

- Material Handling
- Speciale dedicato all'Autotrasporto

### Novembre

- ICT e Software per la Logistica
- Speciale dedicato alla Logistica Portuale

### Dicembre

- City Logistics
- Speciale dedicato ai Mercati Asiatici

# PREMI AD PERSONAM



## Piero Carlo Bonzano

Per la realizzazione del progetto di fusione industriale del Gruppo ARGOL VILLANOVA, realtà di logistica globale.



## Giuseppe Bongiorno

Per l'impegno dedicato alla cooperazione logistica e alle tematiche del lavoro. Per l'intensa e fattiva collaborazione al mondo associativo.



## Fabio Dadati

Per il contributo alla crescita culturale della logistica e dei trasporti.



## Agostino Gallozzi

Per l'impegno nello sviluppo di una logistica integrata nazionale e internazionale. Per il contributo alla crescita economica del Mezzogiorno.



## Paolo Mosconi

Per l'impegno nel settore dei magazzini generali e logistico. Per l'attiva partecipazione alla vita associativa.

## Luigi Pelliccia

Per l'importante contributo culturale - divulgativo nel settore alimentare.



# Trasporti e logistica cruciali per l'Expo

La buona riuscita dell'esposizione universale dipenderà molto da come verrà organizzata la mobilità delle persone e delle merci.

**P**robabilmente i paesi che saranno presenti a Expo 2015 raggiungeranno il tetto massimo previsto: 140 (si è già raggiunto il numero di 112 iscrizioni) e sul versante dei visitatori le previsioni parlano di circa 20 milioni, distribuiti nell'arco dei sei mesi durante i quali sarà aperta l'esposizione universale, cifre lontane da quelle fatte registrare ad Osaka nel 1970 (60 milioni) e nel 2010 a Shanghai: con il record di 70 milioni, in spazi, però, dedicati all'esposizione almeno cinque volte superiori a quelli previsti per Milano. Quotidianamente, si è cal-

colato che la gente che arriverà all'Expo in media sarà di 120/130 mila persone, con punte che potranno arrivare anche al doppio di tali numeri. Bastano queste poche cifre per capire dove si giocherà la "partita" fondamentale: sui trasporti e sulla logistica, perché all'Expo bisognerà portare le persone, principalmente con mezzi pubblici collettivi, e perché sul "campo" ci dovranno essere tutti i servizi, in primo luogo quelli "di ristoro". I rifornimenti di cibo saranno una delle principali esigenze da risolvere. Lo ha detto chiaramente Angelo Paris, direttore generale di Expo

2015, nel convegno dedicato all'esposizione che ha fatto da corollario al premio Il Logistico dell'Anno: "La logistica dovrà essere di alto livello, anche perché dovremo confrontarci con le altre recenti edizioni non sulla 'quantità', ma sulla 'qualità'. La logistica dovrà far fronte a tre 'momenti' fondamentali: prima dell'Expo, sostenere e accompagnare i paesi che intervengono nella realizzazione dei loro spazi espositivi, durante l'esposizione dovrà curare i rifornimenti di tutte le merci necessarie, in primis gli alimenti e le bevande, che dovranno viaggiare la notte, e infine, al



termine dell'esposizione, dovrà collaborare nello smantellamento delle strutture provvisorie e curare la restituzione delle aree ai cittadini". Compiti, quindi, diversi e tutti di grande impatto. Come è stato affrontato questo aspetto? "Abbiamo aperto una gara - ha puntualizzato Paris - per scegliere l'operatore logistico che dovrà fiancheggiarci. Stiamo valutando le due offerte che ci sono pervenute. Comunque, si dovrà trattare di un partner che svolgerà anche il ruolo di sponsor, aiutandoci in termini finanziari".

"I problemi da risolvere sono ancora molti, come alcuni ritardi nella realizzazione delle infrastrutture previste, indispensabili per garantire l'accessibilità all'Expo e per mantenere l'innovativa strategia che abbiamo elaborato di far arrivare l'80% dei visitatori con mezzi pubblici", ha aggiunto Paris. Sul tema delle infrastrutture, al quale era in particolare dedicato il convegno, in Lombardia, "arena" in questo momento della contesa elettorale, si stanno registrando forti polemiche tra la Regione e l'amministrazione comunale: la

prima sostiene che le opere di competenza regionale stanno mantenendo i tempi previsti per la realizzazione, mentre non così sta accadendo per quelle gestite dal comune; la seconda smentisce e conferma che i tempi "saranno rispettati". Si tratta di opere importanti e in alcuni casi determinanti in vista dell'Expo. La Regione sta lavorando a due autostrade, la Pedemontana e la Brebemi (la Brescia-Bergamo-Milano), entrambe giunte intorno al 60% della realizzazione, e alla Tem, la tangenziale esterna est del capoluogo lombardo. Anche quest'ultima opera dovrebbe rispettare i tempi. Il comune invece è alle prese con due metropolitane, la MM4 e la MM5. La prima, interamente finanziata per 1,6 miliardi di euro, sarà centrale per l'Expo, in quanto collegherà, per un primo troncone, l'aeroporto di Linate con la stazione Fs Forlanini, dove è prevista la stazione del passante ferroviario per i treni che giungeranno fino ai padiglioni espositivi. L'assessore alla mobilità Pierfrancesco Maran, presente al convegno, ha assicurato che almeno questa tranche

di lavori sarà portata a termine per l'Expo. Per la MM5 la situazione è più complicata e servono fondi, per questo è stata chiesta al governo una deroga al patto di stabilità. Di grande importanza saranno anche gli aeroporti. Su questo tema si è soffermato il presidente di Assologistica Carlo Mearelli: "Per la Sea, la società che gestisce Malpensa, è un momento delicato, data la sua attuale avventura in borsa, ma ciò non toglie che se dovessi dare un mio parere, punterei più su Linate che su Malpensa perché è più vicina alla città e meglio collegata, e quindi più comoda sia per i passeggeri sia per alcuni rilevanti servizi cargo, come quelli necessari agli alimenti deperibili". Già dalle parole di Mearelli si comprende che sull'aspetto "merci" il convegno non ha portato molte certezze: la catena logistica, come si possa utilizzare il trasporto intermodale, quali dovranno essere i punti dove "fare massa", sono tutti argomenti da mettere ancora a fuoco. Forse un altro compito per l'operatore logistico che dovrà fiancheggiare l'organizzazione dell'Expo.

## LE STRATEGIE DI TRENITALIA CARGO

Al convegno sull'Expo è intervenuto anche Mario Castaldo, direttore di Trenitalia Cargo, che ha sottolineato, "fuori onda" a Euromerci, "Nel prossimo anno raggiungeremo nel settore il pareggio di bilancio". Una frase pronunciata come una specie di "assicurazione" che nel 2013 le merci saranno all'attenzione dell'azienda. Anche il "titolo" della relazione di Castaldo è andato in questo senso: "Le azioni di Trenitalia per incrementare il traffico e il modal-share rispetto al trasporto stradale". Il direttore di Trenitalia Cargo, quindi, si è soffermato sulle strategie dell'azienda, che, è parso di capire, puntano essenzialmente sul traffico internazionale, ossia sulle tratte più lunghe e più redditizie. Castaldo ha detto: "Una presenza più forte a livello internazionale è uno dei pilastri della strategia di Trenitalia Cargo". Infatti, è previsto un potenziamento in Francia, un aumento dell'attività in Germania (dove è stato acquisito l'intero pacchetto azionario della ferrovia TX Logistik), nuovi accordi a est con le ferrovie slovene e azioni con la Pol-Rail (Polonia) e la Rom-Rail (Romania) per aumentare i clienti, "in attesa di nuove partnership". Per il traffico nazionale? Castaldo ha citato numeri: grosso modo, l'anno scorso, tra nord e sud sono stati effettuati treni multiclienti per un totale di 19 collegamenti a settimana. Certamente numeri bassi, confermati dai dati di traffico globali riportati da Castaldo: nel 2011, 15.666 miliardi di ton/km e 35 milioni di treni/km. Se si tolgono i servizi internazionali, le cifre diventano preoccupanti. Castaldo ha fatto, comunque, annunci importanti per il prossimo anno, specialmente per i collegamenti con e dai porti: ad esempio, un potenziamento dei treni da Genova a Milano ("tratta dove ci sono già oggi 19 treni al giorno", ha assicurato) e dal terminal VTE, per 50 treni settimanali per destinazioni del nord Italia ancora da individuare, da La Spezia e da Trieste, dove è previsto il collegamento con Mosca. Speriamo sia la volta buona.

# I costi del “non fare”

L'inerzia sul fronte della realizzazione delle infrastrutture è costata al nostro paese in sedici anni una cifra di circa 500 miliardi di euro.

di **Francesca Toscano**

**C**inquecento miliardi di euro. A tanto ammonta il costo del non fare nel settore delle infrastrutture in Italia. Il dato, che ha dell'incredibile, è emerso dal rapporto dell' "Osservatorio i costi del non fare", diretto dal professor Andrea Gilardoni. Il rapporto ha consultato un centinaio di top manager ed esperti del settore per valutare la situazione nel nostro paese in relazione alla congiuntura economica e alle recenti normative varate dal governo Monti. La sintesi è che il mancato investimento nelle infrastrutture non solo non permette al paese di crescere e adeguarsi agli standard degli altri partner europei, ma ha anche un costo, oltre a un impatto in termini di mancanza di crescita e di opportunità.

"Il settimo rapporto dell'Osservatorio ha detto il professor Stefano Clerici illustrando lo studio - cade in una fase complessa e delicata del paese. La necessità di rientro dal debito si accompagna con la recessione, con tassi di interesse crescenti, con la fuga degli investitori internazionali verso mercati con maggiori potenzialità di crescita. In questo quadro, i grandi progetti infrastrutturali, pensati in un contesto di disponibilità illimitate o rimangono al palo o, se avviati, hanno serie difficoltà a proseguire. Ma il nostro paese ha ancora forti esigenze infrastrutturali che sarebbero in grado di generare benefici netti per la popolazione". Senza contare che "il non fare ci è costato assai caro: quasi 500 miliardi in sedici anni.

Occorrono al più presto investimenti in opere realmente strategiche e prioritarie, ma anche la razionalizzazione dei settori dell'energia, dei trasporti, dell'ambiente e della logistica. In particolare, occorre ridurre i prezzi dell'energia e garantire trasporti più veloci per ridare competitività ai prodotti e ai servizi". Un piccolo passo in avanti dal punto di vista normativo è stato fatto dal governo tecnico con una serie di regole, che però rischiano di avere un impatto troppo basso, e che il paese oltretutto non può permettersi, perché orientate più sull'aspetto della finanza che della semplificazione. Per crescere, oltre a una razionalizzazione delle risorse e degli interventi da mettere in atto, serve una riforma strutturata, che dia norme chiare e stabili. Ma non finisce qui: altro tassello che manca è una "cabina di regia" che strutturi in maniera sinergica e integrata gli interventi infrastrutturali, mettendo in connessione quegli ambiti che ormai non possono più essere considerati indipendenti gli uni dagli altri. Servirebbe un ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che non solo coordinasse gli investimenti ma che si ponesse seriamente la

domanda di quali investimenti ha bisogno il paese per un suo futuro sviluppo. Una "cabina di regia" che metta in connessione le istanze locali e faccia rete con i diversi interlocutori dei vari settori strategici per un potenziamento delle infrastrutture, anche in una prospettiva internazionale. L'Italia - e su questo punto pare concordino gran parte degli addetti ai lavori - ha bisogno di una guida unica e univoca che affronti il tema di cosa voglia dire investire in infrastrutture nei prossimi 10-20 anni. Un dibattito aperto che perciò non può non riguardare le componenti del sistema sociale e politico.

Lo studio, giunto ormai alla settima edizione, ha indicato come strada "da percorrere", quella di investire in opere realmente "prioritarie". Ciò non significa semplicemente "incremento degli interventi". Prima di "intervenire" occorre una progettazione essenziale e attenta ai costi, capace di mettere a sistema le opere già esistenti con quelle



da realizzare. Perché non solo l'inerzia ha dei costi, ma anche il "fare male". Chiaramente il settore dei trasporti è quello che primeggia nei maggiori costi del non fare: a carico della collettività ci sono 230 miliardi di euro dovuti alla mancata realizzazione di 1.800 chilometri di autostrade, tra nuove opere e ampliamento delle esistenti, e di 1.330 di ferrovie. Cifre cui vanno aggiunti 73 miliardi di euro scaturiti dal mancato efficientamento del sistema logistico nazionale. In altre parole porti, interporti e loro connessioni. Senza contare tutta la questione legata alla banda larga, il cui mancato incremento non costituisce solo una perdita in termini di crescita sociale. Le infrastrutture di oggi, infatti, oltre che fisiche sono anche virtuali. Chiaramente la loro realizzazione non rappresenta il fine in sé, ma

deve essere funzionale a quelle politiche, nazionali e non, che spesso invece non vengono considerate. Occorre, in altre parole, delineare una strategia nei settori in questione che risponda a una vera e attenta analisi di costi e benefici. Troppo spesso infatti, come lo stesso Gilardoni ha ricordato, questi criteri sono stati messi da parte per la realizzazione di opere inutili che hanno portato a perdite ingenti, ma a "benefici politici".

Quali sono i comparti che "meritano" le poche risorse disponibili? Quali i settori in cui investire per avere i maggiori benefici? Appare ovvio che domande di questo tipo, in un contesto di crisi globale, come quello in cui ci troviamo, dovrebbero essere poste a base di ogni singola scelta. Ma quel che è parimenti importante è ragionare in termini di in-

tersettorialità e sinergia. Non esiste alternativa tra la semplificazione e l'investire nelle infrastrutture: dovrebbero essere due obiettivi da perseguire in modo congiunto e non uno a discapito dell'altro. Gli investimenti da fare devono essere "sobri", ciò significa che andrebbero sviluppate quelle soluzioni che consentono un abbattimento dei costi, avendo anche il coraggio, in alcuni casi, di rinunciare a qualche beneficio di modesta entità. Per il direttore dell'Osservatorio "accanto alle soluzioni legislative introdotte dal governo Monti, e ad altre che potrebbero essere adottate sia a livello nazionale che regionale, è fondamentale un patto col sistema industriale e produttivo affinché questo si impegni in direzioni che, in fin dei conti, sono nel suo stesso interesse". ■



*Abbiamo scelto quella ferroviaria  
come modalità di movimentazione delle merci  
a basso impatto ambientale.*



Ci muoviamo verso il futuro.  
**Rispettandolo.**

**Infrastrutture.**

Centro direzionale.  
Terminal container.  
Magazzini modulabili a  
temperatura ambiente  
e controllata.  
Aree di deposito scoperte.

**Servizi e tecnologie.**

Progettazione di sistemi  
e servizi logistici integrati.  
Trasporti multimodali.  
Specializzazione, flessibilità,  
orientamento al cliente.  
Information technology.

**Pensiero logistico. Anima intermodale.**

[www.cepimspa.it](http://www.cepimspa.it)

# Outsourcing: tanti modelli da scegliere

Mantenere la logistica in casa o affidarla a terzi, a operatori specializzati, è un quesito che le aziende spesso si pongono.

di **Paolo Sartor**

**Q**uello dei servizi di trasporto e di logistica è un mondo dove il cliente influenza sensibilmente l'esito delle prestazioni fornite con la razionalità delle decisioni che prende e con la qualità delle informazioni che fornisce, ma dove si fa sempre più difficile valutare e comparare le differenti proposte tariffarie.

In questo quadro, la scelta dell'outsourcing logistico non si intraprende più (come avveniva quasi sempre in passato) solo per una questione "saving", ma anche per utilizzare nuove soluzioni e fare della logistica un reale differenziale competitivo sui mercati di sbocco. Cerchiamo di mettere in fila le tre ragioni principali che portano le aziende produttrici, commerciali e distributrici a fare questa scelta: riduzione dei costi di investimento, legati alle risorse finanziarie impiegate per l'acquisizione di immobili (ad esempio, magazzini), macchinari, scorte; minimizzazione dei costi di esercizio, dovuti alle varie attività di organizzazione dei flussi di merci (raccolta ordini, imballaggio, movimentazione, stoccaggio, trasporto); volontà di ricercare una maggiore soddisfazione del cliente (passando dal concetto di customer satisfaction a quello di customer gratification) con

tempi di consegna inferiori, con il rispetto delle scadenze e delle caratteristiche della merce concordate.

La scelta di gestire la logistica "in-house" si è dimostrata quasi sempre perdente, rispetto all'affidamento all'esterno a logistic service provider, che possiedono ormai elevate capacità ed espe-



rienze sul prodotto, mercato e/o canale di distribuzione, know-how logistico e manifestano una maggiore propensione all'investimento nei casi in cui vengono richieste soluzioni particolarmente innovative.

**I possibili ostacoli.** Quando si decide di terziarizzare si devono risolvere alcuni problemi e in particolare: la complessità del problema e le difficoltà organizzative; la dimensione finanziaria del problema e la chiara identificazione del-

le criticità del servizio da erogare. Ecco perché esiste tutta una serie di presupposti alla terziarizzazione: una conoscenza molto precisa e approfondita della propria attività; la definizione dettagliata del servizio richiesto; la previsione dello sviluppo futuro dell'attività; la conoscenza dei propri costi di gestione e

infine la valutazione delle conseguenze del cambiamento sulle strutture aziendali. Inoltre, esistono alcune costanti nell'organizzazione del processo logistico distributivo, come: mantenere uno sguardo aperto alle novità; mettere in discussione al proprio interno organizzazione e soluzioni distributive; adottare un approccio asettico nelle valutazioni; saper distinguere dove esistono economie di

scala interne e/o skill aziendali e dove no. In generale si può dire che la terziarizzazione offre i maggiori vantaggi nella gestione di complessità, di stagionalità, di contesti aziendali con forte variabilità di volumi e canali di vendita; nell'affrontare nuovi mercati.

**Quale modello scegliere.** Non è possibile creare una vera e propria casistica, e trarre quindi delle conclusioni, per capire, ad esempio, quali attività conviene terziarizzare e come misurare l'efficacia

del servizio terziarizzato. L'esperienza insegna che non esistono modelli o verità certe, soluzioni la cui validità non sia sottoposta alla verifica del tempo o all'evoluzione delle scelte strategiche aziendali. Sul mercato sono stati adottati diversi modelli di outsourcing logistico perseguiti da differenti aziende e/o settori industriali con precisi obiettivi e precisamente:

- il mondo della GDO e GD continua a tenersi in casa la gestione del magazzino centrale (dove continua a investire importanti risorse) delegando a terzi il trasporto primario, secondario e terziario e il relativo passaggio per i transit point e/o cross docking;
- molte aziende di produzione hanno fatto la scelta strategica di terziarizzare la gestione del magazzino e della distribuzione a uno o più fornitori di servizi logistici. Questo modello può prevedere una gestione delle attività presso l'azienda committente o in alternativa presso strutture di proprietà o prese in locazione dall'operatore logistico;
- alcune realtà attive nel settore della produzione ne hanno fatto un'azienda a parte ma che opera esclusivamente per la gestione dei propri flussi (ad esempio, Electrolux, Benetton, SKF, etc.);
- Barilla con la costituzione di Number One (ora acquisita e inglobata in un nuovo operatore denominato Fisi) decise di utilizzare la propria logistica per farne un'azienda e diventare fornitore anche di terzi per i

prodotti complementari sullo stesso canale di distribuzione;

- infine, ultimo in ordine temporale, un nuovo modo di intendere la partnership logistica, mirato a una gestione più efficiente e strutturata, ha portato in alcuni casi alla costituzione tra impresa di servizi logistici e azienda cliente di un nuovo operatore. In pratica, la nuova formula o modello di outsourcing logistico prevede una condivisione 50/50 tra fornitore e azienda-cliente di rischi e risultati operativi della nuova società dedicata.

**Conclusioni.** Un processo di terziarizzazione "sano" andrà sempre più alla ricerca di economie di scala o di competenze specialistiche, che inter-

namente costano troppo. Il fornitore di servizi logistici non deve sostituirsi all'azienda cliente, facendo le stesse cose nello stesso modo, altrimenti si rischia di proporre, come unico fattore di forza quello della tariffa più bassa. Al contrario il logistic service provider deve dare accesso a economie di scala, disporre di competenze distintive e disporre di strumenti e attrezzature specialistiche, innovative. È nella gestione della complessità che l'operatore logistico crea valore per il cliente e recupera marginalità. Il costo orario della manodopera, il costo di affitto mq., il costo di un trasporto al chilometro sono noti, al contrario il costo di distribuzione di un mix eterogeneo di ordini, su un territorio vasto, svolto con una

flotta diversificata, attraverso una rete di piattaforme, è difficilmente quantificabile. Infine l'azienda che decide di terziarizzare le proprie attività logistiche non deve avvertire scostamenti tra una gestione diretta e una affidata in outsourcing e deve vivere il passaggio serenamente. L'abilità di un operatore logistico si misura anche nella capacità di spiegare e tranquillizzare il cliente sui vantaggi e svantaggi della soluzione logistica proposta. Al cliente in fase di proposta e negoziazione bisogna spiegare con franchezza e sulla base delle esperienze pregresse vantaggi e svantaggi legati a una gestione affidata a terzi del processo logistico: in sintesi, a cosa va incontro perseguendo il progetto. ■



# Il mondo è meno "connesso" oggi che nel 2007

Secondo il "DHL Global Connectedness Index 2012", la globalizzazione sta vivendo un forte rallentamento, dettato anche dalla sua caratteristica di essere, attualmente, troppo legata al business.

a cura di **Paolo Giordano**

*L'Europa è la regione maggiormente "connessa" in termini globali e l'Olanda guida questa classifica*



**L**a DHL ha commissionato il "Global Connectedness Index 2012". Il termine "Connectedness" è difficilmente traducibile con un solo vocabolo in italiano, perché sintetizza una pluralità di significati. Possiamo usare la parola "connessione", ma non nella sua semplice accezione di "collegamento" in quanto si tratta di una "connessione" più complessa, che comprende anche elementi economico-politico-culturali. L'Index, redatto da Pankaj Ghemawat, professore di Strategia Globale alla IESE Business School di Barcellona, presentato in una conferenza stampa a Francoforte, in primo luogo ha sottolineato che "il mondo attualmente è meno connesso di quanto lo fosse nel 2007". Documenta, infatti, che la connessione globale, misurata in flussi internazionali del commercio, dei capitali, delle informazioni e delle persone, è cresciuta in maniera robusta dal 2005 al 2007 per poi crollare pesantemente all'apparire della crisi finanziaria. A dispetto della ripresa economica, anche se modesta, della fine del 2009 e del primo semestre del 2010, i flussi non sono ripartiti con uguale vigore e sono lontani dall'epoca pre-crisi. Questo perché è accaduto? Ne hanno parlato in un dibattito, il Delphi Dialog, giunto alla sua V edizione, sempre a Francoforte, lo stesso Ghemawat, Wendy Kopp, fondatrice e Chief Executive di Teach For America, Frank Appel, amministratore delegato della DHL. Dal dibattito è emerso, in generale, che la globalizzazione per "ripartire" deve anche cambiare la sua attuale, principale caratteristica, quella di essere legata essenzialmente agli aspetti economici. Un'interessante sottolineatura è venuta

dalla Kopp, quando ha descritto un'aula di bambini indiani poveri intenti in una scuola a studiare l'inglese: "Questo studio non sarà sufficiente, utile per rompere la loro condizione di povertà. Il progresso di un paese si fonda su un più complesso tessuto socioeconomico. Allora, noi dobbiamo chiederci se vogliamo, in qualunque area del globo, aumentare la qualità dell'educazione. Se non lo facciamo, la globalizzazione renderà ancora più profonde le disuguaglianze che oggi riscontriamo". Sulla stessa linea, Ghemawat: "Tendiamo a considerare l'educazione come un problema locale, del quale ogni paese deve farsi singolarmente carico. Invece, i paesi più avanzati hanno significative possibilità per ampliare l'accesso all'educazione in altre aree del mondo e potrebbero trarne benefici importanti. L'educazione e la cultura sono tra i più importanti strumenti per combattere la paura della globalizzazione e renderla accettabile e sicura". Appel ha completato il quadro, sottolineando che "la visione oggi prevalente della globalizzazione è in chiave economica. Esiste un'equazione: globalizzazione uguale business. Questo è un limite grave. È

importante capire che un mondo globalizzato deve progredire anche sotto il punto di vista sociale, ad esempio, come è stato detto, sotto l'aspetto dell'educazione o della protezione sociale e dell'ambiente. La globalizzazione deve avere contenuti sociali. I flussi attraverso i confini delle informazioni e delle persone, due dimensioni misurate dall'Index 2012, costruiscono ponti culturali tra i paesi. Accrescere e scambiare informazioni rende più facile l'innovazione e spesso può accadere che una maggiore cooperazione attenui i motivi di conflitto". Appel ha poi aggiunto di "credere che la globalizzazione sia un motore per il progresso economico e umano e, in questo contesto, che la logistica sia una chiave per favorire la globalizzazione e spesso per dare un significativo contributo alla prosperità. La logistica non ha un valore per sé stessa, ma, nel rendere la supply chain più efficiente, abbassa i costi. Quindi, pone a disposizione maggiori investimenti per altri importanti settori, come quello delle infrastrutture. In questo senso, la logistica può essere uno stimolo per la crescita".

Tornando ai contenuti della globalizza- >



*Secondo l'Index 2012, i flussi internazionali finanziari sono attualmente rallentati, oltre a essere "frammentati"*

zione, Appel, sintetizzando al massimo il concetto, ha detto che "deve massimizzare le potenzialità umane". Evidentemente, dato il suo rallentamento, ciò non è avvenuto. Ghemawat ha dato una risposta per quanto riguarda i paesi avanzati con alcune "crude" conside-

Non leggiamo notizie provenienti da altri paesi e se lo facciamo le filtriamo attraverso i nostri interessi, incuranti, magari, di tragedie che avvengono all'estero. Preferiamo dare soldi ai poveri che abbiamo vicino piuttosto che a quelli che vivono lontano. Abbiamo molto più

razioni: "Non commerciamo con gli altri paesi come potremmo.

fiducia in popoli che vivono molto lontano da noi e molta meno in quelli che abbiamo vicini, che guardiamo con sospetto. Nonostante i nostri blackberries e gli amici di facebook, che spesso non sappiamo neanche dove siano localizzati, ci comportiamo come se vivessimo in una caverna. Così è difficile migliorare la 'connessione' tra i popoli e si comprende perché l'integrazione globale è ancora assai lontana". ■

## LE CLASSIFICHE PER PAESE

L'Index 2012 sulla "global connectedness", oltre a stabilire che il mondo oggi è meno connesso rispetto al 2007, ha posto in evidenza altri punti, che riassumiamo:

- 1) il mercato dei capitali è frammentato, mentre i servizi commerciali globali sono in stagnazione;
- 2) la percezione delle connessioni mondiali è più alta di quanto avvenga in realtà in questo campo;
- 3) la maggior parte dei flussi (finanziari, informativi, delle persone, ecc.) si concretizza all'interno di un paese piuttosto che valicare i confini; perfino le connessioni online sono più "domestiche" che su lunghe distanze;
- 4) l'Europa è la regione del mondo maggiormente connessa globalmente (l'Olanda è al primo posto nella classifica dell'Index 2012 e nove dei primi dieci paesi più connessi sono europei);
- 5) le potenzialità di crescita, se ci fosse un forte incremento dei livelli di connessione nel mondo, potrebbero valere miliardi di dollari, con un beneficio per tutti i paesi.

Esaminando la classifica dei paesi maggiormente connessi stilata dall'Index 2012, troviamo, come detto, l'Olanda al primo posto, seguita per quanto riguarda le prime quindici posizioni da Singapore, Lussemburgo, Irlanda, Svizzera, Gran Bretagna, Belgio, Svezia, Danimarca, Germania, Norvegia, Hong Kong, Malta, Corea del sud, Thailandia. La Francia è al 17° posto, gli Stati Uniti al 20°, la Spagna al 25°. L'Italia si

colloca subito dietro, al 28° posto, precedendo nell'ordine Canada, Australia, Vietnam, Repubblica Ceca.

La classifica è basata su due parametri principali: il "Depth", ossia il rapporto tra l'insieme dei flussi internazionali di un paese e la sua valenza economica, e il "Breadth", ossia la misura di quanto la distribuzione dei flussi internazionali di un paese trova riscontro, all'interno della distribuzione globale, con flussi che percorrono la stessa strada ma in direzione opposta.

Per quanto riguarda i singoli paesi, l'Olanda ha un punteggio complessivo di 84,44, composto da 44,22 punti per entrambi i parametri, staccando Singapore di oltre due punti.

Singapore mette insieme 82,10 punti, 46,97 per il Breadth (molto alto) e 35,13 per il Depth. La Germania, che rispetto all'Index del 2011 ha scalato tre posizioni, ha un punteggio totale di 73,28, del quale 42,58 sono stati assegnati per il Breadth. La Germania, quindi, ha un alto "incrocio" di flussi internazionali in entrata e in uscita. Venendo al nostro paese, l'Italia ha scalato rispetto all'ultimo Index sette posizioni nella classifica, migliorando sensibilmente la quotazione del Depth (quattro punti in più). Punti di forza italiani, secondo l'Index, sono i flussi informativi (12° posto mondiale) e quelli delle persone (15° posizione). Ciò che penalizza il nostro paese riguarda i flussi finanziari, specialmente quelli che arrivano dall'estero (per questo particolare flusso "in entrata", l'Italia è al 112° posto nel mondo).

# L'eCommerce cresce: l'impatto sulle città

Le vendite on-line aumentano sensibilmente, specie nelle aree urbane, e richiedono consegne sempre più puntuali e più veloci.

di **Giovanna Visco**

**S**econdo le previsioni dell'Organizzazione mondiale della sanità, entro il 2050, le persone ultrasessantenni triplicheranno rispetto a quelle di inizio millennio, superando la quota della fascia di età più giovane (0-14 anni) e passando al 22% - da 600 milioni a due miliardi di persone - mentre gli ultraottantenni quadruplicheranno arrivando a oltre 400 milioni, di cui l'80% nei paesi a reddito medio-basso (100 milioni nella sola Cina). Questo processo si accompagna alla massiccia urbanizzazione, già in atto da tempo, che per la prima volta nella storia dell'umanità ha fatto raggiungere una concentrazione della po-

polazione mondiale nelle città del 50%, in crescita per il 2030 al 60%, fino ad arrivare al 70% nel 2050, seppur a tassi differenti a seconda delle economie.

Infatti, le città dei paesi maturi cresceranno a ritmi più rallentati essendo già in fase di urbanizzazione avanzata, mentre quelle asiatiche e africane, che nel 2011 concentravano rispettivamente il 45% e il 40% della popolazione continentale, avranno tassi molto sostenuti. Crescono così le megalopoli, le città di oltre 10 milioni di abitanti, soprattutto nel sud-est asiatico con una

densità media di circa 16.500 abitanti per km<sup>2</sup>: nel 2011 su 23 megalopoli nel mondo 13 erano asiatiche, entro il 2025 se ne prevedono 37, di cui 21 in Asia.

## In un futuro prossimo cresceranno a ritmi sostenuti le metropoli

Se si incrocia questo andamento demografico con le aree che stanno attuando politiche di spinta dei redditi pro capite e del consumo interno, ne risulta un grande sfida per le imprese che operano nella city logistics, che

devono sviluppare business ambientalmente sostenibili sempre più rapidi e puntuali nei servizi di ritiro e di consegna, soggetti ai cambiamenti dei modelli di consumo che stanno dando vita a nuove domande di grandi numeri di popolazione, che richiedono risposte innovative da parte delle imprese di logistica avvalendosi di metodologie Intelligent Transport Systems (ITS), Information and Communication Technology (ICT), Corporate Social Responsibility (CSR). In questo senso, uno dei fenomeni più significativi di questi ultimi anni, che sta rivoluzionando organizzazione e tipologia dei servizi logistici urbani, è l'eCommerce. A livello globale si prevede che nel 2013 esso ammonterà a un valore di 963 miliardi di dollari, a un tasso annuale di crescita di circa il 20%, in costante au- >



mento sia nelle compravendite tra privati sia nella vendita diretta delle imprese verso i destinatari finali con una previsione 2015 di copertura delle vendite web del 50%.

Una sfida logistica notevole, considerando che al momento lo sviluppo eCommerce è 5-6 volte più veloce delle consegne. Per avere un ordine di idee Ebay India ha una media di vendita di sei articoli al minuto che conta di raddoppiare nel 2013. Poster Boy of E Commerce India vende 20 articoli al minuto e carica circa 30 mila articoli al giorno; nei primi tre mesi del 2011 ha venduto per 11 milioni di dollari. Secondo la China Express Service Association nel 2011 i servizi di consegna express in Cina sono cresciuti di oltre il 30% e l'eCommerce business copre tra il 50 e il 60% dei volumi dei corrieri.

In India nel 2011 il 51% degli acquisti on-line è avvenuto nelle metropoli, il 40% nelle città e il 9% nelle campagne. Secondo Roland Berger Strategy Consultants, in Cina, nel 2006, neanche il 10% della popolazione residente in città acquistava on-line, ma nel 2010 è divenuta il 23% e ci si aspetta che raddoppierà al 44% entro il 2015, divenendo il primo mercato eCommerce del mondo con un valore di 360 miliardi di dollari, superando quello europeo che attualmente detiene il primato. Seguendo le proiezioni di Ecommerce Europe, i consumatori dei 27 paesi dell'Unione europea spenderanno on-line nel 2012 oltre 300 miliardi di euro,

registrando un incremento rispetto al 2011 di oltre il 20%. Gran Bretagna, Germania e Francia ne detengono il 70% per un valore di oltre 200 miliardi di euro, ma l'eCommerce sta crescendo anche nei paesi sud ed est dell'Unione, dove il mercato dell'eCommerce non è ancora maturo, con picchi in Repubblica Ceca (più 30%), Polonia (più 25%) e Italia, con un incremento nel 2012 intorno al 20% per un valore di



circa 13 miliardi di dollari. Intanto, già si assiste a un'ulteriore evoluzione del fenomeno, con un aumento della velocità degli acquisti, grazie allo spostamento dei consumatori verso il Mobile eCommerce (Mcommerce), soprattutto in Gran Bretagna, Scandinavia e Francia. Nel 2012, in Gran Bretagna, l'acquisto via mobile è passato al 20% dal 5% registrato nel 2011; in Francia al 3% e in Scandinavia all'8%. Negli Usa le vendite on-line retail via Mcommerce sono cresciute dal 2011 al 2012 dell'85%.

Il trend è in assoluta crescita, con il continuo espandersi degli utilizzatori di internet via PC o Mobile, che in me-

dia, secondo il presidente di Ecommerce Europe François Mombousse, impiegano due anni prima di diventare acquirenti on-line. Tuttavia si stanno aprendo criticità. Infatti, in paesi come ad esempio la Russia, ma il discorso vale anche per la Cina, soprattutto per i costi, come riportato dal Russia B2C eCommerce Report 2012, l'anno scorso il 50% delle consegne è stato effettuato da corrieri, ma si sono

riscontrati problemi di velocità e sicurezza nelle consegne: sono stati, quindi, toccati aspetti sensibili per le vendite on line unitamente al prezzo. Quanto accaduto sta portando i rivenditori russi a ricercare proprie soluzioni logistiche.

Intanto, recentemente, la commissione europea, partendo dal dato che soltanto il 9% dei consumatori co-

munitari acquista on-line merci provenienti da paesi diversi dal proprio e che rivenditori e consumatori rilevano carenze nei sistemi di consegna delle merci ordinate (il 57% dei rivenditori on-line considera un ostacolo al commercio la consegna all'estero, il 47% dei consumatori vi ravvisa una fonte di preoccupazione) ha aperto una consultazione fino al 15 febbraio 2013 per capire come creare un mercato fluido ed efficiente di consegna dei pacchi e restituzione al mittente, in grado di affermare il sistema delle vendite on-line, concentrandosi sulle problematiche transfrontaliere e sulle esigenze del commercio elettronico. ■

# La difficile opzione dell'intermodalità

“Se ci fossimo affidati totalmente al combinato strada-rotaia, senza avere soluzioni alternative, oggi saremmo in gravi difficoltà”, afferma Massimo Tona dell'azienda trevigiana Codognotto.

di **Stefano Pioli**



**MASSIMO TONA**

**L'**azienda Codognotto, con sede a Salgareda, Treviso, può essere un esempio tipico di come sono nate e cresciute tante imprese italiane, specialmente nel nord est. Fondata oltre mezzo secolo fa, ha cambiato nome e poi, nel tempo, ha sviluppato la sua crescita, sempre saldamente in mano alla famiglia Codognotto, dalla quale, appunto, ha preso il nome, sia potenziando i propri mezzi, la propria sfera di business, sia procedendo ad acquisizioni di altre imprese, anche all'estero, quando ha capito che i confini italiani erano “stretti” per aumentare il giro d'affari. “L'azienda,

infatti, ha ampliato via, via il suo impegno e i suoi orizzonti, uscendo dall'ambito 'domestico' e occupandosi non solo più di trasporto via strada da punto a punto, ma iniziando a governare fasi più complesse del trasferimento e della movimentazione delle merci, curando lo stoccaggio, entrando nel settore del groupage, effettuando spedizioni via mare. In questo percorso ha iniziato e intensificato la sua attività nel settore dei servizi logistici integrati, mettendo a disposizione delle aziende che intendevano e intendono terziarizzare parzialmente o completamente i propri flussi, magazzini, software di gestione e ogni altra struttura necessaria. Oggi, la Codognotto è in grado di curare questi servizi a 360 gradi, assistendo i clienti dal rifornimento delle materie prime fino alla distribuzione del prodotto finito”, racconta Massimo Tona, Sales Department dell'azienda trevigiana. Nell'attività dell'azienda, nella sua espansione, un passaggio importante è stato segnato con la scelta di impegnarsi nell'intermodalità e nel combinato strada-rotaia. Su questo tema ci intratteniamo in particolare con Tona.

**COSA HA SPINTO LA CODOGNOTTO AD AV-**

## **VENTURARSI SUL COMPLICATO “TERRENO INTERMODALE”?**

■ Considero sia stata un'evoluzione naturale, indotta dalla filosofia operativa dell'azienda, che ha sempre posto la salvaguardia ambientale come uno dei suoi principali target. Lo dimostrano diversi aspetti, dalla conformità del nostro sistema di gestione ambientale a ISO 14000:2004 ad aver ottenuto il Certificato di Eccellenza articolato su tre filoni: qualità, rispetto dell'ambiente, sicurezza. Ciò è avvenuto grazie all'impegno posto per limitare ogni fonte di inquinamento, per il riciclo dei rifiuti, per l'uso di materiali e ricambi ecocompatibili, per avere la maggior parte dei nostri mezzi a livello Euro 5, per usare i più moderni sistemi satellitari che permettono di limitare i viaggi a vuoto e di ottimizzare le tratte. Utilizziamo, a livello energetico, anche un grande impianto fotovoltaico. Aver raggiunto il Certificato di Eccellenza, che ben poche aziende hanno, specie nel nostro settore, dove il lavoro non è statico, perciò più facilmente controllabile, ma estremamente dinamico, in continuo movimento, ci ha dato soddisfazione e anche importanti risultati, come dimostra il fatto che negli ultimi cinque anni abbiamo, ad esempio, re- >



gistrato una riduzione delle emissioni nocive del 5%, grazie al rinnovo del parco mezzi. Ed è un impegno severo, perché abbiamo clienti scandinavi che attraverso audit misurano e controllano quello che facciamo sul versante “ambiente”. Tutto quanto ho detto, rende, credo, comprensibile e spiega bene perché abbiamo scelto di misurarci con l’intermodalità, ossia con la tipologia di trasporto merci meno inquinante rispetto al tutto strada. Però è anche una tipologia oggi molto complicata da gestire.

#### **PARLIAMO DI QUESTA COMPLESSITÀ.**

■ In primo luogo, nelle altre tipologie di trasporto, penso a quello su gomma, possiamo dire che tutti gli aspetti, tutte le fasi sono sotto il nostro controllo. Con l’intermodalità invece siamo vincolati da fattori e da attori esterni, ad esempio, nel combinato strada-rotaia, dalle imprese ferroviarie. Ciò significa che non siamo più in grado di controllare l’intera filiera, tutti i suoi “anelli”, e non

siamo più in grado di dare ai clienti risposte certe. Questo avviene in un’epoca come l’attuale, quando il fattore tempo è ritenuto fondamentale e quando i clienti richiedono performance sicure e, soprattutto, veloci. Un bel problema e in Italia, oggi, stando così le cose, irrisolvibile. Come è noto, Trenitalia, l’ex monopolista, ha abbandonato le merci, scegliendo la via più facile e più redditizia, quella di puntare tutte le carte sul settore passeggeri e sull’alta velocità. Se, dietro una richiesta di un cliente, dovessimo organizzare un treno per la Sicilia e ci rivolgessimo alle Ferrovie dello Stato per avere una tariffa, un prezzo, potremmo attendere una qualsivoglia risposta anche mesi, nell’indifferenza generale. Che dire al cliente? Vent’anni fa non era così. Allora, lavoravamo molto con la ferrovia e con la Cemat proprio sulle tratte per la Sicilia, c’erano treni programmati. Oggi, c’è solo il vuoto “ferrovia”. Sull’intermodalità siamo andati indietro e di molto. Tutti ne continuano a parlare,

ma in realtà nulla si muove e Trenitalia Cargo cala il traffico, specie quello in Italia, anno dopo anno.

#### **SULLE LINEE INTERNAZIONALI, QUAL È LA SITUAZIONE?**

■ Certamente migliore. Sulla ferrovia sappiamo che ci sono difficoltà storiche, ma negli altri paesi le aziende ferroviarie mostrano interesse e attenzione per le merci. Noi lavoriamo con gli inglesi, facendo treni blocco, e possiamo dire che le performance sono buone. In generale, ultimamente i servizi in Europa sono migliorati. Tornando all’Italia, se noi ci fossimo completamente affidati alla ferrovia, senza avere e mettere a punto soluzioni alternative, oggi saremmo in assai gravi difficoltà.

#### **PENSA CHE SI POSSA USCIRE DA QUESTA REALTÀ?**

■ Continuo a ritenere che l’intermodalità, che la ferrovia rappresentino una valida e giusta alternativa alla strada. Inoltre, la crisi economica, il calo della domanda interna e dei consumi hanno generato una flessione importante nell’ambito degli autotrasportatori, specie per quanto riguarda le piccole aziende, con uno, due, tre automezzi: il loro numero è progressivamente calato. Nel nostro lavoro lo constatiamo giorno dopo giorno, quando ricorriamo alla subvezione o dobbiamo avviare rotazioni per i nostri autisti. C’è quindi uno spazio crescente per la ferrovia. Per cambiare le cose però occorrerebbe il concorso di tutti, a partire dalle istituzioni, dal governo che dovrebbe nel settore della logistica avviare nuove politiche, altrimenti non andiamo da nessuna parte. Occorrerebbe cambiare: un verbo questo, purtroppo, in Italia, caduto in disgrazia. ■

# Quadrante Europa già guarda oltre la crisi

“Abbiamo retto bene anche a livello dei traffici ferroviari e stiamo investendo molto”, sottolinea il presidente Matteo Gasparato.

di Carlo Conti



MATTEO GASPARATO

“**T**ra i nostri principali obiettivi c’è l’espansione della superficie interportuale che passerà da 2,5 a 4,2 milioni di metri quadri”, sottolinea Matteo Gasparato, presidente del Consorzio Zai e dell’interporto Quadrante Europa di Verona. Insieme all’allargamento della superficie, l’interporto mira al potenziamento delle strutture operative e dei servizi. “Il nostro è tra i più moderni hub merci d’Europa, con due settori per lo stoccaggio e la movimentazione, ottantotto binari complessivi, di cui ventiquattro per arrivi e partenze, tre terminal, quattro corsie per i camion, sette gru fisse e undici mobili, circa settanta coppie di treni l’anno e una mo-

vimentazione di oltre trecentomila unità di carico. La nostra ambizione, che è connaturata alla funzione che devono esercitare gli interporti, ossia il rafforzamento dell’intermodalità e il trasferimento del trasporto merci dalla gomma verso quello su ferro, è sviluppare il traffico su rotaia, oggi già al 30%. A questo proposito abbiamo in programma ingenti investimenti”, aggiunge Gasparato. Non per nulla, l’interporto veronese, è giusto ricordarlo, è stato recentemente posizionato da un’indagine svolta dalla DGG, la società tedesca degli interporti, in prima posizione tra tutti i siti intermodali europei (ne sono stati valutati settanta di oltre trenta paesi). Un risultato di grande prestigio, che sottolinea la “storia” e la “tradizione” della struttura veronese. Una storia e una tradizione che oggi devono confrontarsi con la crisi. Da questo punto partiamo nell’intervista con il presidente Gasparato.

**LE DIFFICOLTÀ ECONOMICHE, IL CALO NOTTEVOLE DELLA DOMANDA INTERNA, LA FLESSIONE DI MOLTE ECONOMIE DEI PAESI DELL’AREA EURO HANNO CONDIZIONATO E STANNO CONDIZIONANDO I VOSTRI TRAFFICI?**

■ Possiamo dire che l’interporto ha retto bene, anche se si è registrato un lieve calo dei trasporti. Questo era inevitabile

data la situazione nazionale e internazionale, e il forte decremento che hanno subito alcune merceologie, basti pensare all’automotive. Cosa importante è che la crisi non ha rallentato la realizzazione dei nostri programmi, i nostri cantieri. Questo è un elemento positivo. Guardando all’andamento dei traffici dell’ultimo periodo, ad esempio, nel quadrimestre giugno-settembre, il totale del traffico intermodale sui tre terminal, Terminali Italia, Terminal Gate, Interterminal, traffico auto e traffico tradotte, ha subito un decremento pari all’1,35%, che si traduce in una diminuzione di circa 46 treni tra arrivi e partenze. Diminuzione molto contenuta se si considera che il periodo è stato caratterizzato dai pesanti lavori infrastrutturali sulla linea ferroviaria del Brennero, che ha vissuto chiusure totali con in agosto la deviazione dei treni sulle linee di Tarvisio e di Chiasso. In settembre, però, abbiamo registrato su Interterminal un incremento di traffico del 5%. Un segnale che ci spinge all’ottimismo, guardando all’immediato futuro. Non va dimenticato, come prima accennavo, che solo nel settore automobilistico si è registrato un decremento del 26%. Settore che ha condizionato anche il traffico tradotte, che comprende carta, zucchero e appunto ricambi auto. >



Nonostante le criticità infrastrutturali sul Brennero, linea per noi vitale nei collegamenti internazionali e in particolare con la Germania, e la crisi generalizzata, prevediamo un dato complessivo del traffico ferroviario a fine anno positivo e in linea con gli anni precedenti. Giudichiamo anche che in generale il traffico intermodale compenserà la flessione del settore auto.

**LEI HA ACCENNATO ALLA SITUAZIONE INTERNAZIONALE. CHE PROSPETTIVE AVETE A LIVELLO DEI TRAFFICI EUROPEI, DAL PUNTO DI VISTA FERROVIARIO?**

■ Faccio una premessa. Attualmente abbiamo 140 società di trasporto e di logistica insediate nel nostro interporto, tra le quali vi sono tutte le più importanti. Il numero degli addetti, tra diretti e indotto, tocca le diecimila unità. Inoltre, stiamo, come dicevo, investendo. Possiamo già contare su oltre 450 mila metri quadrati di superfici coperte adibite a magazzino, e su questo fronte ci stiamo espandendo. Inoltre, c'è fiducia da parte degli imprenditori verso il nostro lavoro e il nostro impegno: siamo un punto di forza a livello territoriale. Un punto di forza costruito e cementato nel tempo, che deve

misurarsi sempre più a livello internazionale. A questo proposito voglio richiamare l'attenzione degli operatori che si muovono sui corridoi europei sui quali noi siamo posizionati in maniera efficiente anche dal punto di vista delle infrastrutture e delle connessioni: l'organizzazione che ci siamo dati e il modus operandi che adottiamo sono frutto di un'attenta pianificazione, che mira a rafforzare sempre più l'interporto veronese come uno snodo di valenza europea.

**IN QUESTO CONTESTO, HA UN RUOLO ANCHE IL VOSTRO PROGETTO DI POTENZIARE I COLLEGAMENTI CON IL SETTORE MARITTIMO?**

■ A tale proposito, sappiamo bene quale sia l'attuale situazione, che subiamo da anni: le merci destinate o in partenza dall'Europa, che viaggiano via nave, passano per oltre il 60% dai porti del nord, da Le Havre ad Anversa, da Amsterdam ad Amburgo. Cosa ancora più negativa è che si stima che il 40% delle merci in arrivo o in partenza dall'Italia passi da tali scali. Inoltre, anche i due terzi delle merci containerizzate con destino o provenienza il nord est del nostro paese non utilizzano i porti adriatici. Si può dire,

anche, che questi porti gestiscono oggi meno del 2% del traffico container diretto verso il centro Europa. Eppure, il mare Adriatico rappresenta il corridoio naturale di avvicinamento all'Europa centrale per le navi che provengono dal canale di Suez. Occorre modificare tale situazione e l'Italia può farlo, ha le potenzialità per farlo. Ciò che serve, secondo noi, come ho avuto occasione di dire in altre occasioni, anche ai rappresentanti della commissione europea, è chiaro, ma rappresenta una sfida e un forte cambio di passo: serve un efficiente collegamento tra i corridoi terrestri e i corridoi marittimi, come avviene per i porti del Northern Range. Collegamenti che oggi sono lenti, frenati anche da vincoli infrastrutturali e burocratici. Per questo obiettivo noi stiamo da tempo lavorando: ad esempio, il Consorzio Zai e il porto di Venezia stanno elaborando piani per rendere più agevole e diretto l'accesso al mare, alle banchine del porto, per le merci provenienti dalla nostra area interportuale e viceversa. La scommessa dello sviluppo si gioca, attualmente, più sul versante terrestre che su quello marittimo, delle banchine e dei porti. ■

Consorzio ZAI



Interporto  
Quadrante  
Europa

*Nuovi Lotti*

## ZAI 2 BASSONA

Via della Meccanica

I lotti sono ubicati all'incrocio tra  
via della Chimica e via della Meccanica,  
a 3 Km circa dal casello di Verona Nord  
e a 1 Km circa dall'incrocio di SS12 - SR62 - SR 11

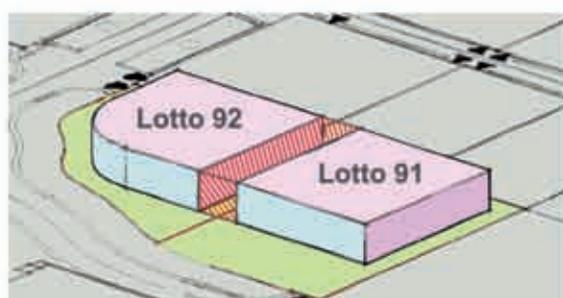
### 2 Lotti produttivi contigui

**Lotto 91**

superficie lotto  
3.970 mq circa

**Lotto 92**

superficie lotto  
3.850 mq circa



[www.quadranteeuropa.it](http://www.quadranteeuropa.it)  
consorzio.zai@qevr.it • Tel. +39 045 8622060



# La scelta migliore



## Combinazione vincente

Con 6 filiali, oltre 50 Concessionari esclusivi e più di 700 officine mobili per l'assistenza OM STILL dispone della rete più capillare d'Italia.

Una gamma di prodotti e di soluzioni in grado di rispondere sia alle esigenze del magazzino delle piccole e medie aziende che alle necessità delle grandi realtà intralogistiche.

Più scelta, più servizio e più assistenza; da oggi potete guardare alla nostra organizzazione con occhi diversi.

first in intralogistics

