

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



ANDREA PAPARCONE
Manager operativo
Containers Fidenza Consorzio

**“L’innovazione è la chiave per stare al passo
con i tempi e fornire servizi integrati efficienti
e di supporto alla clientela”.**

Consegnati i premi del “Il Logistico dell’Anno”

EDITORIALE

**Nord e Sud, due Italie
sempre più divise**

ASSOLOGISTICA

**Andrea Gentile
nuovo presidente**

AUTOTRASPORTO

**Costi minimi,
un romanzo senza fine**



Amore per la semplicità

La logistica da un diverso punto di vista

Il modo migliore per gestire le supply chain più lunghe e complesse è un approccio integrato, capace di dare visibilità a tutte le attività operative.

Come esperti di supply chain, in CEVA ci impegniamo a rendere la vita dei nostri Clienti il più semplice possibile: proponiamo un interlocutore unico, che integra tutto ciò che facciamo, così ti è più facile coordinare la logistica. Farai esperienza di una comunicazione rapida, in diretto contatto con i responsabili, e di un servizio altamente reattivo. Questo approccio integrato ci rende unici e rende la tua vita molto più semplice.

Non è arrivato il momento di vedere la supply chain da un diverso punto di vista? Noi crediamo di sì.

Altre informazioni su come trasformare la tua supply chain all'indirizzo
www.cevalogistics.com



Making business flow

NORD E MEZZOGIORNO, DUE ITALIE **sempre più divise e lontane**

IL RISULTATO DEL REFERENDUM COSTITUZIONALE DEL 4 DICEMBRE HA DATO L'ENNESIMO SEGNALE DELLA SEMPRE PIÙ MARCATA "LONTANANZA" TRA IL NORD E IL SUD DEL PAESE. SENZA ENTRARE NEL MERITO DELLE RAGIONI CHE HANNO PORTATO ALLA SCELTA DI VOTARE "SÌ" O "NO", APPARE EVIDENTE CHE, SE A MILANO IL "SÌ" VINCE CON IL 51,13% DEI VOTI E A PALERMO PERDE, RACCOGLIENDO SOLTANTO IL 27,69% DEI CONSENSI, ALLA BASE DI UN RISULTATO COSÌ DIFFORME VI SONO MOTIVAZIONI CHE VANNO BEN OLTRE GLI SPECIFICI CONTENUTI DELLA CONSULTAZIONE. E' EVIDENTE CHE IL VOTO DEL MEZZOGIORNO HA ESPRESSO UN PROFONDO DISAGIO, LO STESSO DISAGIO CHE HA PORTATO LE NUOVE GENERAZIONI A NON VOTARE O A SCHIERARSI DECISAMENTE PER IL "NO". UNA POSIZIONE DI "RIFIUTO", DI BOCCIATURA DI UN GOVERNO O MEGLIO DI UNA SERIE DI GOVERNI E DI UNA POLITICA CHE A QUESTI DUE TEMI DETERMINANTI PER LO SVILUPPO, E PER IL FUTURO DEL NOSTRO PAESE, NON HA RIVOLTO, COLPEVOLMENTE, ALCUNA ATTENZIONE. NON SONO STATI RACCOLTI SEGNALI IMPORTANTI, COME, AD ESEMPIO, IL DISASTRO DELLA NATALITÀ IN CONTINUA FLESSIONE FINO A LIVELLI MAI RAGGIUNTI PRIMA O LA FUGA DELLE GIOVANI GENERAZIONI. NON È STATA FATTA UNA POLITICA DI SOSTEGNO ALL'INDUSTRIA, LASCIANDO AVANZARE UNA "DESERTIFICAZIONE" PRODUTTIVA. E' STATA TRALASCIATA UNA POLITICA INFRASTRUTTURALE CHE MIRASSE A RIDURRE IL GAP CON IL RESTO DEL PAESE. PER NON PARLARE DELLA LOGISTICA O DELLA PORTUALITÀ: L'AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI È STATA LASCIATA SENZA PRESIDENTE PER ANNI E IL PORTO DI TARANTO È STATO LETTERALMENTE AFFOSSATO, NONOSTANTE LE TANTE PROMESSE E I TANTI IMPEGNI. SI È PARLATO A LUNGO DELL'ISTITUZIONE DI UN MINISTERO PER IL MEZZOGIORNO E DI UN'AGENZIA PER IL SUD. NON SE NE È FATTO ALCUNCHÉ. ADESSO IL NUOVO PREMIER HA ISTITUITO UN MINISTERO DAL NOME ASSAI IMPEGNATIVO: DELLA COESIONE TERRITORIALE E DEL MEZZOGIORNO. IL NUOVO MINISTRO CLAUDIO DE VINCENTI HA SUBITO DICHIARATO CHE "LA RINASCITA DEL SUD NON È UNA SFIDA IMPOSSIBILE", CONFERMANDO CHE IL NUOVO GOVERNO VUOLE PRENDERE DAVVERO DI PETTO LA "QUESTIONE MERIDIONALE". UNA "QUESTIONE" SU CUI LA CLASSE DIRIGENTE E POLITICA DI QUESTO PAESE "SI ESERCITA" DA BEN OLTRE UN SECOLO. SECONDO LA TRADIZIONE DELLA NOSTRA POLITICA, SI STANNO CHIUDENDO LE PORTE DELLA STALLA QUANDO I BUOI SONO DA TEMPO SCAPPATI?

V I S E G N A L I A M O

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Cristian Guidotti
cell.338 93.90.218
cristian.guidotti@euromerci.it

Cover

**CONTAINERS FIDENZA CONSORZIO,
QUANDO L'UNIONE FA LA FORZA**

8

Assologica

**ANDREA GENTILE
NUOVO PRESIDENTE**

22

Premio Il Logistico dell'Anno

**IL PUZZLE
DELLE MERCI IN CITTA'**

39

Premio Il Logistico dell'Anno

**LOGISTICA URBANA:
UN ARGOMENTO DI CIVILTA'**

40

Premio Il Logistico dell'Anno

**LA CONSEGNA
DEI RICONOSCIMENTI**

45

Autotrasporto

**COSTI MINIMI DI ESERCIZIO,
UN ROMANZO A PUNTATE SENZA FINE**

54

Primo Piano

**LE STRATEGIE DI SVILUPPO
DI GEODIS IN ITALIA**

56

Primo Piano

**IL GRUPPO BASSO
DA' SPAZIO ALLE IMPRESE**

59

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

11

DALLE AZIENDE

14



Si è svolta a Milano la cerimonia della consegna dei premi per la XII edizione del Logistico dell'Anno. In apertura dell'evento si è svolto un convegno, moderato da Massimo Marciani, dedicato alla logistica urbana (il servizio a pag. 39)



Una seconda ordinanza della Corte di giustizia europea, in aperta contraddizione con la prima, rimette in discussione l'annosa questione dei costi minimi di esercizio dell'autotrasporto (il servizio a pag. 54)

*quando
l'affidabilità
è tutto...*

È l'ora della **svolta?**

**Nuovo retrattile
SENSIA:** la crisi
si batte con la produttività
e l'efficienza!

Un magazzino, per essere efficiente, deve impiegare carrellisti professionali e deve disporre di carrelli di altissima qualità. Mitsubishi presenta il nuovo retrattile SENSIA: il carrello che contribuirà a migliorare le Vostre prestazioni nel magazzino.

Ben 12 nuovi modelli e una scelta di tre modalità di performance: c'è un SENSIA per tutti i lavori. Dispone di ampio spazio e comfort per l'operatore, grazie anche al sistema di controllo futuristico.

La rete di concessionari Mitsubishi è formata da persone esperte e preparate, che mettono il cliente al centro delle proprie attività. Finanziamenti, leasing, noleggio a breve o lungo termine, programmi di manutenzione, garanzie a 24 mesi, ricambi entro 24 ore, carrelli nuovi o usati: sono solo alcune delle nostre proposte per aiutarVi a raggiungere i Vostri obiettivi.



SENSIA

Per ulteriori informazioni:
mitsubishicarrelli.com



Qualità | Affidabilità | Value for Money

 **MITSUBISHI**
FORKLIFT TRUCKS

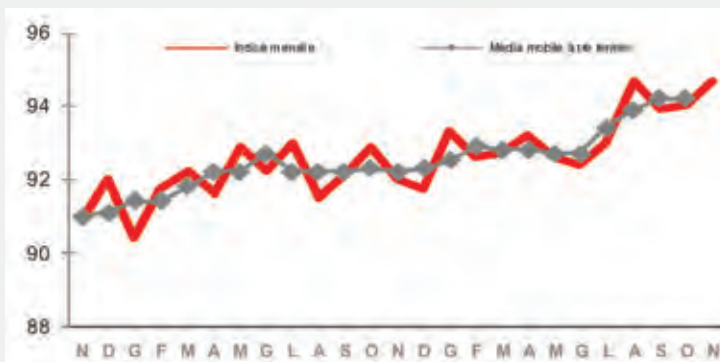
L'industria migliora, piano

A novembre l'indice destagionalizzato della produzione industriale è aumentato dello 0,7% rispetto a ottobre, mentre nella media del trimestre settembre-novembre è aumentato dello 0,9% rispetto al trimestre precedente, nonostante una variazione pressoché nulla registrata a ottobre su settembre. Siamo di fronte a un andamento spesso altalenante, con oscillazioni tra stasi e leggeri aumenti. Comunque rispetto al 2015 ci sono segnali che possono essere giudicati positivi: nella media dei primi undici mesi dell'anno la produzione è cresciuta dell'1,3%. Per quanto riguarda,

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(nov. 2014-nov. 2016, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



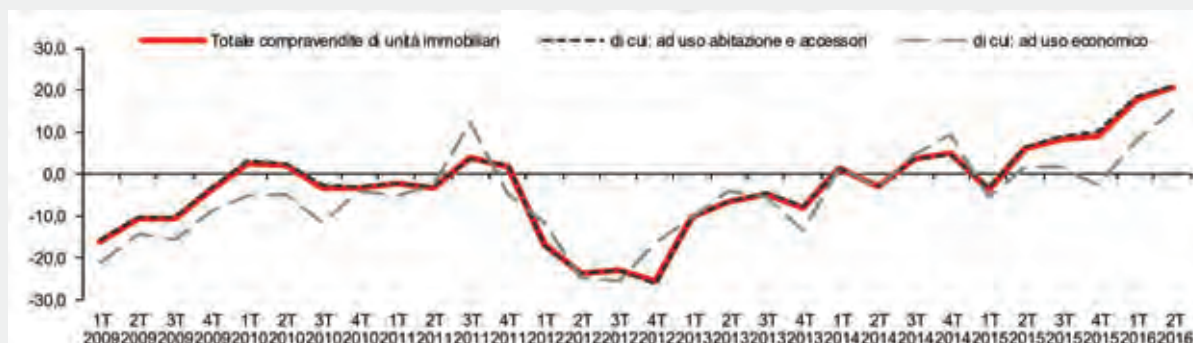
(nov. 2014-nov. 2016, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



Mercato immobiliare

(1° trim. 2009-2° trim. 2016, compravendite, variazioni % sul trimestre precedente)

Fonte: ISTAT



DeliveRING. Risposta vincente.



con **DeliveRING**, Conad si aggiudica
il premio "Il Logistico dell'anno" 2016.

DeliveRING è il servizio che consente la totale dematerializzazione dei documenti di trasporto, coinvolge tutti gli attori della supply chain e ottimizza tutte le fasi del processo di consegna. Niente carta né contenziosi, processi amministrativi molto più rapidi, comunicazioni immediate e strutturate, senza possibilità di errore. Per chi chiede efficienza, la risposta è DeliveRING.

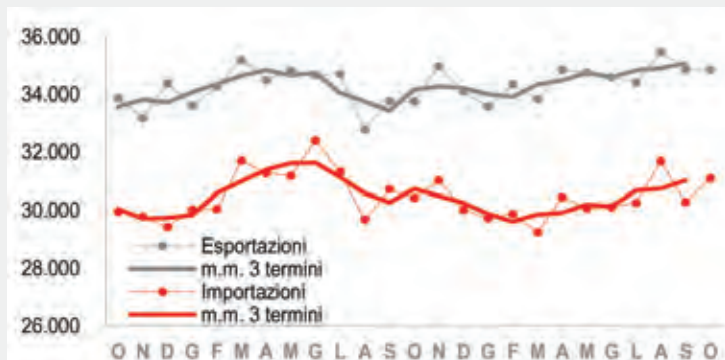


ditech
Improve your performance

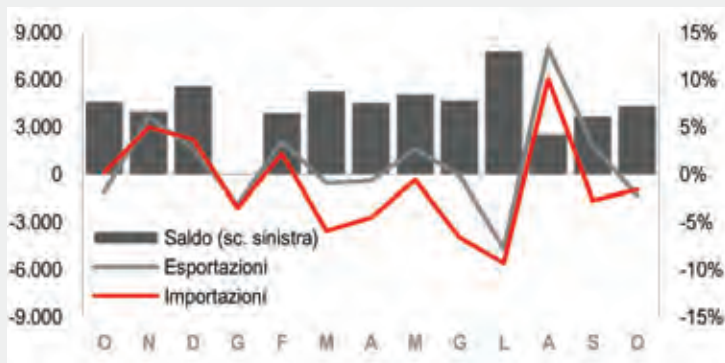
Commercio con l'estero

Fonte: ISTAT

(ott. 2014-ott. 2016, dati in milioni di euro)



(ott. 2015-ott. 2016, dati grezzi, variazioni % sul mese precedente, valori in milioni di euro)



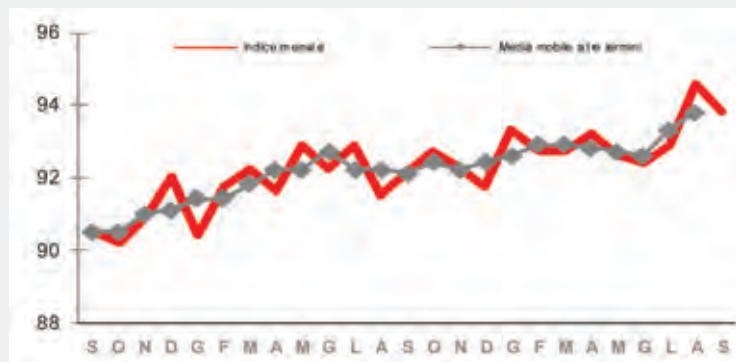
i singoli settori di attività economica, a novembre i comparti che registrano la maggiore crescita tendenziale sono quelli della fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria (più 14,5%), della fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi (più 6,7%) e delle altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine e apparecchiature (più 5,8%). Il maggior calo si registra nei settori delle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori con un meno 5,0%. Sul fronte del fatturato e degli ordinativi la situazione mostra modesti incrementi: il primo, a ottobre



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(ott. 2014-ott. 2016, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



su settembre, cresce dello 0,8%, e i secondi dello 0,9%. Nei tre mesi che vanno da agosto a ottobre, il fatturato dell'industria è aumentato del 2,3%. Resta il fatto, però, che rispetto a ottobre del 2015 sia calato quasi dell'1%. E' invece importante l'incremento del mercato immobiliare: nel secondo trimestre 2016 le compravendite hanno accelerato la crescita, segnando un più 20,6% rispetto allo stesso periodo del 2015, dopo il forte aumento, più 17,9%, fatto segnare nel primo trimestre dell'anno. Questo risultato positivo riguarda tutti i comparti immobiliari e l'intero territorio nazionale. ■

LES ECHOS

La Francia "auspica" deficit al 2,7% del Pil

Nel 2017, secondo il governo francese e il progetto di legge finanziaria che ha presentato, attualmente in discussione al parlamento, per la prima volta da più di dieci anni, il deficit pubblico dovrebbe scendere sotto la

"barriera" del 3% rispetto al prodotto interno lordo. Ottimisticamente, il governo auspica che alla fine del prossimo anno si arrivi al 2,7%. Questo ritorno nell'ambito delle "prescrizioni"

dell'Unione europea dovrebbe essere in futuro un dato stabile e acquisito. Nelle sue previsioni, il governo si basa su una crescita economica nel 2017 pari all'1,5% del Pil, sulla scia di quanto avvenuto nel corso di quest'anno. Tale crescita, ritenuta indispensabile per poter abbassare il tasso di disoccupazione, dovrebbe essere ottenuta grazie al previsto aumento dei consumi delle famiglie (stimato all'1,8%) e all'incremento degli investimenti da parte delle imprese (qui la stima è intorno al 3,5%). Elemento centrale della nuova legge finanziaria, in termini fiscali, è la riforma della ritenuta alla fonte. Riforma che dovrebbe permettere, sottolinea il governo, sia un aumento delle entrate (calcolato sul 2016 pari a 5,3 miliardi di euro) sia un aumento di efficienza del fisco. In particolare, nella legge, il governo ha previsto un pacchetto di misure, del valore di cinque miliardi, per favorire la crescita delle imprese, mentre, sul fronte del lavoro, ha stanziato due miliardi per il prolungamento a tutto il 2017 delle nuove assunzioni nelle piccole e medie imprese. Tre miliardi sono destinati all'educazione nazionale e all'università con l'intento di creare 11.700 nuovi posti di lavoro nella scuola e 950 nelle università. L'opposizione sta duramente criticando la legge, forte anche dalla presa di posizione dell'Alto consiglio della finanza pubblica, un organismo indipendente, che ha espresso il dubbio che le previsioni del governo siano tradotte in realtà. Infatti, ha definito l'obiettivo di contenere il deficit pubblico al 3% del Pil "incerto" e di scendere al 2,7% "molto improbabile". ■



CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Containers Fidenza Consorzio, quando l'unione fa la forza

Costituita nel 1983 da alcune aziende di autotrasporto nella ricerca di una maggiore efficienza, ora la società consortile dispone di un network di tutto rispetto, con un proprio terminal a Piacenza.

di **Ornella Giola**



ANDREA PAPARCONE

“La nostra organizzazione è un consorzio con sede nel nuovo polo logistico di Piacenza. E' stata costituita nel 1983 da alcune aziende di autotrasporto delle provincie di Parma e Piacenza, all'epoca già presenti nel mercato dell'autotrasporto in forma individuale e con attività diverse come le officine autorizzate (Scania e Daf) per la riparazione degli autocarri”, esordisce così Andrea Paparcone, manager operativo di Containers Fidenza Consorzio.

VOGLIAMO RICORDARE LE MOTIVAZIONI CHE STANNO DIETRO ALLA NASCITA DEL VOSTRO CONSORZIO?

Abbiamo dato vita a un coordina-

mento al fine di ottenere maggiore produttività degli automezzi e soddisfare le esigenze della clientela grazie alla presenza di un unico referente. Va ricordato che il consorzio è costituito da pochi soci storici ciascuno con vari automezzi: ciò permette di essere sempre nelle condizioni di evadere le richieste della clientela anche per quantitativi elevati di trasporto. Per meglio delinea-

Oltre alla sede di Piacenza siamo presenti con unità operative nei porti di Genova, La Spezia, Livorno, Venezia, Trieste e nei centri intermodali di Padova, Rubiera (Reggio Emilia) e Segrate (Milano). In ognuna di queste unità disponiamo di uffici e personale dipendente qualificato e di un responsabile logistico che gestisce prevalentemente il contatto coi clienti, come unico in-



re le dimensioni di Containers Fidenza Consorzio, segnalò che ogni anno vengono effettuati servizi di trasporto per un fatturato che si attesta all'incirca sui 40 milioni di euro.

QUALE LA VOSTRA ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE?

terlocutore. Con la consapevolezza di svolgere nell'esecuzione dei trasporti un servizio ancor più qualificato ed elevato, rispettando i più alti standard europei - dalla selezione del personale conducente i mezzi all'operatività interna, fino alla consegna della merce -, nel 1999 il consorzio ha intrapreso



Ogni anno il consorzio effettua servizi di trasporto per un fatturato che si aggira sui 40 milioni di euro

la strada della certificazione di qualità ISO 9002 ottenuta a fine 1999 e convertita in UNI ES 9001:2008 nel 2010.

SIETE PROPRIETARI DEL PARCO VEICOLARE: QUALE È L'ENTITÀ DI TALE PARCO E QUALI VANTAGGI DI AVERE OPTATO PER QUESTA SOLUZIONE?

Attualmente il consorzio dispone di oltre trecento trattori stradali e di seicento semirimorchi di proprietà dei soci. Oltre al trasporto di container siamo attrezzati per effettuare trasporti tradizionali. Nonostante la crisi economica mondiale che ha coinvolto anche il settore dell'autotrasporto, il consorzio, avendo gli automezzi di proprietà, è riuscito a offrire servizi personalizzati. Riteniamo che questa sia la chiave di lettura per i vantaggi ottenuti nell'aver mantenuto un costante rapporto di collaborazione con la propria storica clientela, costituita da importanti case di spedizioni internazionali e compagnie di navigazione.

IN CHE MODO RISPONDETE ALLA CONCORRENZA DEI PADRONCINI?

Fin dalla nascita del consorzio abbiamo puntato alla sicurezza della merce che trasportiamo e i 300 automezzi sono tutti dotati di sistema di rilevamento

satellitare, di cui una parte con sistema antirapina con collegamento alla centrale operativa 24 ore su 24. Tutto



“Attualmente il consorzio dispone di oltre trecento trattori stradali e di seicento semirimorchi di proprietà dei soci. Oltre al trasporto di container siamo attrezzati per effettuare trasporti tradizionali”, sottolinea Paparcone

ciò ci ha permesso di specializzarci nel trasporto di merce di elevato valore e conseguentemente di essere fornitori dei maggiori marchi e gruppi sia italiani che stranieri con la richiesta per alcuni trasporti della “scorta armata”. Inoltre la nostra struttura organizzativa copre

in modo capillare i servizi di trasporto su tutto il territorio nazionale con automezzi di ultima generazione.

QUAL È INVECE LA VOSTRA ORGANIZZAZIONE DAL PUNTO DI VISTA DELL'OFFERTA LOGISTICA?

Nella sede di Piacenza e nelle unità operative di Livorno, Padova, Segrate e Rubiera disponiamo di un piazzale custodito per la movimentazione (con mezzi di sollevamento) e il parcheggio di container pieni e vuoti. Su richiesta del cliente il terminal di Piacenza è strutturato anche per la riparazione dei container vuoti. Presso l'unità operativa di Genova contiamo su un piazzale custodito per il parcheggio di contai-

ner pieni e vuoti; lo stesso accade a La Spezia e nei porti di Venezia e Trieste.

CHE TIPI DI SERVIZI GARANTITE AL MERCATO?

Siamo nelle condizioni di effettuare qualsiasi tipo di trasporto, dal con-

tainer alla merce tradizionale. Siamo attrezzati per i trasporti con merce di valore, pericolosa in ADR, a temperatura controllata (fresca e surgelata) con reefer allacciati, nonché merce in codice CER (Legge Ronchi), ecc.

NEL PROCESSO EVOLUTIVO AZIENDALE CHE RUOLO HA AVUTO L'ICT E COME AVETE INVESTITO IN TECNOLOGIA?

Containers Fidenza Consorzio da sempre considera l'ICT molto importante, in modo particolare oggi che il mercato esige informazioni in tempo reale. In questa situazione il consorzio non si è trovato impreparato e da due anni, con un contributo anche della Regione Emilia Romagna, ha gestito e creato un programma per lo spostamento delle reti in data center certificato, migliorando la velocità e la sicurezza dei dati. Inoltre si è provveduto al rifacimento del sito "internet"; un collegamento remoto di geolocalizzazione permette ai nostri clienti di visualizzare in qualsiasi momento e in tempo reale la posizione del mezzo utilizzato nel trasporto, oltre a dare la possibilità agli stessi di inserire gli ordini di posizionamento direttamente nel nostro sistema. Infine si sta lavorando a un programma "app android", che sarà ultimato nel 2017, per dare la possibilità al personale addetto all'operativo di inviare e ricevere i dati del trasporto in tempo reale direttamente dai mezzi, i cui autisti saranno dotati di smartphone di ultima generazione.

ALL'ULTIMA EDIZIONE DEL "PREMIO IL LOGISTICO DELL'ANNO" SIETE STATI PREMIATI PER IL PROGETTO "LOGISTICA SOSTENIBILE". NE VOGLIAMO PARLARE?

Con la crisi economica mondiale si è verificata una situazione in cui il margine di contribuzione è sempre più risicato per effetto di un costante aumento



"Il consorzio è formato da pochi soci storici che operano ciascuno con vari automezzi", ricorda Paparone

dei costi e un non altrettanto aumento delle tariffe riconosciute dal mercato. Gioco forza Containers Fidenza Consorzio ha deciso di passare dall'essere un'azienda di autotrasporto puro a un'azienda di logistica. Nella veste di operatore logistico il consorzio ha individuato due filoni principali: l'efficienza del servizio di trasporto; l'innovazione nella gestione dei percorsi e dei servizi offerti alla clientela. Nell'analisi effettuata è emersa l'incidenza negativa dello sbilanciamento fra i viaggi in import e quelli in export. Gli obiettivi nella creazione di un proprio terminal a Piacenza, principalmente al servizio dei porti di Genova e La Spezia, erano quelli di una riduzione dei chilometri percorsi a vuoto, ottimizzando i servizi di trasporto; di un aumento della produttività degli automezzi; di un migliore impatto ambientale con una riduzione nell'emissione degli inquinanti CO₂; di maggiore efficienza nei servizi offerti. I risultati riscontrati tra il 2014 e il 2015 sono stati positivi, con un aumento della produttività degli automezzi di circa il 6%, un'inevitabile riduzione dei chilometri percorsi e conseguentemente u-

na riduzione delle emissioni inquinanti.

PERCHÉ LA SCELTA DI CREARE UN VOSTRO TERMINAL È CADUTA SU PIACENZA?

Attualmente Piacenza, oltre ad essere una bella città sede della Containers Fidenza Consorzio, è anche un grosso centro intermodale dove importanti e grandi aziende, clienti del consorzio, si sono posizionate con la propria sede logistica (vedi ad esempio Ikea). I vantaggi offerti da Piacenza sono quelli di poter offrire ai clienti una serie di servizi e tra questi stoccaggio e deposito, oltre al trasporto in un raggio di chilometri abbastanza ragionevole.

QUALI SERVIZI OFFRE TALE TERMINAL?

Nell'offerta logistica del terminal il consorzio, oltre a quelli di trasporto, offre servizi di deposito, di stoccaggio, di riparazione dei container e la pesatura certificata di tali unità destinate all'imbarco in attuazione delle disposizioni della capitaneria di porto in vigore dal 1° luglio 2016 (normativa Solas, Safety Of Life At Sea - Vgm-Verified Gross Mass).

Porto franco di Trieste: gestione all'Authority

Il ministro Graziano Delrio ha trasmesso all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale il testo del decreto attuativo del punto franco del porto di Trieste. Il decreto prevede che la gestione amministrativa passi al presidente dell'Authority. Il presidente Zeno D'Agostino ha così commentato tale decisione del ministro: "Il nostro punto franco è un unicum a livello internazionale. Il prossimo decreto governativo ci consentirà di liberare un potenziale assolutamente straordinario. Oggi è un gran giorno per la nostra città e per il suo porto. Abbiamo ricevuto formalmente dal ministro Delrio la proposta del testo del decreto attuativo per il regolamento amministrativo del Porto franco internazionale di Trieste che stabilisce l'organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi, attualmente oggetto di spostamento a seguito della sdemanializzazione del Porto Vecchio. Il fatto



Il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino

che il ministro abbia avviato tale procedura ci riempie di soddisfazione. Il governo ha finalmente capito, dopo decenni, la valenza primaria di uno strumento che permetterà al nostro scalo, al nostro territorio e più in generale all'Italia di accrescere la propria competitività a livello internazionale. Siamo vicini all'emanazione di un atto che non solo il porto, con le sue lavoratrici, lavoratori e operatori, ma la città intera aspettava da generazioni, da ben prima del 1994, data della legge di riforma dei porti. Siamo anche soddisfatti perché il nostro lavoro, in sinergia con quello della presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, dell'agenzia delle dogane e di Delrio, sta per giungere a compimento. Leggiamo con cura l'atto che abbiamo ricevuto da Roma. Il prossimo step sarà perfezionarlo, come l'iter legislativo prevede, per renderlo più adeguato alle moderne esigenze del mercato e alla richiesta sempre più impellente di agilità amministrativa che sta contraddistinguendo la nostra operatività in porto. Con

questi presupposti siamo sicuri che il decreto arriverà velocemente a emanazione definitiva".

SRM firma un accordo di ricerca a Shanghai

Il Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno-SRM ha firmato a Shanghai il Cooperation Agreement denominato "Global Shipping Think Tank Alliance". Si tratta di una partnership promossa dallo Shanghai International Shipping Institute-SISI, uno dei più importanti centri di ricerca cinesi in materia di portualità, shipping e logistica. L'Agreement coinvolge i più prestigiosi istituti di ricerca sull'economia marittima di Cina, Giappone, Stati Uniti, Singapore, Corea del Sud, Germania e Regno Unito. SRM è l'unico centro studi italiano e uno dei tre europei a diventare partner dell'iniziativa che è stata sottoscritta con l'obiettivo di realizzare studi congiunti sul trasporto marittimo, scambiare metodologie di ricerca e analisi, proporre policy ai decisori pubblici per lo sviluppo di infrastrutture portuali e logistiche, attuare incontri per discutere e dibattere i trend economici dei settori collegati al mare. Con questo accordo,



Particolare del porto di Shanghai

SRM rafforza la sua capacità di analisi e di previsione sui trend dell'economia marittima e sulle dinamiche dell'industria dello shipping e della logistica portuale allargando il campo delle collaborazioni con centri studi economici internazionali come quelli già in atto con la Kühne Logistics University di Amburgo e l'University of Antwerp, Department of Transport and Regional Economics, riconosciute a livello mondiale nel campo della maritime economy. Particolare attenzione sarà rivolta allo sviluppo di analisi inerenti l'iniziativa della Cina denominata >

“Via della Seta”, un ingente piano di investimenti infrastrutturali che il paese intende realizzare per rafforzare le relazioni commerciali lungo la via marittima fino al Mediterraneo. In occasione della firma dell'accordo, SRM ha partecipato, con uno speech sull'economia marittima nel Mediterraneo, all'International Port e Shipping Development organizzata dal SISI, uno degli eventi del settore più importanti dell'Estremo Oriente.

Industria: 2014, meno investimenti sull'ambiente

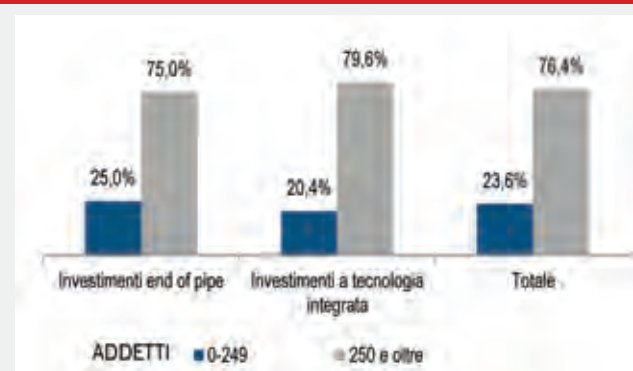
Nel 2014, secondo un rapporto dell'Istat, gli investimenti per la protezione dell'ambiente delle imprese industriali sono diminuiti per il secondo anno consecutivo, con un calo del 19,7% rispetto all'anno precedente, a fronte di un aumento del 6,5% degli investimenti fissi lordi complessivi. La fles-

entità minore (324 milioni di euro) la spesa per impianti e attrezzature a tecnologia integrata (poste all'inizio di ciclo produttivo) che scende di oltre un quarto rispetto all'anno precedente. Sul totale degli investimenti fissi lordi delle imprese industriali quelli per la protezione dell'ambiente incidono per il 3,2%, quota che scende al 2,0% nell'industria manifatturiera, in calo rispetto al 2013 del 2,9%.

2016: calano le vittime per incidenti stradali

L'Automobile Club e l'Istat hanno pubblicato la stima preliminare sugli incidenti stradali del primo semestre 2016. Secondo tali dati gli incidenti stradali con lesioni a persone avvenuti in Italia nel periodo sarebbero stati 83.549, il numero di morti entro il trentesimo giorno 1.466 e i feriti 118.349. Rispetto allo stesso periodo del 2015, vi sarebbe stata una

Industria* e ambiente Fonte: ISTAT
(2013-2014, dati in milioni di euro e variazioni %)



* Escluse le imprese che si occupano di reti fognarie, di rifiuti e di recupero materiali.

sione è risultata molto significativa per le imprese piccole e medie (meno 41,6%) e più contenuta per le grandi (meno 9,2%). L'istituto stima che siano stati investiti per la protezione dell'ambiente oltre 1,1 miliardi di euro. La spesa è stata sostenuta per i tre quarti dalle grandi imprese (250 addetti e oltre) che hanno investito 853 milioni di euro contro i 264 milioni delle imprese di piccola e media dimensione. Per ogni addetto sono stati investiti in media 294 euro. Gli investimenti sono stati prevalentemente orientati verso impianti e attrezzature di tipo end of pipe (quelle poste alla fine del ciclo produttivo) per 793 milioni di euro (meno 17,2% sul 2013); di



Le contravvenzioni per l'uso del cellulare in auto sono aumentate del 25%

riduzione dello 0,8% degli incidenti con lesioni a persone, del 4,7% delle vittime e dello 0,5% delle persone ferite. Inoltre, nei primi sei mesi dell'anno il numero di morti scenderebbe del 25,6% rispetto al primo semestre 2010 e del 55,4% nel confronto con lo stesso periodo del 2001. Nonostante il netto calo della mortalità rispetto al periodo gennaio-giugno 2015, il livello resterebbe elevato e non in linea con quanto previsto dall'obiettivo europeo per il 2020 (dimezzamento del numero di vittime registrate nel 2010). In base ai dati forniti dalla polizia stradale, nel primo semestre 2016 il numero di vittime sulle autostrade si sarebbe ridotto di circa il 15% rispetto allo stesso periodo del 2015. Per le strade urbane e extraurbane la diminuzione sarebbe invece compresa tra il 2 e il 5%. ■

FAR EAST LAND BRIDGE PORTAL TO ITALY



FAR EAST LAND BRIDGE

Trasporto di container tra Asia ed Europa attraverso il collegamento ferroviario Transiberiano



- Tracking quotidiano
- Servizio door-to-door
- Tempo di transito ridotto e affidabile
- Collegamento Asia-Italia in meno di 20 giorni
- Trasporto di container in Europa Centrale, Russia, Cina, Corea del Sud e Giappone
- Rispetto ambientale

+39 02 5801 9565 | www.felb.world | salesita@felb.world



Il successo nazionale del Toyota Road Show 2016

“Think Safety Think Toyota - Soluzioni per la sicurezza nei magazzini” ha completato trionfalmente la sua corsa all'autodromo del Mugello (Firenze) con oltre 100 partecipanti e superando così le 800 presenze nei sei appuntamenti del tour. Partito lo scorso luglio da Città della Scienza a Napoli, il road show Toyota ha fatto successivamente tappa al Centro distributivo Würth di Capena (Roma), al Centro congressi A. Luciani di Padova, alle Officine del volo di Milano e allo Juventus Stadium di Torino per completare quindi il suo viaggio al Mugello. “Con il road show abbiamo voluto percorrere l'Italia, fermandoci nei nostri principali mercati, per raccontare come Toyota ha scelto di affrontare un tema complesso e fondamentale come la sicurezza nei magazzini”, ha raccontato Davide Santi, After Sales Manager di TMHIT. A ogni tappa, il



road show ha dunque offerto ampi spazi di discussione su questo tema, puntando soprattutto l'attenzione sull'importanza della prevenzione. Alle aziende, alle istituzioni e ai media che, di volta in volta, hanno preso parte agli incontri sono state presentate le logiche e le metodologie messe in atto da Toyota Material Handling Italia per incrementare il livello di sicurezza, ma anche la produttività durante le attività di movimentazione delle merci all'interno di depositi, magazzini, piattaforme logistiche e impianti produttivi. Ogni appuntamento del tour ha offerto, inoltre, l'opportunità ai partecipanti di conoscere meglio e vedere in azione alcune delle più a-



vanzate tecnologie sviluppate in tal senso da Toyota Material Handling: dai dispositivi di sicurezza attiva installati a bordo dei carrelli elevatori (Anticollision e Blue Light) ai sensori di segnalazione di avvicinamento di mezzi e persone (SpotMe); dai sistemi di gestione automatica dei veicoli e dei varchi (Zoning e Zoning+), che possono servire per creare delle vere e proprie aree “safe” all'interno di un impianto, fino all'innovativo sistema di fleet management I_Site, che consente di raccogliere dalla propria flotta dati utili per incrementare sicurezza e produttività durante le attività di movimentazione. “Siamo molto soddisfatti di com'è andato il road show: abbiamo avuto riscontri positivi sia dai nostri dealer che dai clienti. Molti di questi ultimi hanno mostrato vero entusiasmo per le nostre soluzioni”, ha sottolineato Santi. “Abbiamo decisamente raggiunto l'obiettivo che ci eravamo prefissati di aumentare la consapevolezza dei rischi che possono insorgere in magazzino, in particolare quelli legati all'utilizzo dei carrelli elevatori, e quindi dell'importanza di investire in sicurezza, quale leva per una maggiore competitività”.

Un libro celebra i 45 anni dell'interporto di Bologna

L'interporto di Bologna ha compiuto 45 anni. L'anniversario è stato celebrato con la pubblicazione di un libro che ripercorre la storia dell'infrastruttura e sottolinea gli obiettivi per il futuro. Il libro è stato presentato nella Cappella Farnese di Palazzo d'Accursio nel cuore del capoluogo emiliano, presenti il professor Romano Prodi, il sindaco di Bologna Virginio Merola, il presidente di Unindustria Bologna Alberto Vacchi e il presidente dell'interporto Marco Spinedi. Nata nel 1970 come Autoporto Bologna spa, la società l'anno dopo prese il nome di Interporto Bologna con una chiara vocazione intermodale. Allora venne definito il primo piano di sviluppo e si >

cercocamion.com

Dal 2003 il portale di chi cerca e vende
camion, furgoni e mezzi da lavoro.

- ✓ oltre **230** inserzionisti
- ✓ **180.000** visite al mese
- ✓ oltre **7000** offerte
- ✓ massima visibilità



La nostra forza è la visibilità sui motori di ricerca

Non perdere altre occasioni.

Non lasciare il mercato ai tuoi concorrenti.

Cosa aspetti... apri il tuo piazzale al mondo!

ISCRIVITI:

www.cercocamion.com/iscriviti

CONTATTACI:

Cell. 333.1112622 Tel. 0861.818117
cercocamion@cercocamion.com
By Argoserv.it





Il tavolo della presidenza dell'evento per la presentazione del libro, svoltosi nella Cappella Farnese di Palazzo d'Accursio a Bologna

avviò la realizzazione degli impianti ferroviari, mentre iniziarono a insediarsi i primi operatori, come i corrieri, e i primi magazzini. L'importante sviluppo della struttura portò, alla metà degli anni '80, alla messa a punto del secondo piano di svilup-



po che comportò anche un allargamento degli impegni e dei servizi. Iniziarono, infatti, a stabilirsi all'interno della struttura i primi operatori logistici. Nel 1990, con il varo della legge 240, venne sancito il ruolo centrale dell'interporto come infrastruttura dedicata allo scambio modale. Oggi, l'interporto, che sta per completare con nuovi edifici e magazzini anche il terzo piano particolareggiato (approvato poco più di un anno fa), oltre che aumentare la sua espansione, mira a un forte potenziamento dei servizi ferroviari e logistici. In tale ottica, come ha sottolineato Spinedi, l'impegno è oggi quello di "mettere in rete" sul territorio nazionale i centri intermodali, insieme ai

porti, per aumentare l'efficienza del trasporto e della logistica, leva centrale per accrescere la competitività della nostra industria e agevolare il nostro export. Inoltre, la società ha creato al suo interno un'unità (denominata Consorzio IB Innovation) attivamente coinvolta in progetti di ricerca e sviluppo a livello nazionale e internazionale con l'obiettivo di individuare nuove soluzioni di trasporto e di logistica ad alto valore aggiunto.

Baoli consegna in Italia il 200° carrello elettrico

A dodici mesi dal suo ingresso sul mercato italiano, la Baoli, in un comunicato, ha tracciato un primo bilancio: "I risultati ottenuti in questi mesi sono ottimi: pochi giorni fa è stato in-



Il carrello Baoli KBE 25, il 200° consegnato in Italia, al lavoro presso la Materiali edili Cornel di Livorno

fatti consegnato il carrello numero 200, un KBE elettrico da 2,5 tonnellate fornito dal nostro dealer Big Orms e acquistato da Materiali Edili Cornel, azienda livornese attiva nel settore edile. Un successo rafforzato dal numero degli ordini, che a oggi hanno già raggiunto le 350 unità, un trend in continua crescita. Gli ottimi risultati ottenuti in soli dodici mesi da Baoli sono frutto del lavoro compiuto dalla nuova rete commerciale composta da dealer tutti accuratamente selezionati dalla divisione Baoli di OM Carrelli Elevatori, una rete che garantisce profonda conoscenza del territorio, ricambi in pronta consegna e assistenza pre e post vendita di livello premium. A oggi sono già trenta i dealer che hanno deciso di sposare il progetto Baoli, un numero ben superiore rispetto all'obiettivo iniziale che prevedeva la creazione di una rete composta a regime

da circa cinquanta dealer". Per l'azienda gli obiettivi raggiunti finora rappresentano quindi una conferma della validità del progetto. Grazie alla profonda riorganizzazione della produzione voluta dal Gruppo Kion, leader in Europa e secondo al mondo nella produzione di carrelli elevatori e macchine da magazzino, Baoli ha saputo adeguare i propri prodotti ai più moderni standard disponibili oggi sul mercato mantenendo un prezzo estremamente competitivo. "Abbiamo creduto sin dall'inizio nelle potenzialità del nostro marchio - ha affermato Massimo Marchetti, responsabile vendite di Baoli - ma il successo sino a ora riscosso presso gli addetti ai lavori e i clienti è addirittura superiore alle nostre aspettative. I risultati ottenuti sono il frutto di un grande lavoro volto a produrre carrelli essenziali ma ben fatti, capaci di soddisfare molteplici esigenze e di garantire affidabilità in ogni circostanza. La consegna del carrello numero 200 rappresenta per noi un primo traguardo, che ci sprona a impegnarci al massimo per raggiungere nuovi e più ambiziosi obiettivi".

Doppio riconoscimento per i carrelli Mitsubishi

Si respira aria di novità in Degrocar, importatore ufficiale per l'Italia di Mitsubishi Carrelli Elevatori. Per prima cosa, il 2016 si chiude con l'arrivo del nuovo direttore vendite, Roberto Savini, che con l'anno nuovo annuncerà la sua strategia. Secondo, è lui che ha dato la notizia che due mezzi del brand sono tra i finalisti della prossima edizione del FLTA Annual Awards for Excellence, organizzata per marzo 2017 da Fork Lift Truck Association, la principale "autorità" in materia del Regno Unito. Nello specifico si tratta dell'Edia EX 80 Volt (elettrico), nella categoria "Innovazione", e del retrattile Sensia con cabina cella frigorifera, in quella "Ergonomia". Al primo, sintetizzando, è stata riconosciuta geometria e agilità, quindi capacità, grazie alle quattro ruote sterzanti, di girare in spazi contenuti. Al secondo, per usare un'immagine, la dotazio-



LOGISTICS & MARITIME FORUM
European trends and regional perspectives



15-16 February 2017

Piacenza Expo

*A special occasion to discuss about **maritime, logistics and transport with a European spin.***

MAIN TOPICS:

- Motorways of the Sea and Core Network Corridors
- Technological innovation for green shipping: focus on new alternative fuels
- Sustainable logistics
- The role of inland logistics platforms
- Railway innovation
- Inland waterways
- Digital transport and logistics

Register at www.bilog.it
For sponsorship opportunities, please contact: bilog@circletouch.eu or +39 010 8691015

PROMOTED BY	SPONSORS	PARTNERS	PATRONAGES
	Gold Sponsors 	Silver Sponsors 	



Roberto Savini, nuovo direttore vendite di Degrocar

no. Mitsubishi prosegue dunque sulla strada del consolidamento del proprio valore. Negli anni, nella medesima competizione, ha guadagnato il podio nelle categorie ambiente, ergonomia, sicurezza e innovazione. “Questa nomina è di grande soddisfazione per tutto il gruppo”, è stato il commento di Savini. “Anche in Degrocar ne risentiamo positivamente, perché è l’ulteriore conferma che vendiamo prodotti di qualità, con compiacimento nostro, dei concessionari, dei clienti finali. Rappresenta, anche, un’opportunità per conquistare nuove quote di mercato”. Ciò sta accadendo in un momento particolarmente importante. Degrocar compirà infatti nel 2017 i primi 30 anni di attività - fu fondata da Waida Nogarole e figli nel 1987 - a conferma di come una realtà a tradizione familiare possa nel tempo cambiare pelle e assumere una connotazione manageriale.

Palletways ha acquisito una divisione di Topco

Palletways, leader nel trasporto espresso di pallet in Europa e presente in Italia attraverso una rete di cento concessionari distribuiti capillarmente su tutto il territorio nazionale, e Topco Trasporti&Logistica hanno siglato un accordo in base al quale Palletways acquisirà il controllo della divisione dedicata al trasporto espresso di pallet di Topco. Grazie a questo accordo, già diventato operativo, Palletways ha acquisito il controllo diretto delle concessioni di Bologna, Modena e Parma, città che hanno un’importanza strategica sia per il suo business sia per il suo network. Ha ottenuto, inoltre, la disponibilità del magazzino di 2.000 mq sito a Calderara di Reno e ha assunto i dodici dipendenti che vi lavoravano, integrandoli

ne della cabina più grande ed efficiente del mondo. In entrambi i casi, le parole d’ordine sono design e sicurezza per l’operatore, con spazi costruiti per garantirgli ordine e comodità, con controlli a portata di ma-

all’interno del proprio organico. Topco, gruppo nato nel 1988 dall’unione in consorzio di tante piccole aziende di trasporto, attualmente movimentata 90 mila pallet l’anno nella divisione di trasporto di partite frazionate. “Questa decisione è nata dalla nostra intenzione di concentrarci e focalizzarci sempre di più sulla logistica integrata”, ha dichiarato Rossana Melloni, presidente di Topco Trasporti&Logistica, che ha aggiunto: “In Palletways, di cui siamo stati soci fondatori, abbiamo trovato l’acquirente ideale e siamo certi che i nostri asset e il personale che cediamo siano in ottime mani”. “Questa acquisizione è il risultato di una felice coincidenza tra gli intenti di Topco e i nostri obiettivi che prevedono la gestione diretta di concessioni in aree particolarmente rilevanti per lo sviluppo del network”, ha commentato Albino Quaglia, presidente di Palletways. “Siamo lieti di aver collaborato per oltre 14 anni con un’azienda affidabile e solida come Topco e sono certo che questa operazione ci permetterà di sviluppare ulteriormente le attività nelle aree interessate mantenendo gli standard qualitativi che ci contraddistinguono”. >



Consorzio ZAI



**Interporto
Quadrante
Europa**

Nuovi Lotti **CENTRO GIOVANE IMPRESA** **Via della Meccanica**

Il Centro Giovane Impresa è ubicato 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

superficie disponibile

2.147 mq divisi in 4 moduli di varia metratura

altezza utile interna

da 8,70 a 9,30 m

bocche di carico

2 portoni per modulo



www.quadranteeuropa.it
consorzio.zai@qevr.it • Tel. +39 045 8622060

CENTRO DI ECCELLENZA CHE FAVORISCE CULTURA LOGISTICA
E MIGLIORA LA GESTIONE DELLA SUPPLY CHAIN

RISPOSTA ALLE VOSTRE ESIGENZE
DI FORMAZIONE LOGISTICA E NEI TRASPORTI

ASSOLOGISTICA CULTURA **e** FORMAZIONE PROPONE:

- corsi pratico-teorici c/o la sede di Via Cornalia 19, a Milano
- corsi "on-site" presso la sede delle aziende che ne fanno richiesta
- workshop e seminari su temi di strettissima attualità
- convegni dove si confrontano consulenti, esperti e professionisti del settore
- incontri coi protagonisti

Le lezioni sono tenute da manager, esperti e consulenti di alto profilo professionale.
La metodologia seguita prevede un approccio pratico-operativo.

CON LA PROGRAMMAZIONE 2017 I NOSTRI COSTI SONO PIÙ COMPETITIVI



PER SAPERNE DI PIÙ, VISITATE IL SITO

www.assologisticaculturaeformazione.com



ASSOLOGISTICA CULTURA **e** FORMAZIONE

DKV a caccia di aziende ecosostenibili

Il prossimo 8 maggio 2017, alla vigilia della manifestazione Transport logistics 2017, si svolgerà la 10a edizione di Eco Performance Award, un attestato di qualità indipendente sostenuto da DKV Euro Service e dai premium partners Knorr-Bremse e PTV Group, mentre la cattedra di Logistics Management dell'Università di St.Gallen fornisce la consulenza tecnica. L'Award premierà le aziende di autotrasporto particolarmente attive nel business sostenibile. Le aziende interessate ad aggiudicarsi il prestigioso riconoscimento, ambito sigillo di qualità, possono sottoporre la propria candidatura entro il 31 gennaio 2017 al sito dedicato <http://www.eco-performance-award.com/competition.html>.

La candidatura preliminare consiste in cinque semplici domande che offrono ai partecipanti la possibilità di convincere

la giuria in modo veloce e pratico circa il potenziale del proprio concetto di sostenibilità.

La giuria di esperti successivamente analizzerà e valuterà le candidature ricevute prima di nominare le

aziende che avranno la possibilità di vincere procedendo con lo step successivo, fase in cui da tre a cinque candidati saranno selezionati e invitati a presentare il proprio concetto di sostenibilità di persona di fronte alla giuria. I vincitori saranno ospiti d'onore alla cerimonia di premiazione che si svolgerà la sera dell'8 maggio 2017 a Monaco.

Per ulteriori informazioni: www.eco-performance-award.com ■



Dal 1975 nella logistica e nei trasporti

STI è partner veronese dei più importanti marchi italiani e internazionali in 150.000 mq di strutture logistiche.

Essere un vostro partner, fare la strada con voi è il nostro impegno.

www.stispa.it

Andrea Gentile nuovo presidente

“La forza di Assologistica sta nella multirappresentanza, ovvero nella sua capacità di rappresentare tutte le ‘anime’ del processo logistico”, sottolinea il neo presidente dell’associazione dei logistici italiani.

di **Paolo Giordano**



ANDREA GENTILE

CHE GIUDIZIO DÀ DELL'ATTUALE SITUAZIONE?

Le rispondo, e mi sembra giusto anche in considerazione della funzione che svolge Assologistica, da una particolare angolazione, quella, appunto, degli operatori logistici. Da questo punto di vista, credo che siamo in un momento che può essere definito positivo. Il mondo politico, e in primo luogo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Delrio, ha iniziato a capire l'importanza del ruolo che deve svolgere la logistica nello sviluppo del paese. Sottolineiamo spesso che l'Italia è il secondo paese manifatturiero d'Europa,

dotti finiti. Senza una rete logistica efficiente, interconnessa, le difficoltà di raggiungere e penetrare non solo i mercati esteri, ma anche le aree di maggior consumo nazionali, aumentano. Un aspetto che oggi, finalmente, sta acquistando importanza e dignità. La riforma dei porti, l'impegno che sta ponendo il ministro per lo sviluppo dell'intermodalità, provvedimenti come il marebonus e il ferrobonus, l'obiettivo che il ministero si è dato di aumentare del 50% in tre anni i trasporti via ferrovia, sono tutti passi importanti in avanti, che attendevamo da anni.

Andrea Gentile è il nuovo presidente di Assologistica. Ha sostituito Carlo Mearelli, che ha presieduto l'associazione per due mandati. Nato a Ravenna 55 anni fa, nella città romagnola Gentile lavora dal 1997 quale direttore generale della società Docks Cereali del gruppo Petrolifera I-talo Rumena che possiede e gestisce il più grande terminal del Mediterraneo per lo stoccaggio e la movimentazione di cereali, sfarinati e materie prime per la produzione di mangimi. Dopo la nomina, abbiamo rivolto al nuovo presidente dell'associazione alcune domande.

E' UN MOMENTO COMPLESSO PER IL NOSTRO PAESE SIA IN TERMINI POLITICI SIA IN TERMINI SOCIO-ECONOMICI.



“La vera sfida sta nella crescita del nostro trasporto ferroviario merci che deve allinearsi con quanto accade nell'Unione europea”, dice Gentile

dopo la Germania, e in questo campo uno dei primi al mondo. Siamo un paese di importatori e di trasformatori di materie prime e di esportatori di pro-

Stiamo andando, quindi, nella giusta direzione. Aggiungo che anche la Confindustria si sta muovendo in questa ottica. E' stato infatti costituito un grup-

po tecnico di lavoro sull'argomento che è presieduto dal dottor Ottolenghi che ha grande esperienza del settore.

LA REALTÀ ODIERNA, PERÒ, SPECIALMENTE SE PARLIAMO DI TRASPORTO FERROVIARIO MERCI È PERLOMENO PREOCCUPANTE. NEGLI ANNI ABBIAMO PERSO SEMPRE PIÙ TRAFFICO, ESSENZIALMENTE PER LA POLITICA DELLE FERROVIE DELLO STATO. QUESTO ASPETTO NON LA PREOCCUPA?

È evidente che il fissare obiettivi non sia sufficiente, occorre lavorare su questi problemi. Sono ottimista sul futuro anche in tema ferroviario. Come dicevo in precedenza, l'impegno del ministero è in questo senso forte. Così come è forte il coinvolgimento sugli obiettivi stabiliti dal ministro di Rete Ferroviaria Italiana, che sta investendo sulle criticità infrastrutturali. C'è inoltre da registrare il successo delle imprese ferroviarie esterne a Trenitalia, quelle che sono associate a Fercargo. Il loro successo dimostra che la ferrovia è, comunque, ancora "viva". Trenitalia si dovrà adeguare, dovrà rivalutare al

LE NUOVE CARICHE SOCIALI

Presidente: Andrea Gentile, Docks Cereali. **Vicepresidenti:** Sebastiano Grasso, Sogemar; Massimiliano Montalti, MWM; Umberto Ruggerone, CIM Centro Interportuale Merci; **Consiglio direttivo:** Paolo Baracchi, Kuehne+Nagel; Francesca Belinghieri, SC Sviluppo Chimica; Stefano Bianconi, Columbus; Pamela Calde-
roli, Geodis Logistics; Anna Casali, DHL Supply Chain (Italy); Graziano Cassaro, Terminal Intermodale Adriatico; Gabriele Cornelli, Logistica Uno Europe; Francesco Crivelli, Hupac; Alberto Crivello, Safim; Franco Nicola Cupolo, Rail Hub Milano; Andrea Dal Corso, XPO Supply Chain Italy; Adriano Federici, Marconi Freddeuropa, Fabrizio Fravia, Sistemi Logistica; Riccardo Fuochi, OM Log International; Arturo Mancinelli, Mancinelli Due; Eugenio Muzio, Polo Logistico di Mortara; Cinzia Ninzatti, Sdag; Paolo Pandolfo, Interporto Padova; Angelo Piffer, Class; Bruno Podbersig, Delta Uno; Christophe Poitrineau, Ceva Logistics Italia; Fernando Reis Pinto, Gefco Italia; Giuseppe Rocco, Solacem; Aldo Rosada, Consorzio Gestione Servizi-CGS; Roberto Rubboli, Sapir Porto Intermodale Ravenna; GianCarlo Russo, TCT Taranto Container Terminal; Renzo Sartori, Number 1 Logistics Group; Riccardo Sciolti, Interterminal; Diego Sozzani, BCube; Marco Spinedi, Interporto Bologna; Francesco Tavassi, Temi; Luigi Terzi, Fastlog; Pier Luigi Toffalori, Consorzio ZAI; Paolo Zampieri, Servizi Logistici; Damaso Zanardo, Zanardo Servizi Logistici. **Revisori contabili:** Giuseppe Bongiorno, Class; Giorgio Farneti, S.A.P.I.R Porto Intermodale Ravenna; Aldo Morgavi, MWM; **Segretario Generale:** Jean Francois Daher.

suo interno il ruolo del trasporto merci, che ha sacrificato sull'altare dell'alta velocità e in generale su quello del trasporto passeggeri. Dovrà investire in mezzi, in locomotive e carri. La cosa più importante è però che il trasporto fer-

roviario merci venga "sburocratizzato" e che vengano semplificate regole che oggi danneggiano fortemente il servizio e che sono anacronistiche.

SECONDO LEI TANTI OPERATORI CHE HANNO SMESSO DI USARE IL TRENO, ANCHE "LIQUIDANDO" MEZZI E STRUTTURE, POTREBBERO RICOMINCIARE A USARLO?

Questa è la sfida vera. Bisogna far tornare la "voglia" del mezzo ferroviario. È innegabile che su determinate distanze, oggi coperte con l'autotrasporto, il treno sarebbe più indicato. È un problema di efficienza. Su questa si gioca la partita. Resta il fatto che, con le buone strutture portuali che abbiamo, non è più giustificabile che tante, troppe merci dirette nel nostro paese sbarchino a Rotterdam o ad Amburgo e poi scendano da noi in treno, non usando, quindi, i nostri porti. Una tendenza da invertire. Per farlo deve crescere il trasporto ferroviario merci. Questo è >



"Siamo il secondo paese europeo per la manifattura, la logistica nazionale deve corrispondere a tale livello", sottolinea Gentile



Particolare del porto di Genova. "La riforma della portualità è un importante passo avanti per la crescita logistica del paese", assicura il presidente di Assologistica

un dato, che, come dicevamo all'inizio, oggi è all'attenzione del governo e della politica. Non è poco.

SONO VENT'ANNI CHE MI OCCUPO DI LOGISTICA E SONO VENT'ANNI CHE SENTO PARLARE DELL'ITALIA COME POSSIBILE BASE PER LE MERCI CHE PROVENGONO, VIA MARE, DAL FAR EAST E CHE SONO DIRETTE NEL NORD EUROPA. STA PARLANDO DI RILANCIARE QUESTO PROGETTO?

Non si tratta di un "progetto", ma della realtà. Così facendo le merci risparmierebbero giorni e giorni di navigazione. Dobbiamo creare le condizioni affinché ciò sia possibile. Quando parlavo di una rete logistica interconnessa, intendevo proprio questo. Noi dobbiamo connettere in modo efficiente porti, interporti, maggiori aree produttive e di consumo del paese, lungo direttrici fondamentali. Tra queste vi sono certamente anche quelle che corrono lungo il Tirreno e l'Adriatico. Se ci riusciamo possiamo essere una piattaforma anche per le merci dirette nel nord Europa qualora decidessero di sbarcare nei nostri porti del Mezzogiorno.

Dobbiamo renderlo conveniente. Del resto, ciò sta avvenendo da anni a Trieste con le merci che provengono dalla Turchia e che vanno nel centro Europa e in Germania. Se si costruisce un sistema efficiente, si può divenire competitivi...

SCUSI SE L'INTERROMPO, MA È QUESTO TERMINE "SISTEMA", SEMPRE USATO IN OGNI CIRCOSTANZA, CHE POI TROVA UN ENORME DIFFICOLTÀ A ESSERE TRADOTTO IN SITUAZIONI REALI, CHE MI LASCIA PERPLESSO. È UN TERMINE CHE SI "ADDICE" AL NOSTRO PAESE?

In Italia, molti difendono con tenacia il proprio orticello. È storia antica. E', però, il momento di guardare all'interesse generale del paese. Siamo in Europa, siamo al centro della globalizzazione, gli interessi particolari devono essere superati se vogliamo progredire, se vogliamo avere un ruolo da protagonisti, come merita la nostra storia, la nostra tradizione, anche in termini produttivi e industriali. Le faccio un esempio. Il ministro Delrio ha tagliato una decina di Autorità portuali. Non è stato, come sappiamo, un processo

indolore, ha trovato opposizioni e ostacoli. Però è stato portato avanti perché ritenuto positivo per il paese, per la collettività. Questo deve essere il metro di giudizio, la direttrice su cui prendere le decisioni.

LE FACCIO UN'ULTIMA DOMANDA CHE RIGUARDA ASSOLOGISTICA. CHE GIUDIZIO NE DÀ?

Buono. Il punto di forza di Assologistica sta nella plurirappresentanza, ovvero nella sua capacità di rappresentare tutte le "anime" del processo logistico. Nell'associazione sono presenti tutti i settori del comparto, dalle imprese che si occupano di logistica, diciamo, in senso stretto, ai terminalisti, ai gestori di infrastrutture, come gli interporti. E', quindi, una sede importante dove confrontare idee, opinioni, proposte, dove trovare linee condivise da portare all'esterno, da presentare alle istituzioni, da offrire ai decisori politici. Ci ritroveremo presto, a gennaio, con i vicepresidenti e i presidenti delle commissioni per mettere a punto un piano operativo per i prossimi due anni.



Trasporto intermodale



Distribuzione sostenibile



Centro logistico e terminal container specializzati per l'Agrofood



Logistica integrata



SOLAS - Pesatura container

**Strutture, servizi, tecnologie e processi certificati
dedicati alla logistica integrata.
Il tuo partner per muovere le merci nel mondo.**



Pensiero logistico. Anima intermodale
www.cepimspa.it



Maggioranza e opposizione

di **Franco De Renzo***

Tutte le opposizioni, politiche e societarie non importa, per principio e per calcolo politico, avversano le decisioni delle maggioranze non sforzandosi quasi mai di avere come principio basilare il bene degli amministrati, ma continuando solo a criticare le decisioni altrui. Mi è stato anche fatto osservare che, nella gestione politica degli enti locali, non sempre si va contro la maggioranza ma si guarda al bene del paese, seguendo la via della legalità e trasparenza, ed è quando non c'è che si fa battaglia. Forse non è questo il compito dell'opposizione che, invece, si dovrebbe preparare a sostituire i governanti alle elezioni successive.

Continuare a criticare chi fa è molto semplice, fare è molto più difficile. E' illuminante la storia del nonno e del bambino con il loro asinello.

Il vecchio era seduto sulla groppa dell'asinello mentre il bambino stava conducendo l'asino tenendolo per le briglie. Alcuni passanti cominciarono a dire: "Guardate che cosa strana! Questo povero bambino a piedi, con le sue gambette corte, che cerca di correre dietro l'asinello! E guardate invece il nonno che, senza pietà, se ne sta seduto come un pascià sulla groppa dell'asino". Sensibile a queste parole, arrivato alla prima curva, il nonno decise di scendere dall'asinello e di far salire il suo nipotino. Camminarono così per qualche centinaio di metri, finché non giunsero alle orecchie del nonno i commenti dei passanti che dicevano: "Che cosa incredibile! Questo bambino seduto come un pascià sulla groppa dell'asinello lascia camminare il povero vecchio! Non c'è più rispetto per la vecchiaia!". Sensibile a queste parole, alla curva successiva, il nonno decise di salire anche lui sull'asinello. Dopo qualche decina di metri, una signora che passava diceva: "E' incredibile! Questo significa davvero torturare gli animali! Un vecchio e un bambino seduti sulla groppa di questo povero macilento asinello, che arranca e fatica a spostarsi! Sarebbe quasi



Per illustrare i rapporti tra maggioranze e opposizioni, in qualunque campo, De Renzo racconta la storia dell'asinello e del nonno con il suo nipotino

da denunciarli!". A questo punto, arrivati alla curva successiva, il nonno decise di scendere e di far scendere anche il nipotino. Insieme si incamminarono tenendo le briglie dell'asinello. Un passante li guardò ed esclamò: "Questa è la cosa più sciocca che abbia mai visto! Ma portate a spasso un asinello così, senza salirvi in groppa?". Il nonno allora guardò il bambino e disse: "Vedi, mio caro nipotino, forse è meglio che decidiamo da soli cosa fare, perché qualunque cosa facciamo per qualcuno avremo sempre sbagliato".

Le tasse sono viste bene solo da un manipolo di cittadini che ritengono indispensabile il loro pagamento per poter permettere a uno Stato di funzionare. Un professore universitario ha detto che le tasse devono essere considerate come le spese condominiali. Ognuno deve contribuire alle spese totali in base ai millesimi calcolati, che tengono conto di molte variabili: la superficie, il collocamento ai diversi piani, il riscaldamento, il numero degli occupanti, il consumo dell'acqua calda e fredda, e via dicendo. Se il calcolo dei vari millesimi è stato fatto senza creare privilegi e penalità, non pagare le spese condominiali arreca un ulteriore aggravio per chi, magari, si impegna, oltre misura, a tenere fede ai propri impegni. Il bravo amministratore condominiale deve poter avere la possibilità di discriminare i

vari casi che gli si presentano, non potendo, naturalmente, applicare le norme acriticamente, perché in questi casi sarebbe sufficiente affidare i dati a un computer come spesso è capitato anche al nostro fisco che, automaticamente, ha emesso cartelle di pagamento anche per frazioni di euro. Si continua a parlare di tasse assurde, citando quelle sulla successione e sul patrimonio accumulato, senza considerare che in Italia paghiamo le tasse sull'asse ereditario più basse d'Europa e che la "patrimoniale" è già applicata da tempo sui depositi bancari e sui beni immobili.

Forse pochi prestano attenzione che, trimestralmente, la banca ci addebita 8,50 euro se il conto corrente ha fondi superiori a 5.000 euro, per il solo fatto che intratteniamo un conto corrente (moltiplicato per il numero degli eventuali conti correnti in essere), e sul deposito dei titoli paghiamo 0,20% sul valore corrente al 31 dicembre (o quando è emesso il relativo estratto conto). Poi i garantisti si lamentano della patrimoniale non rendendosi conto che è già in

vigore da tempo, senza andare a considerare le varie Ici e Imu sul valore degli immobili. Continuare a pagare le tasse sul valore del deposito titoli in un periodo durante il quale le quotazioni non fanno altro che scendere, non solo è antieconomico ma vessatorio al limite del furto con destrezza. Si dice che le tasse sono sempre state pagate dai poveri perché non possono evaderle e, inoltre, è più facile per il fisco riscuoterle. Questo forse ha invogliato il legislatore a considerare il cittadino/contribuyente con occhi più benevoli, come ha incominciato a fare negli ultimi anni per le agevolazioni introdotte nel caso di errori scusabili e di mancati versamenti alle rispettive scadenze con sanzioni e interessi molto ridotti rispetto al passato. Ci aspettiamo che le tasse possano essere ridotte, soprattutto, riducendo gli sprechi che ancora abbondano nella gestione pubblica. ■

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

XPOLogistics

Aggiungi valore
alla tua supply chain
per il settore
Fashion



CONTATTATECI:
+39 02 92 00 3346
commerciale@xpo.com

VIENI A TROVARCI SU:
  [it.xpo.com](https://www.it.xpo.com)

#1
LEADER
della logistica
dell'e-commerce

SOLUZIONE SU MISURA:
CO-PACKING, REVERSE
LOGISTICS, PROCESSI
MANUALI, MECCANIZZATI
ED AUTOMATIZZATI

XPOLogistics

Fallimento del committente in

di **Grazia Torrente e Alessandra Vignone**
Studio legale internazionale Torrente Vignone

La procedura concorsuale del fallimento, che coinvolge il committente, produce diverse conseguenze sul contratto di fornitura di servizi logistici, che è in corso con il fornitore, e in relazione agli obblighi nascenti da tale accordo. Preliminarmente, vale la pena di sottolineare che la circostanza del fallimento non può essere utilizzata dal fornitore per fuoriuscire



Nei contratti di fornitura di servizi logistici occorre fare attenzione a non inserire il fallimento del committente come causa di risoluzione automatica dell'accordo

dal contratto di logistica. Infatti, la legge fallimentare stabilisce che sono inefficaci le clausole negoziali che fanno dipendere la risoluzione del contratto dal fallimento. Molto spesso notiamo, invece, che nei contratti viene inclusa fra le cause di risoluzione immediata dei contratti di logistica, accanto all'ipotesi di liquidazione volontaria e di sopravvenuta incapacità finanziaria anche il caso del fallimento di una delle parti. Occorre pertanto fare attenzione nella redazione delle clausole di risoluzione a non inserire il fallimento come causa di risoluzione automatica dell'accordo, e, nel contempo, essere consci che, in caso di fallimento del cliente, non si può porre fine al contratto e sapere come agire per affrontare tale situazione, nel caso si verifichi. In aggiunta, la normativa fallimentare prevede che l'esecuzione dei contratti che il fallito ha in corso rimane sospesa fino a quando il curatore dichiara di subentrare nel contratto in luogo del fallito, assumendo tutti i relativi obblighi, ovvero decide di cessare dal medesimo.

In conformità con le suddette disposizioni, il fornitore dei servizi logistici deve seguire una determinata procedura per potere gestire il contratto pendente con il cliente, che è stato dichia-

rato fallito. Pertanto, innanzitutto, dovrà essere inviata una formale comunicazione al curatore del fallimento, onde chiedergli di prendere posizione in merito al contratto di logistica pendente. Se il curatore decide di continuare il contratto di logistica, dovrà formulare una dichiarazione di subingresso con un atto espresso e ciò implicherà per il fallimento l'acquisto di tutti i diritti derivanti dal contratto e l'assunzione dell'obbligazione che erano in capo al committente dichiarato fallito. Nell'ipotesi in cui, invece, il curatore non provveda a esternare le proprie intenzioni, al fornitore non resterà che rivolgersi al tribunale per chiedere al giudice di intervenire, fissando un termine al curatore per rispondere al fornitore dei servizi logistici, e spirato tale termine, in assenza di risposta dal curatore, il contratto tra le parti si considererà sciolto. Oltre alla necessità di sapere se il contratto "sospeso" per effetto del fallimento prosegua o meno, il fornitore potrebbe avere l'esigenza di liberarsi della merce scaduta, per esempio di prodotti alimentari, del committente fallito, giacente nel proprio magazzino. Anche in tale caso, il fornitore dovrà rivolgersi al curatore, invitandolo a ritirare immediatamente la merce. Non sono legittime le azioni, che spesso alcuni fornitori di logistica intraprendono, di distruggere la merce di proprietà del cliente fallito o, in altri casi, di venderla a terzi, esercitando in tal modo forme di autotutela. Un'ulteriore conseguenza del fallimento del committente va analizzata. Si tratta dei crediti del fornitore maturati in forza del contratto di fornitura dei servizi logistici. Occorre, al riguardo, distinguere fra i crediti scaduti prima della data del fallimento e quelli acquisiti successivamente. Per quanto riguarda i primi, il fornitore potrà farli valere mediante la domanda di insinuazione al passivo nel termine indicato dal curatore. Quest'ultimo, infatti, una volta esaminate tutte le scritture del fallito, procede alla comunicazione ai creditori, usualmente tramite posta certificata, invitandoli a partecipare alla procedura, depositando nella cancelleria del tribunale competente la domanda di ammissione, almeno trenta giorni prima dell'udienza fissata per l'esame dello stato passivo. Mentre, per i crediti sorti dopo la dichiarazione di fallimento, qualora il curatore sia subentrato nel contratto di fornitura dei servizi logistici, il fornitore, per il compenso per l'attività logistica svolta, verrà pagato in prededuzione con le somme ricavate dalla liquidazione dell'attivo del fallimento. Ciò significa che i crediti del fornitore saranno soddisfatti con precedenza rispetto agli altri creditori e il loro pagamento potrà avvenire dopo che sia stato autorizzato dal comitato dei creditori ovvero dal giudice delegato del fallimento.

caso di servizi logistici

Non va tralasciato neppure l'aspetto del luogo di restituzione della merce, ove il curatore decide di riceverla in consegna dal fornitore. All'uopo, il codice civile statuisce che la restituzione della merce affidata in deposito deve avvenire nel luogo in cui questa doveva essere custodita. Accade che alcuni contratti di fornitura di servizi logistici prevedano l'obbligo del fornitore di consegnarla in altri luoghi. Ebbene, le parti possono derogare al codice civile, concordando un luogo diverso per la riconsegna della merce. Tuttavia, suggeriamo di precisare nell'apposita clausola anche a carico di quale parte, committente o fornitore, saranno le spese di trasporto e ogni altro costo per la rimessa della merce al committente. Ciò al fine di non fare sorgere controversie sul punto fra le parti.

Le questioni esaminate ci consentono di raccomandare al fornitore, in caso di fallimento del suo cliente, di eseguire in modo diligente la procedura prevista dalla normativa fallimentare, in modo da tutelare i propri interessi, da un lato, per liberarsi del-



la merce trattenuta il prima possibile e, dall'altro, per recuperare i propri crediti, ma, nel contempo, senza recare pregiudizio al fallimento. Il mancato rispetto delle regole sancite comporta, per il fornitore, il rischio di commettere reato di appropriazione indebita, poiché agirebbe nella veste di proprietario della merce, pur non essendolo, per trarne indebiti vantaggi a nocimento del committente fallito. ■

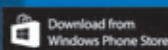


 **TimoCom.**

Mai vista una roba del genere!

È così che Luca, responsabile logistico, raggiunge un network logistico di 36.000 aziende verificate. In tutta semplicità, grazie a TC eBid®. Provi ora la piattaforma europea per tender di trasporto fino a 4 settimane. Gratis

Ora anche in versione mobile!



www.timocom.it

Informazioni sugli alimenti:

di **Alessio Totaro**

Partner studio legale LexJus Sinacta*

Dal 13 dicembre devono essere applicate le disposizioni del regolamento Ue 1169/2011 sulle informazioni sugli alimenti ai consumatori, relative alle dichiarazioni nutrizionali; tali norme rendono obbligatorio apporre le dichia-



Dal 13 dicembre, per un regolamento comunitario, sugli alimenti in vendita è obbligatoria l'etichetta con le indicazioni nutrizionali

razioni nutrizionali in etichetta. Come noto questo regolamento, innovando rispetto alla disciplina previgente, ha riordinato la materia in tema di etichettatura, presentazione, pubblicità e in generale delle informazioni sugli alimenti, dettando una disciplina applicabile ai prodotti alimentari senza lasciare margine di intervento agli Stati membri.

Tra le novità di maggior rilievo vi è quella di aver inserito tra le indicazioni obbligatorie da apporre sull'imballaggio o sull'etichetta anche la dichiarazione nutrizionale. Prima dell'emanazione del regolamento 1169/2011, la "tabella nutrizionale" era facoltativa e acquisiva il carattere di obbligatorietà solo in presenza di esigenze nutrizionali o salutistiche. L'indicazione delle calorie e di alcune sostanze nutritive per la generalità dei prodotti, salvo alcune eccezioni, risponde ancora una volta all'intento del legislatore Ue di informare sempre più i consumatori sulla composizione degli alimenti e aiutarli ad adottare

scelte alimentari consapevoli. L'utilizzo della dichiarazione nutrizionale su base volontaria nel rispetto delle indicazioni previste dalla suddetta normativa, è stato ammesso già a decorrere dal 13 dicembre 2014, data di applicabilità delle restanti disposizioni del regolamento.

Le aziende del settore alimentare, se non intendono incorrere in sanzioni, sono dunque tenute a conformare i propri imballaggi ed etichette a quanto stabilito minuziosamente dall'art. 30 e seguenti del suddetto regolamento, la cui corretta interpretazione e applicazione viene facilitata in parte anche da quanto stabilito nel documento "Domande e risposte sull'applicazione del regolamento (UE) n. 1169/2011 relativo alla fornitura di informazioni sugli alimenti ai consumatori", redatto in data 31 gennaio 2013 dal gruppo di lavoro creato dalla Direzione generale salute e consumatori della commissione, al fine di rispondere a una serie di domande relative alla sua applicazione. Si tenga presente che la disciplina prevede che gli alimenti etichettati e messi in commercio prima del 13 dicembre 2016, che non soddisfino i requisiti del regolamento in tema di dichiarazione nutrizionale, possano essere commercializzati comunque fino a esaurimento delle scorte.

La dichiarazione nutrizionale obbligatoria comprende i seguenti sette elementi: il valore energetico e la quantità di grassi, di acidi grassi saturi, di carboidrati, di zuccheri, di proteine e di sale. Nell'ipotesi in cui si intenda dare risalto a ulteriori specifiche, la dichiarazione nutrizionale obbligatoria potrà essere integrata dall'indicazione delle quantità di uno o più dei seguenti elementi: acidi grassi monoinsaturi, acidi grassi polinsaturi, polioli, amido, fibre alimentari (da inserire fra gli zuccheri e le proteine), vitamine e sali minerali. Tra questi, a differenza della disciplina previgente, non è più compreso il colesterolo. Il valore energetico deve essere espresso in kJ (kilojoules) e in kcal (kilocalorie) potendo essere utilizzata anche l'abbreviazione kJ/kcal, mentre le quantità di sostanze nutritive sono espresse in grammi (g) per 100g o per 100ml di prodotto. È ammesso inoltre che le informazioni nutrizionali

ACCORDO CONFAGRICOLTURA-ASSOLOGISTICA

Ricordiamo che Assologistica e Confagricoltura, le due associazioni italiane più rappresentative nei rispettivi settori di competenza, hanno firmato quest'anno un accordo teso, in particolare, a facilitare l'export e l'internazionalizzazione dei prodotti agricoli e alimentari nazionali. L'accordo, diretto in primo luogo ad aiutare le nostre imprese agricole, si è anche proposto di individuare, condividere e attuare strategie comuni in tema di commercio e collaborazioni internazionali verso le istituzioni nazionali ed europee.

cambiate le norme europee

possano essere espresse per porzione o per unità di consumo (intesa come unità che può essere consumata individualmente, che non corrisponde necessariamente alla porzione) a condizione che siano quantificate sull'etichetta la porzione o l'unità utilizzata e sia indicato il numero di porzioni o unità contenute nell'imballaggio (art. 33). Tali indicazioni devono essere facilmente riconoscibili dal consumatore, e la porzione o l'unità di consumo utilizzata dovrà essere indicata immediatamente accanto alla dichiarazione nutrizionale. Il regolamento, con l'intento di garantire informazioni chiare al consumatore, ha previsto che la commissione possa stabilire indicazioni di massima sulle misure delle porzioni di alcuni alimenti; ad oggi queste non sono ancora state emesse, ricadendo così sull'operatore alimentare la valutazione circa la dimensione della porzione. La nuova disciplina prevede inoltre che tali informazioni possano essere espresse quale percentuale delle assunzioni di riferimento; in questo caso è necessario che tali dichiarazioni siano accompagnate dalla dicitura supplementare "Assunzioni di riferimento di un adulto medio (8.400 kJ/2000 kcal)" e, in aggiunta o in sostituzione dell'indicazione per 100 ml o 100 g, possono essere espresse per porzione o per unità di consumo.

Trattandosi di informazione obbligatoria di cui all'art. 9 del regolamento, la dichiarazione nutrizionale deve essere apposta in un punto evidente in modo da essere facilmente visibile, chiaramente leggibile ed eventualmente indelebile (art.13) e presentata in tabella, con allineamento delle cifre. Qualora gli spazi lo impediscano, le informazioni saranno presentate invece sotto forma lineare. Qualora il valore energetico o la quantità di sostanze nutritive di un prodotto fossero trascurabili, l'informazione relativa a questi elementi potrebbe essere sostituita dalla dicitura "Contiene quantità trascurabili di ...", collocata immediatamente accanto alla dichiarazione nutrizionale ove essa sia presente.

All'operatore alimentare, nell'ipotesi in cui l'etichetta contenga la dichiarazione nutrizionale, è concessa anche la facoltà di ripeterne le informazioni più significative, quali il valore energetico oppure il valore energetico accompagnato dalla quantità di grassi, acidi grassi saturi, zuccheri e sale a condizione che siano presentate nel campo visivo principale e utilizzando una dimensione che consenta la chiara leggibilità al consumatore. L'apporto nutritivo si riferisce all'alimento così com'è venduto; i valori dichiarati sono valori medi che possono essere stati stabiliti dall'operatore in base alle prove analitiche effettuate sull'alimento in corso di preparazione

oppure dal calcolo effettuato a partire dai valori medi, noti o effettivi, relativi agli ingredienti utilizzati, ma potrebbero derivare anche dal calcolo effettuato a partire da dati già stabiliti e accettati in letteratura. L'indicazione relativa al valore medio intende informare il consumatore sulla quantità di sostanza nutritiva contenuta in un alimento che tenga conto delle tolleranze dovute alle variazioni stagionali, alle abitudini legate al consumo e ad altri fattori che possono influenzare il valore effettivo. I valori dichiarati devono essere compresi nei limiti di tolleranza per tutta la shelf life del prodotto. Al riguardo si vedano le linee guida del ministero della Salute sulle tolleranze analitiche applicabili in fase di controllo ufficiale, emanate in data 16 giugno 2016 al fine di fornire un indirizzo sia alle autorità che effettuano il controllo ufficiale sia agli operatori del settore alimentare, sempre nell'ottica di assicurare una corretta informazione ai consumatori. È possibile prevedere l'indicazione del contenuto nutritivo riferito all'alimento dopo la preparazione solo in casi eccezionali: le modalità devono



L'Unione europea mira ad aiutare i consumatori a fare scelte alimentari sempre più consapevoli

essere descritte in modo sufficientemente particolareggiato e le informazioni devono riguardare l'alimento pronto per il consumo (art. 31).

Gli alimenti esclusi. Esiste una serie di alimenti ai quali, secondo il regolamento (allegato V), non si applica l'obbligo della dichiarazione nutrizionale: i prodotti non trasformati che comprendono un solo ingrediente o una sola categoria di ingredienti; i prodotti trasformati i quali, come unica trasformazione, sono stati sottoposti a una maturazione e che comprendono un solo ingrediente o una sola categoria di ingredienti; >

le acque destinate al consumo umano, comprese quelle che hanno come soli ingredienti aggiunti anidride carbonica e/o aromi; le piante aromatiche, le spezie o le loro miscele; il sale e i succedanei del sale; gli edulcoranti da tavola; gli estratti di caffè e gli estratti di cicoria, i chicchi di caffè interi o macinati e i chicchi di caffè decaffeinati interi o macinati; le infusioni a base di erbe e di frutta, tè, tè decaffeinati, tè istantanei o solubili o estratti di tè, tè istantanei o solubili o estratti di tè decaffeinati, senza altri ingredienti aggiunti a parte gli aromi che non modificano il valore nutrizionale del tè; gli aceti di fermentazione e i loro succedanei, compresi quelli i cui soli ingredienti aggiunti sono aromi; gli aromi; gli additivi alimentari; gli ausiliari di fabbricazione; gli enzimi alimentari; la gelatina; i composti di gelificazione per marmellate; i lieviti; le gomme da masticare; i prodotti alimentari confezionati in imballaggi o recipienti la cui faccia maggiore ha una superficie inferiore a 25 cm quadrati; gli alimenti, anche di fabbricazione artigianale, forniti direttamente dal fabbricante in piccole quantità al consumatore finale o a esercizi di commercio al dettaglio locali che forniscono direttamente il consumatore finale. Tale obbligo non è previsto inoltre per le bevande alcoliche, aventi un contenuto di alcol superiore all'1,2% in volume (art. 16, par. 4) e gli alimenti non preimballati, eccettuati i casi in cui lo richiedono misure nazionali (art. 44, paragrafo 1).

Se la dichiarazione nutrizionale è fornita a titolo volontario, essa deve rispettare le stesse regole della dichiarazione obbligatoria. Tuttavia, al fine di incoraggiare gli operatori del settore a fornire tali informazioni è previsto che:

- per le bevande alcoliche, possa essere limitata al solo valore energetico e non è richiesto alcun formato specifico;
- per gli alimenti non preimballati, il contenuto della dichiarazione possa limitarsi sia al solo valore energetico sia al valore energetico e alle quantità di grassi, di acidi grassi saturi, di zuccheri e di sale. Sono sufficienti indicazioni per porzione o unità di consumo.

Il 12 dicembre è dunque il termine ultimo concesso agli operatori del settore alimentare per adeguarsi all'obbligo della dichiarazione nutrizionale e non incorrere in sanzioni. Nonostante il regolamento Ue 1169/2011 sia già da tempo applicabile (salvo appunto le disposizioni relative alla dichiarazione nutrizionale), con conseguente superamento della normativa nazionale di settore, la relativa disciplina sanzionatoria (di competenza nazionale) non è ancora stata adottata. Il testo attualmente in preparazione è fortemente discusso e il vuoto normativo crea non poche difficoltà agli operatori. Si pensi che



il parlamento italiano, con legge n. 96 del 6 agosto 2013, aveva già delegato il governo a emanare un decreto legislativo in tema di sanzioni al regolamento UE 1169/2011. Per colmare il suddetto vuoto legislativo, il 6 marzo 2015 è stata emanata la circolare 0031077 (cosiddetta "circolare ponte") con la quale il ministero dello Sviluppo Economico dichiara ancora in vigore l'art. 18 del d.lgs. 109/1992, norma nazionale in materia di etichettatura, che disciplina le sanzioni applicabili alle disposizioni della normativa nazionale e che sarà abrogato solo al momento dell'adozione del decreto legislativo in materia di sanzioni. Tale documento, al quale è allegata anche una tabella comparativa di equiparazione dei precetti e quindi delle fattispecie di violazione tra il d.lgs. 109/1992 e il regolamento Ue 1169/2011, chiarisce che le disposizioni sanzionatorie previste dall'art. 18 del d.lgs. 109/1992 per violazioni delle disposizioni in esso contenute, devono intendersi applicabili soltanto ai precetti confermati dal nuovo regolamento e alle violazioni delle disposizioni del medesimo decreto che restano in vigore in quanto riguardanti materie non espressamente disciplinate dal regolamento Ue 1169/2011.

Occorrerà dunque vedere come intenderanno operare gli organi di controllo in caso di mancata o non conforme dichiarazione nutrizionale ed esaminare, caso per caso, se le fattispecie contestate possano rientrare nella casistica di precetti innovativi, oppure viceversa ricondotte a precetti già previsti dalla normativa nazionale e confermati dal regolamento stesso, tenendo conto che possono essere applicate le sanzioni previste all'art. 18 del d.lgs. 109/1992 solo qualora non sia mutato il relativo precetto in ogni suo aspetto oggettivo e soggettivo. ■

***Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

vi diamo spazio

270.000 mq ad uso logistico



Del 1998, Gruppo Basso

Proponiamo, in acquisto o locazione, fabbricati ad uso logistico, vicino a importanti reti viarie e in zone di grande interesse produttivo.

completo di impianti per la climatizzazione



Sup. Stoccaggio: mq 1.600 ca.
Sup. Uffici: mq 800 ca.
C.E.tipo: E, lpe 23,48 kWh/mc a.

VENETO Treviso

- lungo la SR 348 Feltrina, asse di collegamento Treviso-Feltre
- a circa km 10 dai caselli di Treviso Nord-Sud Autostrada A27
- a circa km 10 dalla futura Pedemontana Veneta
- fronte allacciamento futura tang. Est di Treviso

Altezza utile: var. m 6,00
Baie di carico personalizzabili

immobili personalizzabili ad hoc, chiavi in mano!



Sup. immobili: da mq 300 ca. a mq 23.000
Immobili in fase di realizzazione, possibilità di banchine di carico, h m var. 6,50-7,00.

C.E.tipo: lpe 21,37 kWh/mc a.

EMILIA ROMAGNA Medicina BO

- a pochi chilometri dalle uscite autostradali di:
«Castel S. Pietro Terme» della aut. A14
«Bologna Interporto» della aut. A13



Sup. area: mq 27.600 ca.
Sup. Fabbricato:
mq 12.500 ca., frazionabili
C.E.tipo: D, lpe 16,60 kWh/mc a.

FRIULI VENEZIA G. - Orcenico di Zoppola (PN)

- prossimità della S.S. 13 «Pontebbana»;
- a circa km 5 dalla S.S. 2 «Cimpello-Sequals»;
- a circa km 8 dall'autostrada A28 (PN-Portogruaro-Conegliano)

Altezza utile: var. m 6,90-17,00
Baie di carico sul fronte principale

immobili personalizzabili ad hoc, chiavi in mano!



Sup. area: mq 19.000 ca.
Sup. Fabbricato:
mq 9.700 ca., frazionabili

FRIULI VENEZIA G. - San Giorgio di Nogaro (UD)

- fronte strada provinciale S.P. 80
- a circa km 5 dall'uscita «San Giorgio» di Nogaro della A4 VE-TS
- a circa km 2 dalla Z.I. della «Aussa Corno»

Altezza utile: m 7,30 ca.
Baie di carico: personalizzabile

TOSCANA Vecchiano (PI)

- area nella quale realizzare un fabbricato ad hoc, con formula «chiavi in mano»
- fronte autostrada Firenze - mare
- prospiciente l'uscita Pisa Nord della A11
- all'intersezione con la A12

Sup. area: mq 77.200 ca.
Sup. realizzabile:
mq 33.800 ca., frazionabili

INDIVIDUIAMO LE AREE NELLE QUALI
REALIZZARE I VOSTRI IMMOBILI.

SIAMO PROPRIETARI, INOLTRE,
DI IMMOBILI DA ADIBIRE A PICCOLI
MAGAZZINI E TRANSIT POINT.

Lefim

Promotion Real Estate Development

Tel. 0422.299311 • www.lefim.it • info@lefim.it

Basso Cav. Angelo
COSTRUZIONI GENERALI
Industrialized Building Infrastructure

Realizziamo i vostri immobili
anche nelle aree
di vostra proprietà.

Sogeicom
Property Facility Management

Ci occupiamo
della gestione e della manutenzione
dei vostri fabbricati.

BHR
Business Hotel and Resort

Ospitiamo i vostri clienti
e rendiamo unici i vostri eventi
aziendali.

Una nuova semplificazione

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Semplificazione, snellimento e celerità sono certamente l'abc di un operatore economico, qualunque sia il settore di riferimento, per competere in termini di efficienza ed economicità, ma è fisiologico un deficit di allineamento, cronologico e sostanziale, tra le esigenze di mercato, intrinsecamente instabili e mutevoli, e la regolamentazione degli scambi economici di ciascun paese. La ragione sottostante a questa tormentata convivenza, tra economia e legge, tra profitto e tutela, non deve lasciar perplessi: un apparato normativo, all'interno di un settore di mercato, tende a uniformare una serie indefinita di condotte, e per poterlo fare in maniera soddisfacente, deve essere in grado di farsi saggio e acuto mediatore di interessi profondamente ossimorici, che in ultima battuta è possibile suddividere in maggior guadagno e legalità (in senso lato).

Da questo punto di vista un gran passo avanti si prospetta all'indomani dell'entrata in vigore del nuovo Codice doganale comunitario-CDU, che prevede un approccio di semplificazione all'interno del Sistema di Preferenze Generalizzate-SPG, al fine di garantire agli operatori una serie di vantaggi temporali, e dunque operativi, per ciò che attiene all'ottenimento della certificazione dell'origine preferenziale delle merci. Tali migliorie saranno concretizzate a partire dal primo gennaio 2017, data in cui entrerà in vigore il sistema REX, volto sostanzialmente a rendere i dati, in primis autocertificati dagli operatori, accessibili e trasparenti alle autorità amministrative e governative, nazionali ed europee, perché possano vagliare, ex post, la correttezza dei dati medesimi. Ci si chiederà in quale modo il nuovo reticolo legislativo renda meno ostico il connubio tra imprenditore e legislatore, perlomeno limitatamente alle agevolazioni legate all'origine delle merci. Si premetta una macro suddivisione tra origine non preferenziale ed origine preferenziale: se la prima è applicabile, in via residuale, a tutte le merci che non sono coperte da accordi specifici con l'Ue (per la cui importazione si imporrà dunque l'aliquota standard prevista dal testo della tariffa doganale comune), la seconda, che si traduce in un beneficio sul dazio, va attribuita a prodotti originari di paesi con cui l'Ue ha stipulato accordi preferenziali o concesso il privilegio unilateralmente. Si aggiunga poi che il nuovo CDU, oltre a prevedere un sistema di vigilanza e controlli ex post con il REX, rielabora, rendendo a maglie più larghe i requisiti oggettivi e territoriali per individuare il paese originario di una merce. Nel quadro della SPG, dunque, per poter beneficiare della riduzione del carico oneroso

del dazio, è oggi necessario per l'operatore economico ottenere una certificazione dalla dogana, richiedendosi ex ante una valutazione positiva dell'autorità doganale che inibisce



temporaneamente le attività dell'operatore. Chiaramente un diritto in attesa di espansione, di cui è titolare l'operatore - ossia il beneficio dato dalla provenienza preferenziale delle merci trattate - garantisce un controllo di legalità molto più penetrante rispetto a una attività completamente libera; tuttavia, dall'ottica dell'economista ciò può costituire un aggravio, deleterio in ottica di profitto. Per questo a partire dal 2017 si prevede l'introduzione di un meccanismo che da una parte salvaguarda le aspettative di semplificazione, snellimento e celerità degli operatori, dall'altra mantiene processi definiti e verificabili per poter evitare facili elusioni. Il sistema REX permette una sorta di liberalizzazione delle certificazioni doganali in materia di origine delle merci, in quanto introduce un controllo ex post da parte delle autorità competenti, qualora si abbiano fondati motivi di dubitare dell'autenticità delle autocertificazioni: gli operatori dovranno essere preliminarmente inseriti nel registro degli esportatori registrati, previa domanda, e, allo scadere del regime transitorio, in cui saranno ancora autorizzati a presentare certificazioni in virtù del precedente regime, potranno, per ogni spedizione, stilare dichiarazioni su fattura in luogo delle previgenti certificazioni. Da ciò si deduce un incremento considerevole di responsabilità, civile ma anche penale degli operatori economici, i quali sono i primi soggetti investiti di oneri di controllo nella fase dell'importazione, a pena di perdere il beneficio di cui si vantano titolari.



SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS meet INDUSTRY

2 - 3 Febbraio **2017**

ASSOLOMBARDA, MILANO

IL CLUSTER LOGISTICO E
MARITTIMO AL SERVIZIO
DELLO SVILUPPO
COMPETITIVO DEL
SISTEMA ITALIA

www.shippingmeetsindustry.it

Organizzato da:



Promotori:



Partner Istituzionali e Patrocini:



Il “grande cambiamento”

di **Dario Ruggiero***

Pubblichiamo uno stralcio della lunga intervista realizzata da Dario Ruggiero al professor Benoit Montreuil, fondatore e direttore del Physical Internet Center al Georgia Institute of Technology ed esperto di logistica sostenibile. La versione integrale dell'intervista, che presenta spunti sulla sostenibilità e sulla logistica di grande interesse, è leggibile su www.lteconomy.org



BENOIT MONTREUIL

QUALI SONO LE PRINCIPALI INEFFICIENZE CHE COLPISCONO IL SISTEMA LOGISTICO?

Ho condotto uno studio sul tema. Cosa è emerso? Primo: le inefficienze sono presenti in tutte le attività del sistema logistico e in tutte le modalità di trasporto (marittimo, su strada, su treno). Secondo: le inefficienze non si limitano a colpire le imprese logistiche; colpiscono tutte le imprese della supply chain. Ogni soggetto coinvolto nella catena di approvvigionamento (sia esso un fornitore, un produttore, una compagnia di navigazione, un

centro di distribuzione) opera in modo isolato, massimizzando i propri benefici, seguendo regole e logiche proprie. Questo causa enormi inefficienze. Migliorare il flusso di informazioni e le regole che collegano tutti questi operatori può rappresentare un grande passo avanti verso la logistica sostenibile. Abbiamo bisogno di un “grande cambiamento” se vogliamo rendere la logistica veramente sostenibile, e adesso abbiamo tutti gli strumenti per attivarlo.

RENDIAMO PIÙ CHIARO IL CONCETTO DI LOGISTICA SOSTENIBILE. COSA SIGNIFICA? PERCHÉ SEMPRE PIÙ AZIENDE DI LOGISTICA STANNO PRENDENDO IN SERIA CONSIDERAZIONE LA QUESTIONE DELLA SOSTENIBILITÀ? E' LA CONSEGUENZA DI UNA VOLONTÀ ECOLOGICA, DI NORME AMBIENTALI PIÙ RESTRITTIVE O È UNA QUESTIONE DI COMPETITIVITÀ?

Prima di tutto vorrei fare chiarezza su un malinteso comune: la maggior parte delle persone pensano che i termini green logistics e logistica sostenibile abbiano lo stesso significato. Questo non è assolutamente vero! Per essere sostenibile, la logistica lo deve essere da un punto di vista ambientale, sociale ed economico. Questi tre elementi, che di seguito



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

esaminiamo, sono strettamente connessi. La sostenibilità economica della logistica: molte statistiche dimostrano che la logistica rappresenta un elemento molto importante dell'economia, infatti genera tra l'8% e il 22% del Pil in molti paesi del mondo (e questa percentuale è in costante aumento). Ma non è solo una questione di contributo al Pil. Il modo in cui la logistica viene gestita influenza fortemente la competitività delle imprese, la produttività complessiva di una nazione e i prezzi al consumo. In altre parole la logistica è un settore strategico per l'economia di ogni paese. La sostenibilità ambientale della logistica: le attività logistiche utilizzano le risorse ed emettono gas serra; esse esercitano una pres-



“Per essere sostenibile, la logistica lo deve essere da un punto di vista ambientale, sociale ed economico”, afferma Montreuil

sione non indifferente sull'ambiente. Tuttavia, la maggior parte delle aziende non sono ancora sufficientemente sensibili a questo tema e finora solo piccoli miglioramenti sono stati fatti. Mi si lasci dire a riguardo che essere green non è solo una questione ecologica, ma è anche un'opportunità economica e sociale: quando un'impresa logistica diventa più efficiente e riduce il consumo di energia, anche i suoi costi di produzione diminuiscono, mentre la puntualità e la qualità dei suoi servizi aumentano; l'azienda diventa più competitiva e i consumatori più soddisfatti: il benessere complessivo della società aumenta. La sostenibilità sociale della logistica: qui ci sono tre aspetti principali da prendere in considerazione, l'occupazione, le buone condizioni del lavoro e la qualità

dei servizi. Iniziamo dall'occupazione. Molte persone lavorano nel sistema logistico, ma molti di loro, soprattutto quelli impiegati nel settore del trasporto su strada (ad esempio i camionisti) e nei magazzini di stoccaggio merce, operano in cattive condizioni di lavoro. Su questo aspetto occorre da un lato garantire una base occupazionale stabile e dall'altro migliorare le condizioni di lavoro. La sostenibilità sociale della logistica non si limita all'occupazione: la qualità dei servizi logistici è altresì importante. Attualmente, più che in passato, le persone chiedono servizi migliori e prezzi più bassi sia nell'ambito del commercio elettronico che in quello di rivenditori tradizionali. Un miglioramento dei servizi di consegna, una riduzione dei tempi e di tutte le inefficienze del processo di fornitura di beni e servizi porteranno grossi vantaggi al benessere generale della società. Grazie a tali miglioramenti, verranno sprecati meno materiale ed energia: sostenibilità sociale significa anche sostenibilità ambientale!

PARLIAMO DEL "GRANDE CAMBIAMENTO" DA LEI MENZIONATO IN PRECEDENZA. IN COSA CONSISTE?

Il "grande cambiamento" di cui parlo consiste nel passare da un "sistema di approvvigionamento chiuso" (in cui ogni operatore lavora secondo la propria logica, con una bassa cultura collaborativa e un numero limitato di partnership verticali e orizzontali) a una "rete di approvvigionamento aperta" (dove tutti gli operatori condividono le proprie risorse utilizzando piattaforme digitali, protocolli, strutture logistiche e mezzi di trasporto condivisi)...

QUINDI, ABBIAMO BISOGNO DI UNA NUOVA CULTURA NELLA LOGISTICA, DA MODELLI "CHIUSI" A MODELLI "APERTI". POTREBBE SPIEGARCI PIÙ IN DETTAGLIO QUESTI ULTIMI?

Si tratta di realizzare un modello di logistica globale, efficiente e distribuito, quello che definiamo con il termine di "Physical Internet". Per capire come funziona questo modello, occorre sapere con precisione dove è possibile ottenere guadagni di efficienza lungo tutta la catena di approvvigionamento. Qui mi concentrerò su tre livelli: trasporto, distribuzione e produzione.

Cominciamo con il trasporto. L'attuale sistema di trasporto si basa su un modello point-to-point: c'è un unico trasportatore che prende la merce all'origine e lo porta a destinazione finale. Esiste un modello che garantisce una consegna più veloce ed efficiente della merce? I nostri studi dimostrano che la risposta va ricercata in un modello distribuito, multi-segmentato e intermodale. Cerchiamo di capire come funziona. »



ENGEL & VÖLKERS COMMERCIAL

**Progettiamo il futuro
insieme:
soluzioni logistiche
su misura.**

Engel & Völkers Commercial è una realtà fondata su solide basi: un team di professionisti con una profonda esperienza nel settore logistico, una capillare presenza sul territorio ed un network costituito da 70 uffici commerciali su scala mondiale.

Con la nostra assistenza sarete in grado di affrontare al meglio le più importanti scelte strategiche.

Contattateci, insieme faremo grandi cose.

Engel & Völkers Commercial Milano
Via dei Bossi 7 · 20121 · Tel. +39 02 944 393
www.engelvoelkers.com/milanocommercial
milano.logistics@engelvoelkers.com

E' come se stessimo in presenza di una corsa a staffetta. Un primo autista consegna la spedizione a un hub vicino, prende altra merce e torna a casa. Un secondo autista prende la spedizione per consegnarla all'hub successivo, e così via fino a quando l'intera spedizione non arriva a destinazione. E 'stato calcolato (e spiegato in molti miei articoli) che grazie a un sistema siffatto, la merce può raggiungere la propria destinazione in metà del tempo rispetto al sistema tradizionale di trasporto point to point.

Tuttavia non è solo una questione di trasporto. Gli incrementi di efficienza sono ottenibili anche attraverso una gestione



"Molte persone che lavorano nel sistema logistico, soprattutto quelle impiegate nel settore del trasporto su strada e nei magazzini, operano in cattive condizioni di lavoro e in modo precario", sottolinea Montreuil

più razionale dei centri di distribuzione. Nel sistema logistico attuale, la maggior parte delle aziende private possiedono uno o pochi centri di distribuzione (raramente più di 20), e stipulano contratti solo con pochi centri di distribuzione indipendenti. Ciò limita le loro capacità di immagazzinaggio e di spostamento delle merci attraverso i continenti. Ma cosa succederebbe se ogni impresa potesse fare affidamento su più centri di distribuzione? La distribuzione dei loro prodotti sarebbe molto più capillare; la merce sarebbe più vicina ai mercati di destinazione e l'attività di spedizione e trasporto sarebbero ridotte e molto più efficienti.

Applichiamo adesso il concetto di distribuzione capillare alla produzione. Cosa accade se un'impresa può contare su un sistema di produzione più distribuito, con fabbriche (in grado di garantire qualità e standard di produzione) localizzate in prossimità dei mercati di esportazione? In un sistema siffatto, i guadagni di efficienza sarebbero ancora maggiori... Il trasporto della merce, e quindi lo spreco di energia e le emissioni di anidride carbonica, sono ridotti al minimo; la

consegna delle merci è più puntuale e una quantità minore di merce viene persa durante la fase di trasporto.

QUALI SARANNO LE CONSEGUENZE PER LE AZIENDE LOGISTICHE?

Supponiamo che un tale sistema di logistica, caratterizzato da una distribuzione e produzione più capillare, venga effettivamente realizzato. Quali saranno le conseguenze per le aziende di logistica? Quale il loro destino? Saranno destinate a scomparire? Nulla di tutto questo... Le imprese logistiche dovranno semplicemente adattarsi e sfruttare le nuove opportunità del mercato; dovranno cambiare il loro modello operativo. Esse dovranno ridefinire il loro valore aggiunto nella catena di approvvigionamento. Ora molte aziende di trasporto lavorano secondo la logica point-to-point. Esse dovranno adattarsi ad un sistema di trasporto a staffetta. Nel settore della distribuzione, opportunità di business emergeranno per le imprese che offrono servizi on-demand di immagazzinaggio attraverso una vasta rete di magazzini e centri di distribuzione; ci sarà infine spazio per le aziende che offrono piattaforme digitali di logistica che permettano ai loro clienti di essere altamente efficienti nello sfruttamento della logistica interconnessa.

QUALE DEI SEGUENTI FATTORI È PIÙ IMPORTANTE PER RENDERE LA LOGISTICA PIÙ GREEN: VEICOLI E INFRASTRUTTURE CON BASSE EMISSIONI O UN'ORGANIZZAZIONE PIÙ EFFICIENTE DEL SISTEMA LOGISTICO?

Veicoli a basse emissioni sono sicuramente un fattore importante nella riduzione delle emissioni di gas serra; questo vale in modo particolare in tema di mobilità delle persone, ma quando parliamo di logistica, motori a zero o a basse emissioni e, più in generale, l'utilizzo di fonti rinnovabili nelle infrastrutture logistiche, non sono, almeno per il momento, la preoccupazione principale. Come ho detto prima, la priorità in questo caso è l'organizzazione! Occorre dotarsi di un sistema più interconnesso, che utilizzi al meglio le potenzialità offerte dall'infrastruttura digitale al fine di ridurre le tante inefficienze attualmente presenti lungo l'intera catena di approvvigionamento. ■

**Laureato in economia, lavora da più di 10 anni in qualità di economista con SRM (Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno). Autore del sito www.lteconomy.org e fondatore dell'associazione per la Long Term Economy, propone un modello economico che preserva e massimizza il benessere (naturale, economico e sociale) nel lungo periodo.*

A MILANO LA XII EDIZIONE

PREMIO IL LOGISTICO DELL'ANNO



IL PUZZLE DELLE MERCI IN CITTÀ

Nel capoluogo lombardo, a Palazzo Turati, si è tenuto l'evento della consegna dei premi. Questa edizione ha dedicato attenzione a temi particolarmente attuali in termini logistici: innovazione tecnologica, logistica collaborativa, responsabilità sociale, sostenibilità ambientale. La manifestazione è stata aperta da un convegno dedicato a un altro tema centrale, quello della consegna delle merci in città, che aveva come titolo "Urban logistics, conflitto o collaborazione per gli operatori del comparto?".

A MILANO LA XII EDIZIONE

Nel segno dell'efficienza

La dodicesima edizione del premio Il Logistico dell'Anno, organizzata a Milano da Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione e da Euromercati, ha riscosso un notevole successo e ha confermato il ruolo rilevante del premio, quello di essere la "vetrina" di quanto, ogni anno, le imprese di tanti settori della logistica di meglio fanno per essere all'altezza delle nuove esigenze richieste da un mercato sempre più complesso e sempre più in "movimento". Come ha sottolineato il presidente di Assologistica Carlo Mearelli aprendo l'evento, "Il nostro settore è uno dei punti chiave per permettere al paese di rimettersi in cammino. La

logistica, infatti, deve divenire sempre più efficiente e sempre più innovativa per aiutare la macchina produttiva e

nostro settore, per essere all'altezza del compito". Basta leggere le motivazioni dei premi consegnati quest'an-

no per capire quanto ciò sia vero. Troviamo infatti imprese premiate per le innovazioni tecnologiche introdotte a livello sia di processo sia di prodotto con l'obiettivo di abbassare tempi e costi, aumentando contemporaneamente l'efficienza, altre per aver diversificato i trasporti, mirando allo sviluppo dell'intermodalità, altre ancora per aver la-

vorato a sviluppare la "logistica collaborativa". Importante anche il capitolo "sostenibilità ambientale", al quale è stato dedicato il convegno di apertura della manifestazione.



Il tavolo della presidenza del convegno che ha aperto l'evento

distributiva del paese a essere maggiormente competitiva. Il premio Il Logistico dell'Anno, anche in questa edizione 2016, ha dimostrato l'impegno di tante aziende, di ogni comparto del

INTERVISTA CON MASSIMO MARCIANI

Un argomento di civiltà

"La ricerca della sostenibilità, anche in ambito urbano, deve divenire una modalità di vita", afferma Marciani.

Massimo Marciani, presidente di FIT Consulting e membro della commissione City Logistics di Assologistica, è un esperto, a livello internazionale, delle tematiche inerenti la logistica urbana. Lo abbiamo intervistato a Milano.

CHE IMPRESSIONE HA AVUTO DAL CON-

VEGNO DEDICATO ALLA LOGISTICA URBANA CHE HA APERTO L'EVENTO DELLA CONSEGNA DEI PREMI IL LOGISTICO DELL'ANNO E CHE LEI HA MODERATO?

Il convegno ha avuto successo per gli interventi che si sono succeduti che hanno affrontato temi di rilievo. Un successo che è anche spiegabile dato il particolare momento che stiamo vi-



MASSIMO MARCIANI

vendo. Il problema dell'inquinamento atmosferico specialmente nelle grandi aree urbane, Roma ne è un esempio eclatante, causa i continui sforamenti

"In ambito urbano, bisogna superare la conflittualità che si è creata tra tutti i diversi utenti delle strade", sottolinea Marciani



dei limiti di tolleranza delle polveri sottili, è all'attenzione di tutti, anche dell'opinione pubblica, in primo luogo per i blocchi del traffico. Un recupero dei consumi e il costante sviluppo dell'eCommerce stanno anche aggravando la situazione, infatti si moltiplicano le consegne di merci. Da ciò deriva una generalizzata convinzione che occorre intervenire, tenendo presente due condizioni: non bisogna penalizzare il mercato, da un lato, e, dall'altro, bisogna divenire più "sostenibili". Il problema di fondo è che, in generale, manca una sistematicità nell'affrontare l'argomento. Trovo limitativo e insufficiente affrontare il tema da punti di vista particolari, diciamo settoriali. Mi spiego meglio: credo sia fondamentale, quando si parla di logistica urbana, comprendere una globalità di aspetti, come, ad esempio, il recupero e lo smaltimento dei rifiuti, la movimentazione dei materiali che servono ai cantieri edili, i mezzi pubblici, ecc. Serve affrontare la conflittualità che si è creata tra veicoli commerciali, auto private, ciclisti, pedoni, trasporto pubblico locale. Non a caso nel titolo del convegno si accennava al "conflitto" o alla "collaborazione" tra gli operatori nella logistica urbana. Per questo auspico una maggiore "sistematicità" nella trattazione del tema. Non bastano più affermazioni o prese di posizione di principio.

LEI HA CITATO ROMA. COSA STA AVVENENDO NELLA CAPITALE?

I Mi fa piacere che lei mi ponga questa domanda perché quanto è successo nella capitale spiega bene il momento che stiamo attraversando a proposito della logistica urbana. Premetto che io abito a Roma e in particolare in una zona cen-

trale, Piazza Vittorio, dove esiste un grande mercato, uno dei mercati storici della città. Si tratta, inoltre, di una delle aree urbane dove è maggiormente presente l'immigrazione da innumerevoli paesi, anche africani e asiatici. Vivo, quindi, da vicino tante delle attuali problematiche cittadine. Tornando alla logistica, qualche tempo fa era stato varato a livello comuna-

le uno strumento di pianificazione a breve termine che aveva preso in considerazione la distribuzione delle merci con la proposta di misure interessanti come la determinazione di alcuni transit point, la definizione di aree dove potevano essere svolti alcuni servizi logistici, ad esempio vecchi magazzini dove concentrare la merce per poi eseguire la distribuzione finale, la ricerca di parcheggi dedicati. Misure accompagnate anche da un piano di investimenti. Tutto ciò è rimasto a

livello di proposta. In realtà il comune, come tanti altri enti locali nel nostro paese, è rimasto ostaggio della paura dei commercianti di perdere clienti e di veder modificata l'abituale, diciamo storica, "maniera" di vendere. Ciò mentre lo stesso commercio sta rapidamente cambiando dato il diffondersi dell'eCommerce. Amazon non vende e consegna la merce in un negozio, in un particolare punto vendita, ma ovunque. L'unica cosa che fa il comune a questo punto è porre vincoli. A Roma è stato considerato che un pericolo per l'inquinamento è rappresentato dai bus turistici, quindi è stato vietato, in determinate ore, l'ingresso all'interno



Il forte sviluppo dell'eCommerce sta cambiando il modo di consegnare i prodotti: non più in un punto vendita, ma ovunque in città

dell'anello ferroviario romano, un'area molto ampia, di veicoli più lunghi di 7,5 metri che non abbiano chiesto il permesso. Non vi è però la possibilità di tracciare tali mezzi, che entrano nell'area vietata quando i varchi sono inattivi. Le misure coercitive, specialmente quando non esiste una tecnologia adeguata di sostegno, che possa far dialogare le infrastrutture con i veicoli, non portano da nessuna parte, creano solo situazioni paradossali. Gli enti locali le prendono, pur sapendo che

non migliorano la situazione di fondo, esclusivamente perché sanno, date le normative vigenti, di poter essere penalmente responsabili dell'eccesso degli "sforamenti"...

A QUESTO PUNTO LA MIA DOMANDA È D'OBLIGO, COSA SI PUÒ FARE DI ALTERNATIVO AI VINCOLI, AL FERMO DELLE AUTO?

Abbiamo, non bisogna dimenticarlo, degli obblighi dell'Unione europea: entro il 2030 dobbiamo arrivare ad emissioni zero. Dobbiamo iniziare una marcia di avvicinamento a questo obiettivo, così come è stato fatto per l'energia. Fasi di avvicinamento che devono partire da una convinzione generalizzata, fatta propria dall'intera società: la sostenibilità deve divenire un argomento di civiltà, una modalità di vita. Dobbiamo dare sempre maggiore dignità all'obiettivo e, in primo luogo, dobbiamo andare oltre al mantra "non si può fare perché i commercianti sono contrari". Tutte le categorie, i cittadini, devono essere coinvolti. Tutti devono fare un passo avanti. A Torino, ad esempio, è stato fatto. Nel capoluogo piemontese si è andati ol-

tre la fase dei divieti e si è iniziato a collaborare: il comune ha dato incentivi e facilitazioni agli operatori che si allineavano sull'obiettivo di abbassare le emissioni. Ed è stato un notevole, crescente successo con sempre più numerose adesioni. Se la città propone un "patto", se dice: se siete rispettosi dell'ambiente urbano investite in mezzi ecologici e io in cambio vi do l'assistenza necessaria, come corsie preferenziali, parcheggi, ecc. si fa un grande passo avanti e si supera in termini positivi la fase del "divieto". Dal "no" si passa alla collaborazione. Questo deve essere la base di partenza. Occorre fermarsi un momento e riflettere sulle strategie da adottare. Iniziamo a capire, a prevedere come arrivare al 2030, coinvolgendo tutti. Infatti, penso che nessuno possa pensare di muoversi in questa ottica da solo.

STABILITO CHE IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ URBANA, DELLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DEVE COINVOLGERE L'INTERA SOCIETÀ, DIVENTANDO UN MODELLO DI VITA, COSA POSSONO FARE, IN PARTICOLARE, GLI OPERATORI LOGISTICI DA PARTE LORO?

Penso, in primo luogo, che vadano tagliati gli spostamenti non indispensabili, anche concentrandoli tra più operatori. Quindi, va sviluppata la logistica collaborativa. Occorre ripensare la politica del trasporto alla luce di una domanda: ho fatto tutto il possibile verso la sostenibilità? E' evidente che se in un'area urbana, ad esempio, venisse potenziata, nell'ottica sostenibile, la possibilità di utilizzare veicoli elettrici e qualcuno continuasse ad andare in giro con l'euro zero, i risultati sarebbero ben scarsi. Su questo versante c'è molto ancora da fare. Secondo un recente rilevamento della motorizzazione, esclusivamente numerico, nelle aree a traffico limitato di Torino e Milano circolava il 10% del complessivo traffico merci, di questo 10% il 70% era di veicoli in conto proprio e il 30% in conto terzi. Non intendo "criminalizzare" il conto proprio, ma è innegabile che usa assai spesso mezzi antiquati e altamente inquinanti. Parlavo prima della zona dove abito a Roma, quello che vedo in fatto di veicoli che portano la merce al mercato è incredibile. Vanno introdotti elementi di efficienza che devono essere rispettati. In generale, nel settore della logistica si potrebbe fare molto anche sotto il profilo normativo e dei contratti di lavoro. In questo settore non esiste un modello contrattuale di lavoro a tre mesi, come avviene nel turismo. Ciò comporta che gli operatori ricorrono spesso a cooperative fittizie con l'obiettivo di abbassare i costi. Ciò abbassa però anche la qualità del servizio e mette la sostenibilità, automaticamente, in secondo piano. Infatti, la sostenibilità richiede in prima istanza la "qualità". E' un problema di norme, ma anche di formazione, di divulgazione di concetti inerenti valori sociali. Su questa strada, mi piacerebbe vedere un cambiamento progressivo, che deve essere certamente aiutato dalle istituzioni.

IL CONVEGNO

Hanno svolto relazioni al convegno "Urban Logistics: 'conflitto' o 'collaborazione' per gli operatori del comparto?", che ha aperto la cerimonia della consegna dei premi: Riccardo Mangiaracina, direttore Osservatorio eCommerce B2C, School of Management del Politecnico di Milano; Giuseppe Estivo, responsabile progettazione europea, divisione Infrastrutture e Mobilità città di Torino; Dario Biggi, Project Manager per il progetto "Modulushca" di Poste Italiane e presidente dell'Urban Logistics Working Group di Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe; Simona Sisca, Head of Operations of Amazon Prime Now Italy; Antonio Ottaviani, business area Manager della divisione Trasporti di Geodis Logistics; Giovanni Cazzorla, Operational Engineer della divisione Trasporti di Geodis Logistics; Alberto Birolini, Board Member and Business Development Manager di Fiege Logistics Italia; Paolo Carri, Business Support&Development Director di Scania Italia; Roberto Piterà, National Director Head of Logistics&Industrial Group di JLL.

Nonostante tutto, si può fare

Intervista con il direttore generale Gabriele Panero.



GABRIELE PANERO

La Mancinelli 2, con sedi principali a Roma, Pescara, Chieti, è un'azienda leader in Italia nella distribuzione per la sua specializzazione nell'"ultimo miglio". Nel 2016, ha distribuito 236 mila tonnellate di merci, grazie a 416 mila consegne (1.900 al giorno). Serve grandi clienti in diversi settori, come Heineken; Coca Cola; De Cecco; Ponti; Ovito; Rufino, Frescobaldi e Bolla in quello dei vini; è presente anche nel settore dei farmaci. Il titolare Arturo Mancinelli, attualmente presidente della commissione di Assologistica per la distribuzione urbana, da tempo (nel 2014, vinse il premio Il Logistico dell'Anno per il progetto ZED, zero emission distribution) ha scelto la via della sostenibilità ambientale. Ha realizzato questo progetto, con un co-

raggio pari alla determinazione, data la caotica situazione della città, partendo da Roma. Ciò nella convinzione che sarebbe stato possibile attivare un sistema logistico nei centri urbani, anche di grandi dimensioni, e nelle zone a traffico limitato, flessibile, efficace e realmente sostenibile. Così è stato. Parliamo del progetto e dei suoi sviluppi con Gabriele Panero, direttore generale della società, che incontriamo nella sede romana, sulla via Tiburtina, a due passi dall'incrocio dell'antica via consolare con il GRA, il grande raccordo anulare della capitale.

energetiche rinnovabili e tecnologie innovative. Per questo ci siamo attrezzati con veicoli elettrici, con magazzini dotati di pannelli fotovoltaici destinati alla ricarica dei mezzi, con stazioni di ricarica lenta e rapida, con uno specifico sistema informatico di controllo di tutte le fasi del progetto, compresa la tracciabilità dei mezzi. In particolare, ci siamo prefissi di certificare il progetto come la migliore soluzione logistica ecosostenibile per la distribuzione nelle zone a traffico limitato; di rendere il progetto riproducibile in altre aree; di raggiungere un break even point al



Un furgone elettrico della Mancinelli in una consegna nel centro storico di Roma

QUALI SONO STATI IN PARTICOLARE GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO ZED?

I Mettere in campo un nuovo modello logistico urbano a emissioni zero, con bilancio energetico in pareggio e con la prospettiva di avere costi più bassi, attraverso l'utilizzo integrato di fonti

massimo in due anni; di avere costi gestionali allineati al modello logistico tradizionale.

COME STA FUNZIONANDO?

I Bene, gli obiettivi sono stati raggiunti, nonostante le difficoltà che presenta >

il traffico romano e le dimensioni della città. Svolgiamo il servizio con cinque mezzi che dalla sede raggiungono il centro storico e con qualche mezzo riusciamo a fare anche due viaggi al giorno, per un totale di circa 250 spedizioni. A oggi, in città abbiamo percorso più di 20 mila chilometri. Il successo è dimostrato anche dal fatto che il progetto si sta allargando.

IN QUALE DIREZIONE?

■ All'acronimo ZED si è aggiunta una L. Ciò significa che il progetto sta diventando pienamente "logistico". E' in atto una partnership con altre due società, Laziale Distribuzione, con sede a Pomezia, e Traser, che sta vicino a noi, sempre sulla Tiburtina, che opera principalmente nel settore medico-sanitario. L'obiettivo è quello di passare



Il presidente di Assologistica Carlo Mearelli (a destra) con Arturo Mancinelli, titolare dell'azienda

potenziamento dei mezzi. Stiamo in contatto con la Byd, la società cinese leader nel mondo per la fabbricazione di veicoli elettrici commerciali, che, con

di aumentare la portata fin da adesso. Il progetto sarà potenziato in altre direzioni. Monteremo pannelli fotovoltaici su 400 metri quadrati aggiuntivi, in maniera da aumentare le possibilità di ricarica e avere una "riserva" energetica. Il professor Giuseppe Tomasso dell'Università di Cassino sta seguendo un altro progetto, quello di dare una "seconda vita" alle celle che alimentano le batterie quando saranno esaurite per poterle impiegare in altri usi. Infine, Cnr e FIT Consulting stanno aggiornando il sistema di governance dell'intero progetto, come il monitoraggio sulle riserve di energia e la tracciabilità costante dei mezzi. Tutto deve poter essere controllato in tempo reale.

Credo che quanto stiamo facendo sia sempre più credibile e verrà sempre più apprezzato sul mercato, anche perché, specialmente a Roma, i permessi di entrata nelle zone a traffico limitato saranno sempre più cari. Inoltre, il nostro lavoro, la ricerca della sostenibilità, sta diventando molto importante anche per tante imprese che distribuiscono in città i loro prodotti. ■



Il furgone della Mancinelli 2 nel cuore di Roma, sullo sfondo il Colosseo e l'Arco di Tito

insieme in tre anni a mille spedizioni quotidiane. Laziale Distribuzione porterà di notte le merci nella nostra sede, che funzionerà da hub, e la mattina saranno inoltrate in città, mentre la Traser si trova già sul tragitto che percorriamo quotidianamente. Ci sarà un

i suoi mezzi di ultima generazione, ci permetterebbe di aumentare la portata dalle attuali 2,2 tonnellate a 3,5 e l'autonomia a 200 chilometri dagli attuali 140. Comunque, stiamo già cambiando le celle delle batterie per montarne di notevolmente più leggere in maniera

PREMI AZIENDALI

CEVA LOGISTICS ITALIA

Per l'innovativo approccio alla digitalizzazione dei processi logistici e di supply chain management



In CEVA Logistics Italia gli investimenti in tecnologia rappresentano da sempre una scelta strategica e fondante di un approccio che punta a migliorare costantemente l'efficienza operativa e il servizio al cliente. Un approccio ora enfatizzato dall'avvento della cosiddetta industria 4.0, che trova l'operatore in prima linea nella realizzazione di innovative soluzioni con tecnologie digitali, come nel caso del progetto "SmartPhone Solution".

RITIRA IL PREMIO:

MARCO HENRY, transport director Italy

CIM - INTERPORTO DI NOVARA

Per l'originale opera di divulgazione di cultura logistica con la pubblicazione del fumetto "Stockalper-Spirito Errante"



Con la pubblicazione "Stockalper Spirito Errante - d'Acqua, Terra e Ferro", l'interporto di Novara ha trovato un modo creativo di avvicinare un territorio (l'area novarese) al suo interporto. Il testo, sotto forma di fumetto storico (distribuito ai ragazzi delle scuole della provincia di Novara), narra del rocambolesco e immaginario viaggio (nel tempo e non solo nello spazio) del barone Kaspar Jodock von Stockalper, rampollo di una famiglia svizzera (ma di origini milanesi) esistito realmente nel 1600 e tra i cui meriti vi è anche quello di avere rivitalizzato i traffici commerciali che passavano dal passo del Sempione. Tra rimandi storici, il fumetto arriva fino ai giorni nostri, illustrando cosa sia e quali attività svolga l'interporto.

RITIRA IL PREMIO:

UMBERTO RUGGERONE, responsabile sviluppo di CIM spa

CONAD

Per l'innovazione in ambito tecnologico: progetto di dematerializzazione degli esiti di consegna (Recadv) per il prodotto a marchio Conad



Il progetto punta alla totale dematerializzazione dei documenti di trasporto e consente, a tutti gli attori coinvolti nel processo di spedizione e ricezione della merce, una completa ed esaustiva condivisione in formato digitale e, in tempo reale, l'immediato feedback sull'esito della consegna. Gli attuali gravosi adempimenti previsti su carta vengono gestiti totalmente in forma elettronica e condivisi tra magazzino mittente/ricevente e operatore logistico e pubblicati e consultabili su una piattaforma documentale condivisa: il sistema Delivering. Tutti i soggetti della catena del trasporto vengono informati attraverso una notifica in tempo reale dell'avvenuta consegna e, se necessario, delle contestazioni.

RITIRA IL PREMIO:

ANDREA MANTELLI, responsabile della supply chain

CONTAINERS FIDENZA CONSORZIO

Per l'innovazione in sostenibilità ambientale: progetto "Logistica sostenibile"



Nel processo evolutivo aziendale, il consorzio ha non solo investito in ICT, ma ha anche deciso di creare un terminal proprio a Piacenza, al servizio dei porti di Genova e La Spezia, risolvendo due annosi problemi: la carenza di spazi di retro-porto e l'incidenza percentuale dello sbilanciamento fra viaggi in import e viaggi in export. Il miglioramento di quest'ultimo aspetto ha reso più efficiente il livello organizzativo (e quindi economico) per quanto riguarda chilometri percorsi a vuoto; ottimizzazione nell'uso dei veicoli e del personale; migliore tempestività delle consegne al cliente finale a parità di mezzi impegnati, con conseguente minore impatto ambientale.

RITIRA IL PREMIO:

LUCIANO SILVA, procuratore della società

CONTAINER LAB ASSOCIATION

Per il progetto "Logistica d'Arte"



Questa associazione senza scopo di lucro ha avvicinato l'arte al grande pubblico con il contributo della logistica e dei trasporti, realizzando durante il periodo di Expo 2015 l'installazione di sette container da sei metri, allestiti a galleria d'arte e posizionati in importanti piazze di diversi comuni della Lombardia con 144 opere d'arte di 12 maestri esposte per tutti i 6 mesi della manifestazione, visitati da oltre 900 mila persone. Il progetto è proseguito con l'organizzazione della mostra "Leonardo Da Vinci e i Contemporanei" a Brescia. Il progetto e i suoi promotori hanno inoltre avviato un'opera di "dissemination" sul tema della logistica e dei trasporti nell'arte, segmento strategico che vale in Italia diverse centinaia di milioni di euro.

RITIRANO IL PREMIO:

i soci **RICCARDO FUOCHI** e **FEDERICO PRESTILEO**

GEFCO ITALIA

Per il progetto di internazionalizzazione di impresa in Cina



L'operatore ha agito in qualità di 4PL a supporto di un nuovo marchio automobilistico (DS del gruppo PSA) intenzionato a penetrare nel mercato cinese. Gefco ha sostenuto in tale processo PSA sin dalle prime fasi del progetto per tutte le esigenze di carattere logistico a monte e a valle della produzione. In particolare, tra le attività svolte dall'operatore figurano l'alimentazione delle linee (nuova attività che ha previsto l'introduzione di circa 100 risorse); creazione di due centri per la gestione dei ricambi; consolidamento delle attività di gestione delle materie prime, dell'import da Europa e Giappone; consolidamento delle attività di gestione del prodotto finito e della distribuzione.

RITIRA IL PREMIO:

LORENZA CANTALUPPI, sales & marketing manager

GEODIS

Per il progetto "Let's save the paper, let's save the planet"



Il 3PL ha progettato un innovativo sistema con cui abbattere il consumo di carta e il relativo impatto ambientale. Ha innanzitutto individuato un importante cliente, leader nel FMCG, come pilot per il suo studio. L'analisi è poi avvenuta durante la reingegnerizzazione del processo inbound per la gestione delle merci del cliente nei siti di Aprilia (Latina) e Landriano (Milano). Le operazioni sono state svolte oltre che per apportare un miglioramento del risultato operativo all'intero processo, anche per rivisitarlo completamente nell'obiettivo di mettere in pratica la totale eliminazione dell'utilizzo di supporto cartaceo. I risultati raggiunti hanno spinto l'operatore a estendere il progetto anche ai processi di outbound, rendendo il cliente totalmente green.

RITIRANO IL PREMIO:

PAMELA CALDEROLI, head of marketing communication & projects contract logistics, **GIUSEPPE GRAFFAGNINI**, site manager di Aprilia

GRUPPO LOGISTICO LAZIALE DISTRIBUZIONE

Per l'innovazione in ambito didattico-formativo



Insieme al comune di Pomezia, gli studenti dell'istituto superiore Copernico, numerose aziende ed enti del territorio capitanati da Gruppo Logistico Laziale Distribuzione hanno dato vita a un inedito progetto formativo: prevede la presenza degli studenti presso gli enti, gli istituti e le aziende aderenti all'iniziativa per un periodo di formazione professionale. L'obiettivo è creare un moderno modello di formazione con la quale innovare la didattica e favorire lo sviluppo di azioni con cui rafforzare l'acquisizione da parte degli studenti di competenze tecnico-professionali, nonché di capacità relazionali e imprenditoriali, anche grazie alle nuove tecnologie, trasmettendo loro competenze e know how delle imprese e di altri istituti specializzati.

RITIRA IL PREMIO:

ROBERTO BURSESE, amministratore Interlaziale Trasporti e Spedizione

LOGISTICA UNO e BIRRA CASTELLO

Per l'innovativo approccio multimodale ecosostenibile



Birra Castello SpA è uno dei pochi gruppi imprenditoriali italiani indipendenti del settore birrario. Dal 2006 lo stabilimento di San Giorgio di Nogaro (Udine) si è aggiunto a quello storico di Pedavena (Belluno), fondato nel 1897. L'esperienza di oltre cento anni di tradizione birraria sono state rivisitate dal nuovo management alla luce delle moderne tecniche di gestione e controllo. Così dal 2012 l'azienda ha deciso di sviluppare il trasporto su rotaia per ridurre l'inquinamento da anidride carbonica, nelle spedizioni al Sud. Nel 2015, ha consolidato tale metodologia di trasporto, assieme al partner modale Logistica Uno, attivando la tratta San Giorgio di Nogaro-Bari e aprendone un'altra nel 2016 con l'Interporto Sud Europa di Maddaloni (Caserta).

RITIRANO IL PREMIO:

GIANLUCA CORNELLI, operation manager di Logistica Uno Europe, **STEFANO FALCONE**, responsabile marketing di Birra Castello

NUMBER 1 LOGISTICS GROUP

Per l'innovazione tecnologica: nuova linea robotizzata antropomorfa dedicata al riconfezionamento



A Parma, il 3PL ha dato vita a una fabbrica 4.0 di co-packing, grazie all'utilizzo di una nuova linea robotizzata antropomorfa dedicata al riconfezionamento (un grande robot antropomorfo prende il cartone, forma la scatola e la consegna ad altri quattro robot che dopo avere preso i prodotti dal rullo trasportatore, li inseriscono nella confezione e poi imballano le scatole in pallet). Il nuovo impianto è composto da un sistema per formatura automatica box pallet/vassoi e un impianto per riempimento dei box pallet/vassoi per la Gdo. Siamo in presenza di una nuova linea robotizzata che potremmo definire "sartoriale", dato che è stata realizzata da Siscodata con robot antropomorfi Comau Robotics espressamente per le esigenze di Number 1.

RITIRA IL PREMIO:

ANDREA ALAMPI, marketing & communication manager

XPO LOGISTICS E AEROPORTI DI ROMA

Per l'innovativo progetto #WEAREXPO



Aeroporti di Roma e XPO Logistics hanno dato vita alla prima struttura in Italia in grado di razionalizzare la gestione della merce destinata agli esercizi commerciali presenti all'interno dell'aeroporto. Oggi nello scalo di Fiumicino gli esercizi commerciali coprono circa 25 mila mq. Il flusso di merci coinvolge circa 175 attività commerciali tra retail e servizi e circa 40 aree food & beverage. La collaborazione tra XPO Logistics e la società di gestione dell'aeroporto si avvale di un progetto all'avanguardia, che ha l'obiettivo di rispondere alle esigenze crescenti in termini di organizzazione e sicurezza, semplificando la gestione della logistica e riducendo il traffico di operatori presenti all'interno delle aree aeroportuali.

RITIRANO IL PREMIO:

Per XPO, **UBE GASPARI**, managing director, **PIERLUIGI CAPODACQUA**, supply chain business unit director, **ALESSIO INCITTI**, branch manager. Per ADR, **MANUELA BRUTTI**, responsabile commerciale

MENTIONI SPECIALI

ONEEXPRESS

Per il progetto "OneExpress Academy"



Si tratta di un programma di corsi ideati per il personale di tutte le 120 aziende affiliate al network, allo scopo di stabilire livelli di servizio condivisi e di migliorare a 360 gradi la qualità dei processi interni e delle relazioni con clienti e fornitori. Numerosi sono i corsi messi a disposizione degli affiliati: alcuni dedicati allo sviluppo e all'affinamento delle capacità trasversali, come la comunicazione, il problem solving e la negoziazione con clienti e fornitori; altri relativi a determinate funzioni aziendali; altri ancora incentrati su tematiche molto specifiche, come il trasporto di merci pericolose in linea con la normativa ADR o la gestione della filiera alimentare secondo il protocollo internazionale HACCP.

RITIRANO IL PREMIO:

ROBERTO TALIANI, responsabile assicurazione qualità, **ALESSANDEA GIRELLI**, marketing

SANPELLEGRINO, CAMST-LA RISTORAZIONE ITALIANA, TRENTALIA CARGO, INTERPORTO BOLOGNA e INTERPORTO PADOVA

Per il progetto "Sostenibilità Insieme"



Un produttore (Sanpellegrino), tre operatori logistici (Trenitalia Cargo, Interporto Bologna e Padova) e un distributore (Camst-La Ristorazione Italiana) uniti insieme per rendere un flusso logistico veramente sostenibile: un treno a settimana in partenza dall'interporto di Padova destinato all'interporto di Bologna, eliminando dalla strada 500 mezzi anno (su una tratta di 120 chilometri). Questi i numeri del progetto: un plant di partenza a S. Giorgio in Bosco (Padova), un deposito del cliente all'interno dell'interporto di Bologna, distanza di 140 chilometri (fuori standard per la modalità ferro), volumi totali pari a 16.500 pallet/anno.

RITIRANO IL PREMIO:

per Sanpellegrino, **MASSIMO BRUNETTI**, key client manager, **LUIGI TERZI**, logistic manager, **FABIO CIANI**, supply chain project manager, **RINALDO BOLDORINI**, customer facing manager; per Camst, **FRANCESCO MALAGUTI**, direttore acquisti, **GIOVANNI DECIMO**, direttore logistica; per Trenitalia, **FABIO CONSOLO**, responsabile filiera general cargo, **GIUSEPPE ROSSI**, key account filiera general cargo; per Interporto Bologna, **ANGELO AULICINO**, sales & operations manager; per Interporto Padova, **ROBERTO TOSETTO**, direttore generale, **PAOLO PANDOLFO**, direttore commerciale

INTERPORTO MARCHE

Per il progetto "Cereali in treno"



Il progetto consiste nella raccolta e centralizzazione di grano proveniente da aziende agricole e consorzi dell'area centro-sud della regione Marche presso l'Interporto delle Marche, situato a Jesi (Ancona), con stoccaggio presso silos di raccolta per il successivo carico su treni merci destinati agli stabilimenti di aziende di trasformazione del nord Italia. Obiettivi del progetto: trasportare cereali tra Jesi e destinazioni del nord in modalità eco-sostenibile; sviluppare iniziative a sostegno dell'intermodalità, migliorando la competitività delle aziende agricole del comparto cerealicolo della regione. Ogni treno, da venti carri T17, ha un carico da 1.600 tonnellate lorde.

RITIRA IL PREMIO:

MAURO LANCIONI, direttore commerciale CAM-Consortio Autotrasportatori Marchigiano

NOLPAL, OROGEL, GRUPPO CEVICO e KIMBO

Per il progetto "SharePAL"



Si tratta di un progetto di logistica condivisa associata al pallet Epal che ha come scopo la sostenibilità grazie all'utilizzo virtuoso, razionale e condiviso dei pallet da interscambio, con benefici sia sotto il profilo ambientale che economico (riduzione dei costi per gli utilizzatori dei pallet da interscambio grazie al principio di pallet sharing). SharePAL è riuscito a far "dialogare" industrie di filiere differenti (ovvero Orogel, filiera del freddo, Gruppo Cevico, filiera vitivinicola, Kimbo, filiera del caffè), le quali, con la regia di NoLPAL, hanno avuto la possibilità di dare forma ai principi di logistica condivisa mirata all'utilizzo razionale dei pallet. Il tutto mediante l'impiego di sistemi IT innovativi sviluppati e realizzati da NoLPAL.

RITIRANO IL PREMIO:

per NoLPAL, **RICCARDO CASEDEI**, Ceo, **MONIA PAPIRI**, key account; per Orogel, **GIANNI SINTUCCI**, resp. logistica esterna e trasporti; per Cevico, **DANIELE CAPRA**, resp. logistica; per Kimbo, **PAOLO AMBROSINO**, resp. logistica

OMLOG

Per il progetto "Cloud Warehouse"



Il modello Cloud Warehouse è utilizzato da Omlog per vari clienti del settore moda. In tale modello non esiste "un magazzino" come tradizionalmente s'intende, ovvero un singolo magazzino, eventualmente attrezzato con servizi accessori per una completa gestione della logistica, situato in una località nota. Esiste, invece, un gruppo distribuito di magazzini interconnessi ("la nuvola") che gestiscono servizi ed eseguono attività di logistica in modo totalmente trasparente all'utilizzatore. Con la soluzione cloud, le aziende hanno la possibilità di ottenere grandi risparmi sulla gestione dei servizi di magazzinaggio e movimentazione. Non è necessario che tutti i magazzini abbiano il completo set di attrezzature, ma ciascun magazzino avrà la propria peculiarità di servizi e di localizzazione.

RITIRA IL PREMIO:

RICCARDO FUOCHI, presidente

BLG LOGISTICS SOLUTIONS ITALIA

Per il progetto "APP & GO"



L'operatore ha sviluppato una APP per dispositivi mobili (cellulari e tablet) con cui effettuare la tracciabilità in tempo reale, online, delle spedizioni. Ecco gli aspetti innovativi: non è necessario disporre di un device dedicato (spesso dai costi elevati), ma è sufficiente essere in possesso di un dispositivo mobile; l'APP infatti è fruibile su piattaforma Android (con possibilità - in caso di necessità - di rilascio tramite porting su altre piattaforme), disponibile gratuitamente su Play Store; la APP, scaricabile dai partner di BLG in modo semplice, veloce e senza costi di implementazione (senza disporre di una infrastruttura/CED), è facilmente utilizzabile dai clienti/fornitori una volta ricevute le credenziali di accesso direttamente da BLG.

RITIRANO IL PREMIO:

ALEJANDRO JAVIER MARIJANAC, managing director, SIMONE IANNELLO, quality management / IT / process, SIMONA RE FRASCHINI, marketing & communication

DKV EURO SERVICE

Per il progetto "DKV CARD climate"



Si tratta della prima carta multi servizi - per effettuare anche rifornimento di carburante - a clima-neutrale: con "DKV CARD climate" i clienti DKV possono compensare da subito e al 100% le proprie emissioni di CO2. Per ogni litro di carburante acquistato viene infatti investito un importo supplementare per progetti di protezione ambientale, contribuendo in modo concreto ad avere un mondo a emissioni zero. DKV e myclimate (ente no profit che - in conformità ai criteri "evitare - ridurre - compensare" - propone soluzioni per la protezione del clima) offrono alle aziende aderenti una certificazione che soddisfa gli standard internazionali più esigenti in fatto di neutralizzazione dei gas inquinanti.

RITIRANO IL PREMIO:

MARCO BERARDELLI, country manager, ALESSANDRO GERINI, telesales & marketing manager

CEVA LOGISTICS ITALIA

Per il progetto "SmartPhone Solution"



La "SmartPhone Solution" di Ceva Logistics consente di mettere rapidamente sotto controllo l'intero flusso logistico, permettendo di monitorare trazioni e distribuzione attraverso una APP per dispositivi mobili, disegnata e sviluppata per essere semplice da utilizzare, attraverso una grafica intuitiva, facilmente accessibile da qualsiasi smartphone di ultima generazione, aggiornabile e in grado di poter essere adattabile ai futuri sviluppi del mercato e della tecnologia. L'applicazione può lavorare con smartphone e sistemi operativi diversi, evitando di dover sviluppare un'applicazione per ciascun sistema operativo o device. E' disponibile su tutti gli App store. Ceva sta già portando a termine nuovi sviluppi dell'applicazione che verranno integrati nella nuova offering ai clienti.

RITIRANO IL PREMIO:

BIANCA MINNITI, special projects manager, MARCO RUBINI, application development TMS

FERCAM

Per il progetto "Adozione di Pneuscan Truck System Ventech"



Il sistema Pneuscan è una tecnologia di sensori esclusiva per leggere l'impronta di ogni pneumatico di cui fornisce informazioni relative a carico, profilo e struttura. Attraverso rilevazione, analisi e gestione delle manutenzioni preventive e di interventi correttivi si migliorano le performance di utilizzo degli pneumatici. La soluzione consente pure di aumentare la sicurezza su strada e ridurre rischi e numero di guasti. Inoltre la giusta pressione di gonfiaggio permette di consumare meno gasolio e quindi di ridurre l'impatto ambientale. Aumentata è anche la durata e conseguentemente si producono meno rifiuti.

RITIRA IL PREMIO:

LORENA BIASI, responsabile ufficio qualità e ambiente

DHL SUPPLY CHAIN ITALY

Per il progetto "NetView: community e logistica collaborativa"



Il 3PL ha creato questo portale di comunicazione e condivisione con i propri partner di trasporto. Con l'obiettivo di creare una community forte e strettamente connessa con il proprio network distributivo, consolidandone le relazioni, NetView permette un efficace scambio in tempo reale di informazioni e dati a due vie. Tale disponibilità e condivisione permette all'operatore, tramite il proprio network distributivo, di operare con una visione "customer centric", orientata non solo alla soddisfazione del cliente finale, ma anche alla definizione di azioni proattive con cui anticipare ogni eventuale criticità.

RITIRANO IL PREMIO:

MARA CESANA, operations engineering senior specialist, GUIDO TONTODONATI, IT country product management lead

FM LOGISTIC

Per il progetto "Citylogin"



Citylogin offre servizi logistici specializzati per i centri storici delle grandi città italiane (attualmente Roma e Milano), servendosi di mezzi di trasporto elettrici e bimodali. E' nata sviluppando e utilizzando infrastrutture, organizzazione, know how ed esperienza specifica nel settore di una multinazionale come FM Logistic e di un'azienda specializzata e radicata sul territorio quale Mag.di. La società garantisce soluzioni logistiche urbane ottimizzate e rispettose dell'ambiente, rispondendo concretamente a sfide quali il pooling delle consegne urbane, soluzioni di trasporto più sicure e tracciabili, sviluppo di servizi di micrologistica. Si serve di soluzioni ICT evolute per la gestione delle merci e del rapporto clienti-fornitori.

RITIRANO IL PREMIO:

ROBERTO GUALANO, transport director, ANDREA FUMAGALLI, HR and communication specialist

PREMI AD PERSONAM

GIANCARLO BERTALERO



Per l'interessante scrittura e direzione del film "Attraverso le Alpi", documentario sul traffico merci (e passeggeri) attraverso l'arco alpino (miglior documentario italiano al festival Cinemambiente 2016).

Direzione Centrale Tecnologie per l'Innovazione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli



Per il significativo impegno nel processo di digitalizzazione delle Dogane italiane. Ha ritirato il premio Teresa Alvaro, Head of the Innovation Technologies Central Directorate.

MAURIZIO CODOGNOTTO



Per il significativo impegno nel processo di internazionalizzazione di Fili Codognotto snc, gruppo che conta 30 filiali in Europa, Singapore, Dubai, Bielorussia e India.

CARLO MEREGAGLIA



Per l'impegno profuso in ambito logistico, anche in seno a Federchimica e Cefic - European Chemical Industry Council.

ZENO D'AGOSTINO



Per l'impegno profuso nel consolidamento del sistema logistico italiano e per l'importante ruolo svolto nella crescita e nello sviluppo del porto di Trieste.

SETTIMIO ZANARDO



Premio alla carriera per il fondatore di Zanardo Servizi Logistici, operatore che in 55 anni di attività è diventato una delle più significative realtà logistiche nazionali. Ritira il premio la nipote Eleonora Zanardo

BORSA DI STUDIO in memoria di Alvaro Spizzica



Anche quest'anno è stata assegnata la borsa di studio in memoria di Alvaro Spizzica, che è andata a **Giulia De Faveri** per la tesi di laurea "Drivers of reverse logistics: an empirical research on Italian mechanics, electronics, wood and furniture and logistics companies". Nella foto la vincitrice con Umberto Ruggerone, responsabile sviluppo del Cim di Novara, che le ha consegnato il premio.



I premi ai vincitori sono stati consegnati da Carlo Mearelli, presidente di Assologistica, Massimiliano Montalti, vicepresidente, Jean Francois Daher, segretario generale, Luigi Terzi, presidente di Assologistica Cultura e Formazione, Daniele Testi, presidente di SOS Log.

Assologistica
Associazione nazionale delle imprese logistiche,
dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminali
portuali, aeroportuali e autostradali

**LA REALE RISPOSTA
A TUTTE LE VOSTRE
ESIGENZE DI LOGISTICA**

T. 02 6691567
www.assologistica.it

**CULTURA
FORMAZIONE**
Assologistica

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

T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner

Dal 1975 nella logistica
e nei trasporti

Con 150.000 mq
di strutture
logistiche.



**SCOPRI LA
LOGISTICA 4.0
DI TRANSPOREON**

www.transporeon.com



Making business flow



Ultimissime



Euromerci
il mensile della logistica

Home Notizie Focus magazzini Material handling In primo piano Dal mercato Eventi Immobiliare Directory Contatti Annunci

Assologistica
LA REALE RISPOSTA A TUTTE LE VOSTRE ESIGENZE DI LOGISTICA
T. 02 6691567
www.assologistica.it

CULTURA FORMAZIONE
Assologistica
LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" con corsi, seminari, workshop e convegni
T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner

Ultimissime

La rivista

Focus a Bologna su supply chain digitale e logistica collaborativa con Interporto Bologna e Assologistica

Hub ampliato a Lipsia (Germania) per DHL Express

Per informazioni clicca qui

Focus a Bologna su supply chain digitale e logistica collaborativa con Interporto Bologna e Assologistica

Hub ampliato a Lipsia (Germania) per DHL Express

La rivista



**N°87
LUGLIO-AGOSTO**

Per informazioni
clicca qui

VISITATE IL SITO EUROMERCI

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

www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

Magazzini sempre più flessibili e sofisticati per le nuove esigenze

Non sono più dei semplici "contenitori", ma nodi importanti della rete distributiva delle aziende con specifiche funzionalità e competenze.

di **Paolo Sartor**

Nel corso degli anni, i magazzini alle tradizionali funzioni di protezione, contenimento e spedizione delle merci, per rispondere alle nuove e diversificate esigenze logistiche aziendali, ne hanno aggiunto altre. In sintesi, potremmo dire che si è assistito a una generale sofisticazione del ruolo, delle funzioni e del significato strategico del magazzino. Oggi, la scelta di un immobile logistico è legata oltre che alla funzionalità dell'oggetto in sé, anche alla giusta posizione geografica e alla vicinanza alle primarie arterie stradali. Criteri di successo per queste due condizioni sono strettamente connessi al tipo di servizio logistico offerto. Un magazzino di distribuzione europeo, per esempio, richiederà caratteristiche diverse da quelle di un deposito regionale di smistamento o da un centro di puro stoccaggio di materiali. Anche i diversi utenti - aziende industriali, commerciali, esercizi di vendita al minuto e fornitori di servizi logistici e di trasporto - utilizzano soluzioni diverse che variano in base a specifiche esigenze individuali. Le variabili che entrano in gioco nella scelta della soluzione costruttiva, della posizione geografica e delle modalità di gestione (proprietà, locazione o affidamento della gestione del magazzino ad operatori logistici) sono molteplici.

Quali caratteristiche? Nella scelta di un immobile da destinare ad attività logistiche, i parametri che governano la sele-



zione sono numerosi. E' bene precisare che si tratta comunque di un mercato sofisticato e mobile nelle scelte, nei comportamenti e nelle aspettative. Di seguito elenchiamo le caratteristiche principali che vengono richieste oggi da un immobile a uso logistico: localizzazione vicina alle strade di primaria importanza; minimo 10 metri di altezza libera sotto trave; distanza tra i pilastri di minimo 22 metri (lato dei corridoi del magazzino) per garantire maggiore flessibilità d'utilizzo e non ostacolare il layout delle diverse soluzioni di logistica di magazzino; copertura e pannelli esterni a taglio termico; portanza della pavimentazione 5.000 kg/mq; possibilità di aree libere per eventuali espansioni

future; planarità della pavimentazione; impianto antincendio sprinkler ESFR, idranti a nastro e evacuatori di fumo, riscaldamento interno a 5 °C; illuminamento medio a 200 lux nell'area di stoccaggio e 250 lux nell'area di carico e scarico, misurato a un metro da terra (gli apparecchi illuminanti saranno adeguati al lay-out degli scaffali e dovranno essere posti in corrispondenza dei corridoi); rapporto tra spazi a uso logistica e uffici non deve eccedere del 15 %; possibilità di avere ribalte idrauliche di carico/scarico a intervalli regolari.

Da magazzino a piattaforma logistica.

Le nuove piattaforme logistiche offrono la possibilità di utilizzare con ampia fles- ➤

sibilità gli spazi disponibili, con nuove modalità di gestione e organizzazione dei flussi in ingresso e uscita, con la sicurezza e la qualità garantite da attrezzature e da strumenti innovativi per gestire le informazioni. I magazzini devono altresì permettere di ricevere, stoccare, prelevare, controllare, imballare e pallettizzare tutte le tipologie di merce gestite da una azienda, dalla più pericolosa a quella deperibile o fragile, pronta a essere imbarcata o ricevuta con modalità di trasporto stradali, ferroviari e a mezzo container per l'inoltro via mare. Al contempo i magazzini devono essere posizionati a livello geografico in luoghi tali da agevolare e rendere più efficienti i flussi in ingresso e uscita delle merci; in parole povere dovrebbero essere il più possibile baricentrici rispetto ai luoghi di destino delle merci. Cercando di generalizzare, attualmente la rete logistica di una azienda può essere composta da diversi magazzini, ognuno strutturato e gestito per una specifica funzione e precisamente: magazzini di componenti e semilavorati, alimentano le linee di produzione, assemblaggio che producono i prodotti finiti; magazzini periferici che ricevono dalle produzioni i prodotti finiti e alimentano il magazzino centrale; magazzini centrali di distribuzione, dove vengono raggruppate e concentrate le unità logistiche - anche dagli eventua-



li magazzini periferici - e che svolgono un'attività di picking, carico e spedizione dei prodotti; magazzini di smistamento - come piattaforme distributive affidate nella loro gestione a operatori logistici e/o i magazzini delle filiali estere dell'azienda - i quali ricevono la merce dal magazzino centrale, smistano le consegne e spediscono i prodotti ordinati alla clientela.

Le possibili reti distributive di una azienda: un solo magazzino centrale; un magazzino centrale, più vari magazzini per gestione overstock; un Ce.Di più tante filiali; un magazzino centrale più vari depositi periferici; magazzini di stabilimento, più magazzino centrale, più

depositi periferici; niente magazzini in Italia, ma solo transit point; rete distributiva e magazzini affidata in outsourcing a provider logistici.

Le tecnologie a supporto. In materia di tecnologie a supporto delle attività di magazzino, continua la revisione e l'aggiornamento dei sistemi e delle attrezzature a disposizione degli addetti di magazzino al fine di rendere sempre più snella, precisa e controllata la gestione delle attività. In materia di operation, tra gli apparati tecnologici si segnalano sistemi di identificazione automatica (codici a barre: i colli si identificano velocemente e sono tracciabili nel sistema); l'introduzione della radiofrequenza RFID (in modo che gli operatori di magazzino collochino direttamente con il sistema di gestione aziendale a mezzo terminali palmari); l'introduzione di software specializzati per la gestione del magazzino (pensati ad esempio per l'ottimizzazione delle attività di picking manuale o massivo con mezzi di movimentazione) fino a sistemi intelligenti di tele sorveglianza delle attività svolte all'interno di un magazzino (vedi tecnologia tedesca DIVIS).

Gli attuali ruoli di un immobile logistico: integrazione tra le diverse forme di



trasporto mirata a incentivare l'utilizzo dell'intermodalità; ottimizzazione dei costi di trasporto/distribuzione; organizza-

zione dello stoccaggio e della distribuzione dei prodotti; manipolazione, conservazione dei prodotti al fine di rispondere

a specifiche esigenze di servizio e/o per conferire valore aggiunto agli stessi.

Il punto di vista di un esperto del settore

Per conoscere il punto di vista di un operatore logistico su ruolo, caratteristiche fondamentali, esigenze della committenza, aree di maggiore interesse localizzativo e nuove tendenze in atto nella costruzione dei magazzini, abbiamo rivolto alcune domande a Marcello Corazzola, direttore della Fercam Logistics&Distribution.

In generale, un operatore logistico cosa chiede al magazzino?

La nuova supply chain deve avere come caratteristiche principali la velocità e la soddisfazione del cliente finale. Diventa, quindi, indispensabile la piena integrazione tra magazzini logistici e piastre cross docking dove vengono gestite le operazioni di distribuzione. La location degli immobili logistici deve essere il miglior compromesso fra vicinanza ai centri urbani e aree a bassi costi di utilizzo decentrate. La struttura deve essere flessibile perché possono cambiare i clienti, ma può anche cambiare il mercato e i volumi di merce da gestire. Il magazzino deve essere moderno - non solo ora - ma possibilmente anche fra 5-10 anni. In definitiva, credo che l'operatore logistico, quando affronta il tema delle piattaforme logistiche, debba focalizzare la sua attenzione su tre aspetti: minimizzare i costi di gestione, assicurare elevati standard di sicurezza all'impianto e garantire elevati standard di sicurezza alle merci.

Quali sono le caratteristiche tecnico costruttive?

Utilizziamo immobili nuovi, altezza utile

sotto trave di 14 metri; impianti sprinkler; cerchiamo di ridurre al minimo le colonne e cerchiamo che siano regolari nella forma al fine di non ostacolare la flessibilità e l'ottimizzazione di utilizzo degli spazi.

Quali sono le esigenze principali della clientela per la scelta del magazzino?

In generale, una localizzazione vicina alle strade di viabilità primaria o con possibilità di intermodalità; la possibilità di aree libere per espansioni future del magazzino; la dotazione di servizi interni (impiantistica, sicurezza, con impianto antincendio sprinkler ESFR, RFID); planarità della pavimentazione; altezza a piano di ribalta degli automezzi. Per quanto riguarda la soluzione logistica di magazzino, andiamo da normali strutture porta pallet tradizionali fino a soluzioni dedicate e personalizzate per specifiche esigenze di prodotto (fashion, elettronica, ecc.) ad attività di puro deposito.

Per voi, quali sono le localizzazioni più strategiche in Italia?

Il nord è sempre l'area con maggiore interesse, anche se non trascuriamo il sud dove abbiamo aperto nuovi centri logistici. L'area della pianura padana da Novara fino a Ottobiano (Pavia), passando per Rho (Milano), Bologna, Padova e Verona (dove abbiamo programmato importanti investimenti per ampliamento delle attuali strutture) rappresenta il territorio geografico dove siamo maggiormente concentrati. Non trascuriamo però il centro e sud

Italia dove nel corso degli ultimi anni abbiamo aperto importanti piattaforme logistiche a Prato, Bari e di recente a Pescara.

Quali sono le principali novità introdotte nella progettazione dei magazzini?

A livello mondiale si registra una strategia mirata alla progettazione e realizzazione di strutture ecocompatibili con la presenza di impianti fotovoltaici, pannelli solari, maggiore utilizzo dell'illuminazione naturale, maggiore utilizzo di materiali eco compatibili, arredo spazi verdi e accessori, schermatura edifici (per minore impatto visivo) e in generale una migliore qualità architettonica degli immobili. Da parte nostra riteniamo fondamentale anche l'attenzione al green cercando ad esempio di investire su impianti elettrici all'avanguardia come quello installato nel nuovo impianto di Bologna. Nello specifico, ogni lampada dell'impianto elettrico è dotata di un processore e collegamento Wi-Fi per controllo remoto con software sul server di gestione. Inoltre, dei sensori garantiscono il funzionamento solo quando e quanto serve in termini di luminosità. Praticamente, se qualcuno si trova nel raggio d'azione, la lampada invia a livello pavimento la corretta illuminazione senza sprechi. Se poi si allontani si spegne, mentre di notte funziona come un sistema secondario di allarme. Il software di gestione permette da remoto di tracciare molti altri dati, come flussi di lavoro e possibile ottimizzazione dei tempi di spegnimento. ■

Costi minimi di esercizio, un romanzo a puntate senza fine

Un'ordinanza della Corte di giustizia europea "mischia" ancora le carte.

di **Aldo Rosada**

L'ordinanza della Corte di giustizia europea (ottava sezione) del 21 giugno 2016, emessa su un quesito presentato dal tribunale di Cagliari, ha stabilito che i costi minimi di esercizio determinati da una autorità pubblica non ostacolano la concorrenza del mercato interno se perseguono l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale (punto 2, comma 16). Di conseguenza, le associazioni dell'autotrasporto hanno richiesto al governo e al ministero delle infrastrutture e dei Trasporti il ripristino delle pubblicazioni relative ai costi minimi.

Prima di entrare nel merito, non si può evitare di riportare e ricordare quanto segue:

- la stessa Corte di giustizia europea (quinta sezione) al comma 51 della sentenza emessa il 4 settembre 2014 ha affermato: "Anche se non si può negare che la tutela della sicurezza stradale possa costituire un obiettivo legittimo, la determinazione dei costi minimi d'esercizio non risulta tuttavia idonea né direttamente né indirettamente a garantirne il conseguimento";
- il comma 4 dell'art. 83-bis del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e per ultimo modificato dalla legge 23 dicembre 2014, n. 190, recita: "Nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.



"L'autotrasporto è composto da figure professionali: appare singolare che debbano ricorrere all'esterno per conoscere i loro costi", nota Rosada

286 e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale";

- il comma 250 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, sottolinea: "Fatto salvo quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 83-bis del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, come da ultimo sostituito dal comma 248 del presente articolo, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenuto conto delle rivelazioni effettuate mensilmente dal ministero dello Sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per

autotrazione, pubblica e aggiorna nel proprio sito internet valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto terzi".

Fatte queste premesse e rimanendo fermi sull'argomento della sicurezza stradale, ritengo doverose alcune riflessioni e considerazioni.

Riflessioni. Primo: a suo tempo, la richiesta dei costi minimi è stata avanzata dagli autotrasportatori in quanto, a loro dire, senza un determinato riconoscimento non avrebbero avuto i proventi economici per adeguare l'automezzo-conduttore alla sicurezza stradale; secondo: sia la committenza sia l'autotrasporto sono rappresentati da imprenditori professionali che non hanno la necessità di conoscere

da altri enti quali siano i costi d'impresa per effettuare i trasporti in regime di sicurezza stradale; terzo: quando l'autotrasportatore non riceve i costi minimi necessari per la tutela della sicurezza stradale è sufficiente che lo stesso autotrasportatore non effettui il servizio di trasporto, ricordando che la responsabilità sulla strada è dell'autotrasportatore e non del committente (a ognuno il proprio mestiere); quarto: l'assurdo è che prima dell'ultima riforma della normativa, l'autotrasportatore che aveva viaggiato con prezzi di trasporto inferiori ai costi minimi d'esercizio e conseguentemente senza garantire la sicurezza stradale, poteva aprire una pratica di contenzioso per incassare la differenza.

Considerazioni. La pubblicazione del ministero del 24 febbraio 2015, relativa ai valori indicativi di riferimento, conteneva tutti i parametri per poter calcolare i costi minimi d'esercizio in contrasto con quanto previsto dalla normativa che prevede valori indicativi e non costi minimi; a conferma di ciò, riporto uno stralcio dell'articolo "Autunno di novità per l'autotrasporto italiano" della rivista dell'autotrasporto TIR (periodico del comitato centrale dell'Albo) n. 176 del mese di novembre 2014, dove si legge: "Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pubblicherà a solo titolo indicativo valori di riferimento dei costi per agevolare l'incontro di domanda e offerta (in caso di ricorsi, potranno essere utilizzati dai giudici a titolo di riferimento)"; inoltre sulla pubblicazione del ministero del 24 febbraio 2015 c'è stato l'intervento dell'Antitrust, che asseriva la non corretta applicazione della norma relativa ai valori indicativi di riferimento e, successivamente, in data 9 luglio 2015, il ministero ha emesso una seconda pubblicazione indicando solamente i valori del gasolio e dei pedaggi auto-

stradali; per ultimo alcuni valori indicativi di riferimento contenuti nella pubblicazione ministeriale del 24 febbraio 2015 erano sovradimensionati rispetto all'offerta di mercato (vedi trattore euro5 95 mila euro anziché 80 mila).

Conclusioni. La committenza in tutte le sedi istituzionali ha dichiarato di condividere una normativa dell'autotrasporto che tenga in considerazione la sicurezza stradale, mentre è altrettanto convinta che qualsiasi regolamentazione dei costi minimi di esercizio del trasporto non garantisca la sicurezza stradale; attualmente nella stipula dei contratti di trasporto, la committenza, nello stabilire i prezzi dei servizi di trasporto con i vettori, ha sempre tenuto in debita considerazione i principi di adeguatezza in materia di sicurezza

automezzo utilizzato, la distanza tariffaria, la o le strutture aziendali, la tipologia della merce trasportata, ecc.

E' auspicabile che il governo, nel prendere le future decisioni, mantenga il rispetto con pari dignità di tutti i soggetti coinvolti (committenza e autotrasporto) e difenda gli interessi di tutte le parti sociali, nessuna esclusa.

Se mi è permesso un invito alle associazioni dell'autotrasporto, credo che sia utile per tutti che mantengano con la committenza un rapporto sereno. Inoltre, sottolineo che qualsiasi normativa indirizzata ai costi minimi di esercizio dell'autotrasporto non tutela la sicurezza stradale. Infine, sono convinto che per garantire la sicurezza stradale sia necessario un maggiore impegno civico e sociale di alcuni vettori, evitando una concorrenza sleale, un maggio-



La legge 190 del dicembre 2014 sottolineava che "nel contratto di trasporto ... i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale"

stradale e sociale, però la committenza è altrettanto convinta che qualsiasi sistema tabellare dei costi minimi non potrà essere applicato dal mercato in quanto nell'autotrasporto ci sono diversi elementi variabili, quali il tipo di

re rispetto del vettore da parte della committenza e maggiori controlli da parte delle autorità competenti. ■

**Presidente della commissione Trasporti di Assologistica*

Le strategie di sviluppo di **GEODIS** in Italia

“Abbiamo superato nel corso del 2016 le nostre previsioni di fatturato. Un successo dovuto alla nostra capacità di fare innovazioni e di trovare soluzioni. Una capacità che i nostri clienti sempre più ci riconoscono.”

di **Ornella Giola**



FRANCESCO CAZZANIGA

L'anno in corso si sta rivelando positivo per GEODIS in Italia, con risultati operativi e di fatturato di tutto rispetto. Ne abbiamo parlato con Francesco Cazzaniga, presidente e amministratore delegato per la Contract Logistics Line of Business di GEODIS in Italia.

LA CRESCITA DI GEODIS IN ITALIA È STATA NOTEVOLE SOPRATTUTTO NELL'ULTIMO BIENNIO. QUANTO, PERCENTUALMENTE, È DOVUTO ALLA VOSTRA ECCELLENZA OPERATIVA E QUANTO DI QUESTI RISULTATI È DOVUTO A CRESCITA ESTERNA (M&A)?

La componente di crescita realizzata nel 2016 è interamente organica ed

ottenuta grazie alla nostra expertise operativa, la cui eccellenza viene riconosciuta non solo dai nostri clienti, ma è il mercato stesso che ci riconosce un livello di reputazione elevato: non siamo i numeri 1 per dimensione in Italia, ma se si parla di capacità di fare, di trovare soluzioni e di innovazioni non temiamo concorrenti. Segnalo, in ogni caso, che è dal 2010 che non effettuiamo più acquisizioni nel senso tradizionale del termine, anche se di recente abbiamo fatto nostro il ramo d'azienda del Gruppo Giordano Vini (si veda riquadro, ndr), una modalità di acquisizione che però ha caratteristiche del tutto proprie.

COME LEI ACCENNAVA, DI RECENTE AVETE ACQUISITO IL RAMO D'AZIENDA E

LA GESTIONE IN HOUSE DI GIORDANO VINI, QUESTO STA INDICARE CHE ANCHE LA VOSTRA STRATEGIA DI SVILUPPO DEL BUSINESS NON SI MUOVE SOLO POTENZIANDO LA VOSTRA EXPERTISE NEI SEGMENTI DI MERCATO VERTICALI TRADIZIONALI (FMCG, E-COMMERCE, MODA, INDUSTRIA ECC.)?

Potrebbe essere così, anche perché finora abbiamo ragionato per industry e per settori tipo l'eCommerce, ma in Italia esiste un mercato smisurato che è quello dell'in house. Il che comporta l'andare a casa dei nostri clienti, portare le nostre competenze nelle loro strutture, avvalendoci della loro collaborazione. Come anticipavo, tutto ciò richiede approcci operativi diversi: si passa dal gestire società terze di servizio al gestire dipendenti; si possono



condividere idee di progetto e di ristrutturazione anche fisica dei magazzini; si lavora in un'ottica partecipativa, con condivisione di investimenti, risultati e benefici. L'operatore è molto più sotto la lente d'ingrandimento: andando "a casa" dei clienti, ci vogliono patti che valorizzino la sua presenza, il fatto che si faccia carico di investimenti importanti, di assumere gente, di investire in IT e know how, prendendo rischi importanti e chiedendo quindi alla controparte di condividere scelte.

MA IL MERCATO ITALIANO È PRONTO A TUTTO QUESTO?

■ Dipende molto dalle culture aziendali che ci troviamo di fronte. I livelli di interesse sono straordinariamente variabili (da chi crede nella soluzione che ho descritto sopra e in soluzioni/strategie a medio-lungo termine, a chi invece ricerca unicamente del saving

PARTNERSHIP INEDITA CON GIORDANO VINI

Dal 1° luglio 2016 GEODIS in Italia ha avviato la partnership logistica e trasporto con Giordano Vini, dopo l'acquisizione del relativo ramo d'azienda. Quest'ultima azienda è leader nel settore della vendita diretta di vino e ora è di proprietà della IWB (Italian Wine Brands), primo gruppo vinicolo italiano a essere quotato in borsa. Giordano Vini ha scelto GEODIS come provider logistico al quale ha affidato l'intera attività di gestione della supply chain e del trasporto. GEODIS, tramite la propria Line of Business Contract Logistics, ha implementato una serie di servizi personalizzati e orientati a supportare l'eCommerce di Giordano Vini. Novanta dipendenti GEODIS supportano ora il business in un magazzino di 39 mila mq. "Abbiamo scelto di affidare a GEODIS in Italia l'intera gestione della nostra logistica - spiega Mario Resca, presidente di IWB - avvalendoci della sua solida expertise nel settore eCommerce, che rappresenta uno dei principali focus, sui quali basare il nuovo modello di business di Giordano Vini, sempre più orientato al cliente e alla crescita nel panorama europeo".

GEODIS A QUESTE AZIENDE?

■ Siamo entrati tra i primi nel settore e lavoriamo con i leader, con grandi

ma giornaliera all'interno della stessa settimana. Occorre poi avere squadre formate per la gestione di attività che hanno ad esempio la peculiarità di gestire un singolo pezzo, anziché un cartone, di effettuare un imballo specifico per un cliente privato e che sia fatto con una cura, un'attenzione e una cautela talvolta studiata con lo stesso cliente. Ci vogliono poi sistemi IT specifici. Una volta acquisita la competenza, il mercato sa che sei un operatore di successo che lavora con i leader e quindi anche i co-leader o i follower vengono da te, perché quello che cercano è in primis competenza.

DAL VOSTRO PUNTO DI VISTA IN CHE MODO IL COMMERCIO ELETTRONICO STA MODIFICANDO ANCHE IL MODO DI FARE LOGISTICA E DI GESTIRE LA SUPPLY CHAIN?

■ Flessibilità totale, quantità di articoli smisurata (in un negozio virtuale il cliente può cercare di tutto, specie nelle grandi piattaforme), misure completamente diverse, problematiche di imballo e anche fisiche di stoccaggio, spesso con anomalie per noi logistici. >



economico), in funzione anche del momento storico che l'azienda sta vivendo.

TRA I VOSTRI CLIENTI VI SONO, IN NUMERO CRESCENTE, REALTÀ DELL'E-COMMERCE: QUALI "PLUS" OFFRE

volumi e grandi capacità. Questo ci ha consentito di acquisire una competenza unica che è quella specifica che si deve possedere per gestire le tante tipologie di un'attività di eCommerce. A cominciare dalla flessibilità più totale, non solo quindi natalizia o estiva,



Tutto questo è arrivato ex-novo con la logistica dell'eCommerce.

EFFETTUATE ANCHE LE CONSEGNE DELL'ULTIMO MIGLIO?

Non lo facciamo nella stragrande maggioranza dei casi, perché i grandissimi player dell'eCommerce hanno tutti una notevole capacità contrattuale nell'acquisire questi tipi di servizio e GEODIS non possiede al momento una divisione express courier. Visto la capacità e il savoir faire che ci distinguono stiamo ragionando sulla possibilità invece di attivare una rete di servizi espressi da riservare però alle piccole-medie aziende.

QUANTO A LOCATION DEI MAGAZZINI, L'ECOMMERCE COSTRINGE A SCELTE INEDITE?

Abbiamo avuto sì una scelta inedita a Rovigo, area che non ha caratterizzazione logistica. In ogni caso la risposta è negativa: Roma, Milano, Bologna e i loro hinterland sono le aree più richie-

ste dai grandi player, le stesse richieste dagli attori della logistica tradizionale.

LOGISTICA 4.0 E LOGISTICA COLLABORATIVA SONO TEMI/TENDENZE CENTRALI PER IL SETTORE; COME SI STA MUOVENDO AL RIGUARDO GEODIS?

Come gruppo abbiamo costruito in Francia un'entità di sviluppo tecnologico per cercare e scegliere applicazioni che possano essere adeguate al mondo del trasporto, oltre che della logistica. Oggi facciamo esperimenti coi big data per vedere se riusciamo a sfruttare tali competenze con software specifici che creino dati previsionali e in grado di anticipare eventi su cui intervenire per tempo. Stiamo lavorando nel mondo dell'automazione dei magazzini con robot (ne stiamo testando uno a Roma con movimenti antropomorfi). Tutto ciò non è propriamente logistica 4.0 ma sviluppo tecnologico, sebbene negli ultimi sei mesi ci sia una maggior attenzione a questi temi

in seno al Gruppo. Quanto alla collaborativa logistics è un po' meno nuovo come concetto e comunque se la logistica non è collaborativa difficilmente diventa una buona logistica; se poi per logistica collaborativa si intende mettere più industry con lo stesso player cercando sinergie, allora il concetto è maturo, anche se si scontra con logiche di natura commerciale, da contestualizzare e sviluppare sul lungo termine e ciò non sempre è fattibile.

PARTE DELLA TENUTA DELL'ECONOMIA ITALIANA SI DEVE ALLA CRESCITA DELLE ESPORTAZIONI; CI SONO CLIENTI ITALIANI CHE CHIEDONO LA VOSTRA SPECIFICA CONSULENZA NELL'ESSERE ACCOMPAGNATI NELLA PENETRAZIONI DI NUOVI MERCATI?

Assolutamente sì, noi possiamo replicare l'offerta su scala mondiale. Tutto va contestualizzato, tenendo ben presente che nostra caratteristica peculiare è comunque quella di proporre attività su misura. ■

Il Gruppo Basso dà spazio alle imprese

L'azienda veneta, con alle spalle 85 anni di storia, opera nel settore immobiliare e non solo. Intervista con il presidente Mario Basso.



MARIO BASSO

Il Gruppo Basso, che opera nell'ambito del corporate real estate, ha una storia che inizia nel Veneto nel lontano 1930. Quindi, oltre ottant'anni di attività. Ne parliamo con il presidente Mario Basso: "Mio padre, Angelo Basso, in quell'anno, costituì l'omonima

impresa di costruzioni, facendosi parte attiva nella ricostruzione infrastrutturale veneta, dopo la Grande Guerra. Seguendo un disegno di crescita organica, io e mia sorella, con validi collaboratori e il contributo della terza generazione, siamo giunti alla struttura attuale". Una struttura, quella odierna, articolata in maniera multiforme.

CI PUÒ PRESENTARE LE DIVERSE REALTÀ DEL GRUPPO?

Gruppo Basso Spa è la capogruppo e property company, i cui asset, dislocati in tutto il centro e nord Italia, vengono commercializzati direttamente a marchio Lefim, per la vendita o la locazione. Il portafoglio risulta differenziato per tipologia di destinazione d'uso - commerciale, direzionale, industriale, logistica e ricettiva - nonché per ubicazione geografica. All'attività di promozione e di sviluppo immobiliare risultano sinergici i core business delle con-

Resorts Srl. Quest'ultima, si è affermata nel mercato ricettivo trevigiano nel 2009, non solo come hospitality & event management company, ma quale sostenitrice e promotrice del concept proprio, quale gestore di "alberghi per le imprese".

QUAL È LA MISSION DEL GRUPPO?

Dare spazio alle imprese. Vi dirò di più: continuare a operare, a crescere e a migliorare nel pieno rispetto di quello che, storicamente, è il grande punto di forza del Gruppo. Il motivo per cui i grandi operatori della Gdo, del retail e della logistica, senza tralasciare i piccoli artigiani, i commercianti al dettaglio e i corrieri locali, continuano a scegliere i nostri immobili per le proprie sedi e filiali è la condivisione con il cliente dei benefici delle economie di scala relativi all'utilizzo di uno spazio nel quale godere di un servizio a 360°, erogato e garantito da parte di un unico partner solido, certificato e quotidianamente presente: ciò che ci differenzia dal semplice proprietario immobiliare o dall'asset company di natura finanziaria.

PER QUANTO RIGUARDA IL SETTORE DELLA LOGISTICA, IL GRUPPO BASSO È FORTEMENTE RADICATO NEL NORD EST DEL PAESE. AVETE PROGETTI DI ESPANSIONE ANCHE IN ALTRE AREE?

Certamente: oltre ai magazzini cross dock presentati nelle principali province e alle piattaforme logistiche, già realizzati e disponibili a Treviso, Udine e Pordenone, nel nostro portafoglio



L'area di proprietà del Gruppo Basso ubicata nei pressi dell'uscita Imola dell'A14, l'autostrada adriatica Bologna-Taranto



Una fase della produzione di elementi prefabbricati

disponiamo di diverse aree edificabili che risulterebbero strategiche agli operatori logistici per la loro stessa ubicazione, dal punto di vista viabilistico e di visibilità commerciale, oltre che per il fatto di poter esser realizzate secondo le esigenze specifiche dell'utilizzatore finale. Queste, differenzia-



Un immobile firmato Gruppo Basso

te per dimensionamento e localizzazione, sono ubicate a Venezia, Imola, Firenze e Pisa. Inoltre, considerata la capillarità con cui sono distribuite le nostre strutture retail, mettiamo a disposizione degli operatori della logistica e dell'eCommerce anche le nostre gallerie e i parchi commerciali per l'installazione dei cross docker e dei punti pick and pay.

QUALI SONO I TRATTI DISTINTIVI DEI VOSTRI MAGAZZINI/PIATTAFORME LOGISTICHE?

Il grande vantaggio competitivo, che distingue i nostri asset dagli

immobili comunemente presenti nel mercato, risiede, primariamente, nelle specifiche costruttive con cui sono stati da noi progettati ed edificati. Solo a titolo esemplificativo cito le grandi luci presenti grazie all'impiego del nostro sistema costruttivo "LINEA FLY", gli elevati livelli di sicurezza antisismica e di resistenza al fuoco, la vivibilità degli spazi, misurabile in termini di efficien-

za energetica (LED) e aerazione degli spazi (calcestruzzi fotocatalitici) e nel fatto che sono stati costantemente mantenuti nel tempo. Dopodiché, credo i nostri clienti apprezzino quotidianamente il ser-

vizio erogato dalla struttura di collaboratori e il loro know-how specialistico.

QUALI ALTRI SERVIZI OFFRITE AGLI OPERATORI LOGISTICI, OLTRE ALLA VENDITA/LOCAZIONE DI SPAZI?

Il Gruppo si propone al cliente come unico interlocutore per provvedere al dialogo con le amministrazioni, per fornire un adeguato supporto amministrativo e legale, provvedendo alla manu-

tenzione ordinaria e straordinaria dei fabbricati da esso occupati o posseduti - rifacimento periodico dei piazzali e messa a nuovo delle banchine di carico, adattamento del frazionamento degli spazi, ecc., intervenendo direttamente nella gestione condominiale come, eventualmente, nella commercializzazione di altri fabbricati da esso dismessi.

DAL VOSTRO PUNTO DI VISTA QUALI SONO LE TENDENZE CHE IL MERCATO IMMOBILIARE LOGISTICO STA EVIDENZIANDO?

Il comparto della logistica, colpito solo marginalmente dalla crisi degli ultimi anni, ha continuato a esprimere il suo potenziale positivo anche durante il 2016, come nell'anno precedente. La domanda locativa è rimasta focalizzata sugli immobili già edificati e di standing medio-alto, concentrandosi prevalentemente su Firenze, Milano, Venezia e Treviso. Gli investitori invece si sono concentrati principalmente sui grandi portafogli e, diversamente dagli altri ambiti, hanno incontrato il limite della carenza di offerta: gli asset premium, ufficialmente posti sul mercato, risulterebbero insufficienti rispetto alla domanda. Per il prossimo futuro, la nostra divisione Logistica stima un ulteriore incremento della domanda da parte degli operatori logistici dei settori retail, food, eCommerce, biomedicale e farmaceutico. Per questo sono fiducioso che le nostre aziende siano in grado di cogliere tali opportunità e continuino a soddisfare le esigenze degli operatori.

PERCHÉ UN OPERATORE LOGISTICO DOVREBBE SCEGLIERVI?

Perché non c'è paragone tra locare o acquistare un "semplice fabbricato" e utilizzare uno spazio di qualità, gestito e servito da persone, specializzate per fare questo, da 85 anni. ■

CLS espande la sua attività nel settore del riciclo dei rifiuti

La società, diventata rappresentante esclusivo in Italia dell'azienda tedesca HSM, produttrice di presse da imballaggio, sta guardando con molta attenzione a questo mercato che ritiene "ad alto potenziale".

di **Stefano Pioli**



MICHELE CALABRESE

La recente, ultima edizione di Ecomondo, la Fiera del recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile, svoltasi a Rimini, ha sottolineato, per partecipazione di espositori e pubblico, che la sostenibilità ambientale sta sempre più acquistando rilievo a tutti i livelli, dall'opinione pubblica agli operatori di ogni settore. In questo contesto, un posto di rilievo occupa il recupero e il riciclo dei rifiuti. Un settore nel quale la società CLS, del Gruppo italiano Tesa, già impegnata nel settore dei carrelli elevatori quale dealer esclusivo della Hyster, sta estendendo la propria attività. Infatti, l'azienda, sulla base di 60 anni di esperienza nella movimentazione dei materiali e nella logistica, ha recentemente esteso le proprie com-

petenze nel settore rifiuti grazie sia all'acquisizione della Ormic - azienda italiana produttrice di presse per imballaggio, con la quale la CLS collaborava nel campo della distribuzione - sia all'accordo per la distribuzione dei prodotti HSM, azienda tedesca leader nel settore delle presse per imballaggio. Su questa nuova esperienza dell'azienda, abbiamo intervistato il responsabile marketing Michele Calabrese.

QUALI SONO LE MOTIVAZIONI CHE VI HANNO SPINTO VERSO QUESTO IMPEGNO?

■ Premetto che siamo entrati nel mercato delle presse nel 2008, quando abbiamo iniziato a curare la distribuzione della Ormic, costruttore leader del settore nel nostro paese. Da allora abbiamo organizzato una rete importante ed efficiente sia di vendita sia di assistenza su tutto il territorio nazionale, compreso il Meridione. Quando, nel 2014, la Ormic ha chiuso ci siamo trovati davanti al problema del "che fare?". Infatti, avevamo un'estesa clientela, ripeto su tutto il territorio nazionale, che non volevamo perdere. La decisione è stata di andare avanti e di aumentare il nostro impegno nel settore. Abbiamo fatto una duplice mossa: abbiamo acquisito la Ormic e abbiamo in un secondo tempo preso la rappresentanza in Italia della HSM, azienda tedesca che è la più grossa in Europa, se non del mondo, per la costruzione

di presse. Questa azienda tedesca aveva fatto alcuni tentativi per avere una rappresentanza in Italia, ma senza successo, poi ha chiuso con noi, che siamo diventati suoi rappresentanti per tutta la gamma.

EVIDENTEMENTE, PER ASSUMERE TALE IMPEGNO, AVETE DATO UNA VALUTAZIONE POSITIVA DELLA SITUAZIONE DI UN MERCATO CHE È MOLTO LEGATO, CREDO, AL RICICLO. E COSÌ?

■ E' esatto, il mercato delle presse è strettamente connesso con il riciclo. E' un mercato che in Italia definirei "a macchia di leopardo". Una definizione che investe tutto il paese da nord a sud, con aree avanzate e aree rimaste indietro. Faccio un esempio, in Campania abbiamo Napoli che su questo fronte è molto arretrata, ma c'è anche Salerno che invece è "virtuosa". In generale, potremmo dire che il riciclo non è ancora molto diffuso, ma è in forte crescita, quindi presenta opportunità di sviluppo. Da qui il nostro impegno. Se andiamo a guardare la situazione più da vicino, c'è da sottolineare che la famosa "ecoballa" che raccoglieva in sé ogni tipo di rifiuto, poi spedito in discarica, sta via via scomparendo. Sta diventando marginale. I nostri clienti, ad esempio, fanno la raccolta dei rifiuti selezionandoli: mettono insieme il ferro, il vetro, la carta, la plastica e così via. Poi, una volta che il rifiuto è omogeneo, viene imballato per essere poi >

ulteriormente lavorato. La CLS, grazie ai suoi impianti, è in grado di effettuare questa, chiamiamola così, seconda selezione. Infatti, ad esempio, utilizziamo elettromagneti per selezionare il ferro e selezioniamo le plastiche per colore. Ripeto, siamo in presenza di un mercato che possiamo definire “non maturo”, ma con ampie potenzialità. La CLS ha le capacità per contribuire a gestire tale futura crescita.

RESTANDO IN QUESTO TEMA, RECENTEMENTE AVETE VENDUTO UNA MAXIPRESSA, PRODOTTA DALLA HSM, ALLA NAPPI SUD, IMPORTANTE AZIENDA CAMPANA DI RECUPERO E SELEZIONE RIFIUTI. UN SEGNO, PER USARE UN SUO TERMINE, DELLE “POTENZIALITÀ” DEL MERCATO, ANCHE MERIDIONALE?

■ Certamente. La Nappi Sud tratta annualmente 100 mila tonnellate di rifiuti, sia urbani che speciali, pericolosi e non. Li raccoglie, li trasporta, li recupera e li smaltisce: un ciclo completo. L'acquisto riguarda la maxipressa HSM VK8818R-FU, una macchina per la compattazione di PET, cartone e

le dimensioni appositamente studiate consentono infatti la massima saturazione in peso e volume dei camion, consumando fino al 40% di energia in meno rispetto alle macchine convenzionali.

MI SPIEGHI MEGLIO QUEST'ULTIMO PASSAGGIO...

■ Il problema centrale da risolvere, specialmente dall'angolazione dei costi, riguarda tutta la filiera del rifiuto e, quindi, anche il suo trasporto. Sotto questo aspetto entra in gioco la saturazione dei camion: quanto più si riempie, rispetto alle sue capacità sia sul versante del volume sia su quello del peso, più si abbassano i costi. Occorre garantire carichi bilanciati, infatti se il rifiuto viene compattato troppo saturando il camion sotto l'aspetto del peso, ma non del volume. La pressa acquistata dalla Nappi offre le garanzie che tale bilanciamento sia ottimizzato, da qui il risparmio sui costi.

UN'ULTIMA DOMANDA. SIAMO DAVANTI, COME LEI DICEVA, A UN MERCATO

LA SOCIETÀ CLS

E' un'azienda di servizi, del gruppo italiano Tesa, dedicata alla vendita, al noleggio e all'assistenza di carrelli elevatori, macchine e attrezzature per ogni settore della logistica. CLS è dealer esclusivo in Italia della gamma di carrelli elevatori Hyster, prodotti dal gruppo Nacco Industries tra i primi leader mondiali del settore. Con un organico di oltre 300 persone, la direzione generale a Carugate, Milano, una direzione operativa a Roma, 11 filiali, 6 centri operativi, 4 centri logistici, 180 officine mobili, 5.000 mezzi a noleggio, 150 modelli da 1 a 56 tonnellate, fanno dell'azienda una “solution company” al servizio della piccola e grande impresa italiana, per soluzioni e servizi nelle scelte di movimentazione dei materiali e della logistica.

“NON SATURO”. IN TALE SITUAZIONE, QUAL È IL GIUSTO APPROCCIO CON IL CLIENTE?

■ Il primo passo è capire cosa serve al cliente, cosa è più conveniente, quale macchina potrebbe garantire le migliori performance. CLS è in grado di soddisfare le esigenze di clienti di ogni dimensione, dalle piccole e medie imprese fino ai grandi centri per la raccolta differenziata, inserendosi trasversalmente su settori diversi: dal printing al food, con un'attenzione particolare per il green. L'ampia gamma di macchine che poniamo a disposizione dei clienti include infatti presse verticali, orizzontali automatiche e semiautomatiche, “dewatering machine” e trituratori per la distruzione di documenti, che ottimizzano la gestione dei rifiuti in termini di costi, tempo ed efficienza. Tutti gli impianti, dalle presse per imballaggio più compatte ai grandi impianti di selezione, uniscono la tecnologia tedesca d'avanguardia all'esperienza di nostri team tecnici che sono disponibili su tutto il territorio italiano. Inoltre, come sottolineavo in precedenza, forniamo un'assistenza tecnica al cliente tutta orientata all'aumento della produttività della macchina. Siamo convinti di poter riscuotere ulteriore successo nel mercato della valorizzazione dei rifiuti solidi, proponendo soluzioni innovative ad alto valore aggiunto, personalizzate in base alle esigenze di ciascun cliente. ■



La maxipressa HSM VK8818R-FU acquistata dalla Nappi Sud

rifiuti in genere, dotata di perfora-bottiglie estraibile e di controllo in frequenza dei motori pompa uniti a logiche costruttive semplici e innovative, che consente la produzione di balle con altissima efficienza. Il loro peso specifico, tra i più elevati della categoria, e

Accordo nel parlamento europeo sulla gestione dei porti

A larga maggioranza, dopo anni di dibattiti, è stata approvata una risoluzione tesa a favorire più trasparenza sui finanziamenti pubblici e a creare maggiori attrattive per interventi privati.

di **Carlotta Valeri**

Nella comunicazione del 3 ottobre 2012 intitolata "Atto per il mercato unico - Insieme per una nuova crescita", la commissione europea aveva ribadito che "l'attrattiva del trasporto marittimo dipende dalla disponibilità, efficienza e affidabilità dei servizi portuali e dalla necessità di affrontare aspetti relativi alla trasparenza dei finanziamenti pubblici e dei diritti portuali, nonché agli interventi di semplificazione amministrativa nei porti, e della revisione delle restrizioni alla fornitura di servizi portuali". In particolare, la comunicazione si era focalizzata sull'aspetto della trasparenza dei finanziamenti pubblici. Ora, a metà dicembre, il parlamento europeo ha approvato a larga maggioranza una risoluzione legislativa sulla portualità europea che dovrebbe consentire maggiore trasparenza sia ai contributi che le linee di trasporto pagano per i servizi portuali sia ai fondi pubblici destinati ai porti e contribuire ad attrarre maggiori investimenti privati.

"Dopo 15 anni di discussione sulla politica europea dei porti, abbiamo finalmente trovato un accordo: i modelli di gestione dei porti esistenti possono essere mantenuti e per la prima volta vi è un'enfasi sulle buone condizioni di lavoro, che sono una parte importante della competitività dei porti e un punto per noi non negoziabile. Inoltre, la trasparenza finanziaria è al centro dell'ac-

cordo, che dovrebbe facilitare il lavoro della commissione su un regime di aiuti di Stato coerente e favorire gli investi-

ritimo dell'Unione transita per i porti marittimi della rete Ten-T, ha ritenuto opportuno che, "al fine di conseguire

Container in un terminal del porto di Amburgo



menti nei porti", ha affermato il relatore Knut Fleckenstein, tedesco del partito socialdemocratico.

Le norme approvate dal parlamento europeo introducono l'obbligo per le autorità portuali di mostrare in modo chiaro nei loro sistemi di contabilità i fondi pubblici che hanno ricevuto, oltre a altre disposizioni per migliorare la trasparenza sui metodi di definizione dei costi dell'uso delle infrastrutture. Per quanto riguarda la loro applicazione, il parlamento, sottolineando che la stragrande maggioranza del traffico ma-

l'obiettivo del presente regolamento in modo proporzionato senza imporre oneri non necessari agli altri porti", le norme vengano recepite dai porti marittimi della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo della mobilità, o perché gestisce più dello 0,1% del totale delle merci dell'Unione o del traffico passeggeri, o perché migliora l'accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche. "È tuttavia opportuno che il presente regolamento lasci agli Stati membri la possibilità di >

decidere se applicarlo o meno ai porti marittimi della rete globale situati nelle regioni ultraperiferiche. Gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la possibilità di introdurre deroghe onde evitare oneri amministrativi sproporzionati per i porti marittimi della rete globale il cui traffico merci annuale non giustifica l'applicazione integrale del presente regolamento".

La risoluzione del parlamento europeo dedica particolare attenzione all'efficienza dei servizi portuali



Uno dei primi articoli della risoluzione approvata sottolinea, in particolare, che "La definizione di un quadro chiaro di disposizioni trasparenti, eque e non discriminatorie relative al finanziamento e alla tariffazione dell'infrastruttura e dei servizi portuali è fondamentale per garantire che la strategia commerciale e i piani di investimento dei porti e, se del caso, le politiche nazionali generali in materia di porti rispettino pienamente le norme in materia di concorrenza. In particolare, la trasparenza delle relazioni finanziarie consente un controllo equo ed efficace degli aiuti di Stato, prevenendo in tal modo le distorsioni del mercato. In questa prospettiva, le conclusioni del consiglio del 5 giugno 2014 chiedono alla commissione di esplorare orientamenti in materia di aiuti di Stato relativi ai porti marittimi

al fine di garantire una concorrenza leale e un quadro normativo stabile per gli investimenti nel settore portuale".

Come accennato nella dichiarazione del relatore Fleckenstein, il regolamento approvato non impone un modello specifico di gestione dei porti marittimi e non incide in alcun modo sulla competenza degli Stati membri a fornire, nel rispetto del diritto dell'Unione, ser-

vizi non economici di interesse generale. Infatti, su tale argomento afferma: "Sono possibili vari modelli di gestione dei porti, a condizione che il quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e le norme comuni in materia di trasparenza finanziaria di cui al presente regolamento siano rispettati".

Non sono poste limitazioni all'ente di gestione del porto, o all'autorità competente, neanche nella predisposizione di un proprio sistema di tariffazione, "purché i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale pagati dagli operatori di navi o dai proprietari dei carichi siano trasparenti, in particolare, chiaramente identificabili e non discriminatori, e contribuiscano alla manutenzione e allo sviluppo dell'infrastruttura e degli impianti di servizio e alla prestazione dei servizi necessari a compiere o facilita-

re le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale e nelle vie navigabili che danno accesso ai porti rientranti nella competenza dell'ente di gestione del porto".

Un altro aspetto su cui si concentra la risoluzione riguarda le dogane: "La semplificazione delle procedure doganali può apportare consistenti vantaggi economici per i porti marittimi in termini di competitività. Al fine di promuovere eque condizioni di concorrenza e ridurre le formalità doganali, è importante che le autorità competenti degli Stati membri adottino un approccio idoneo ed efficace basato sui rischi. In tale contesto, è necessario che la commissione esamini la necessità di adottare misure adeguate per ridurre le formalità di dichiarazione nei porti marittimi e contrastare la concorrenza sleale".

Nell'interesse di una gestione dei porti efficiente, sicura e corretta sul piano ambientale, il regolamento approvato dal parlamento europeo sottolinea che: "l'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbero avere la facoltà di imporre ai prestatori di servizi portuali di essere in grado di dimostrare di essere in possesso dei requisiti minimi necessari per garantire la fornitura dei servizi in modo adeguato. Tali requisiti minimi dovrebbero essere limitati a una serie di condizioni chiaramente definita ed essere trasparenti, obiettivi, non discriminatori, proporzionati e pertinenti ai fini della fornitura di servizi portuali. agli obiettivi generali del presente regolamento, i requisiti minimi dovrebbero contribuire a un elevato livello di qualità dei servizi portuali e non dovrebbero introdurre ostacoli al mercato". Inoltre, per garantire servizi di alta qualità, le norme prevedono una formazione su salute e sicurezza per i fornitori di servizi portuali. Questi requisiti di formazione dovrebbero essere regolarmente aggiornati per rispondere alle sfide dell'innovazione tecnologica. ■

Dedicato a chi ha fatto molta strada



sferica.net

TRANSPOTEC
LOGISTEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 22-25 febbraio 2017

www.transpotec.com | [f](#) [t](#) [in](#)

Located in



Co-located with

SaMoTer

In partnership with



Organized by



Be inspired



Entrate nella nostra idea di logistica.

Pensiamo a nuovi sistemi energetici. Pensiamo a una nuova connettività con tecnologia Smart. Pensiamo a nuove soluzioni per movimentare le merci e per migliorare l'efficienza delle vostre operazioni logistiche. Pensiamo a una automazione semplice.

Le nostre idee muovono la logistica e vi portano fra le tecnologie del futuro.

think
Future

think
Toyota

TOYOTA

Scoprite le nostre idee www.toyota-forklifts.it

MATERIAL HANDLING