

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



SEMPRE PIÙ NAVI NEL MEDITERRANEO

Il "cosa fare" dei porti italiani e della nostra politica per competere con gli scali esteri e per essere al servizio dei mercati europei

L'autotrasporto più vecchio d'Europa

EDITORIALE
FORSE E' ORA
DI FARE CHIAREZZA

CONSHIP-SRM
INDAGINE SULLA VIA
DEI CONTAINER

FREIGHT LEADERS COUNCIL
I TANTI PROBLEMI
DELL'INTERMODALITA'



SAVE THE DATE

SUPPLY CHAIN

L'ABC PER COSTRUIRE UN SISTEMA CIRCOLARE

ALLINEARE COMPETENZE
BREVETTARE SOLUZIONI
CONDIVIDERE DATI E FLUSSI

CONVEGNO

BUONE PRATICHE E TEORIE
DELLA REVERSE LOGISTICS

24 GENNAIO 2019

CENTRO CONGRESSI PALAZZO STELLINE
MILANO, CORSO MAGENTA 61
ORE 9.00-13.00

PER INFO: ASSOLOGISTICA C&F
TEL. 02.6691567
assologicaculturaeformazione.com

EVENTO GRATUITO, PREVIA REGISTRAZIONE
su <http://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-convegni.html>

FORSE E' ORA DI FARE CHIAREZZA...

Servono scelte su porti, autotrasporto, ferrovia ...

LA STIMA DELL'ISTAT SULLA PRODUZIONE INDUSTRIALE DI NOVEMBRE, IN CALO DEL 2,6% SULLO STESSO MESE DEL 2017, E IN FLESSIONE SUL MESE PRECEDENTE, AGGRAVA LA TENDENZA DELLA NOSTRA ECONOMIA VERSO LA STAGNAZIONE. DI CONSEGUENZA, COME SOTTOLINEA LA CONFINDUSTRIA, LA CENTRALITÀ DELLA QUESTIONE INDUSTRIALE E QUELLA DELLA RIPRESA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI, PRIMA DI TUTTO IN INFRASTRUTTURE, SI PRESENTANO COME DUE SFIDE DECISIVE PER LA CRESCITA DEL PAESE. A LIVELLO POLITICO, PERÒ, NON SI VEDONO RISPOSTE CHIARE SU QUESTO TERRENO. ANCHE IL TRASPORTO E LA LOGISTICA SONO IN ATTESA DI DECISIONI. IL 7 DICEMBRE TUTTE LE ASSOCIAZIONI DELL'AUTOTRASPORTO HANNO FIRMATO UN COMUNICATO INTITOLATO "BASTA INDUGI. SERVONO MISURE IMMEDIATE PER IL RINNOVO DEL PARCO CIRCOLANTE". UNA PRESA DI POSIZIONE MOLTO FORTE, CHE, DOPO AVER MESSO IN EVIDENZA CHE IL NOSTRO PARCO VEICOLI È IL PIÙ VECCHIO D'EUROPA, SOTTOLINEA LE DIFFERENZE DI COME VIENE TRATTATO IL SETTORE IN ALTRI PAESI EUROPEI, COME LA FRANCIA E LA GERMANIA. MENTRE NOI "DIBATTIAMO", GLI ALTRI "DECIDONO" (IL SERVIZIO A PAG. 32). MANCA CHIAREZZA ANCHE SULLA PORTUALITÀ. LO DIMOSTRA UN DIBATTITO A VENEZIA SULLE SORTI DEL PORTO. SORTI SULLE QUALI NELLA MAGGIORANZA DI GOVERNO APPAIONO POSIZIONI CONTRASTANTI. CI SAREBBE CHI VUOLE VENEZIA SENZA PORTO (VEDERE PAG. 42). SULLE AUTORITÀ PORTUALI INCOMBE INOLTRE IL PERICOLO, DESTABILIZZANTE, DI UN VETO EUROPEO AI FINANZIAMENTI PUBBLICI CHE VERREBBERO CONSIDERATI COME "AIUTI DI STATO". TUTTO CIÒ HA PORTATO IL PRESIDENTE DELLA CONFITARMA, MAURO MATTIOLI, AD Affermare CHE "IL PAESE RISCHIA DI RINVIARE DI VENT'ANNI LE SCELTE STRATEGICHE PER IL FUTURO". SULLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI, CHE SONO ESSENZIALI PER UNO SVILUPPO DELL'INDUSTRIA, DELLA LOGISTICA E DELLA PORTUALITÀ MERIDIONALE, SI È SEMPRE IN ATTESA, DA QUASI UN ANNO, DEL DECRETO CHE DEFINISCA INCENTIVI E SEMPLIFICAZIONI BUROCRATICHE. ERA STATO PROMESSO PER FINE DICEMBRE, MA FINORA NON SI È VISTO. SULLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ, COME ABBIAMO POSTO IN EVIDENZA NELL'ULTIMO NUMERO DI EUROMERCI, MANCANO, OLTRE A INDICAZIONI PRECISE SULLE INFRASTRUTTURE, DECISIONI CHE RENDANO STABILE LA "CURA DEL FERRO", AVVIATA DAL PASSATO GOVERNO. OCCORRE USCIRE RAPIDAMENTE DA QUESTE POSIZIONI DI STALLO, IL RESTO DEL MONDO NON ASPETTA ...

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

Commercio mondiale

**RALLENTAMENTO "CONTROLLATO"
PER GLI SCAMBI INTERNAZIONALI**

26

Contract Logistics

**LOGISTICA: UN SETTORE DINAMICO
CHE GUARDA ALL'INNOVAZIONE**

28

Autotrasporto

**UN PARCO AUTOMEZZI
PIU' VECCHIO D'EUROPA**

32

Cover

**IL FUTURO DEI NOSTRI SCALI
SI GIOCA A LIVELLO TERRESTRE**

37

Portualità e logistica: Contship-Srm

**UN'INDAGINE SULLA VIA
DEI CONTAINER DA TRE REGIONI ITALIANE**

39

Sistema Logistico Nazionale

**LE TANTE PROBLEMATICHE
DELL'INTERMODALITA'**

44

Primo Piano

**LA LOGISTICA S'IMPARA
A SCUOLA**

50

Primo Piano

**AUTOMAZIONE E ROBOT
NEL SETTORE DELLA LOGISTICA**

54

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

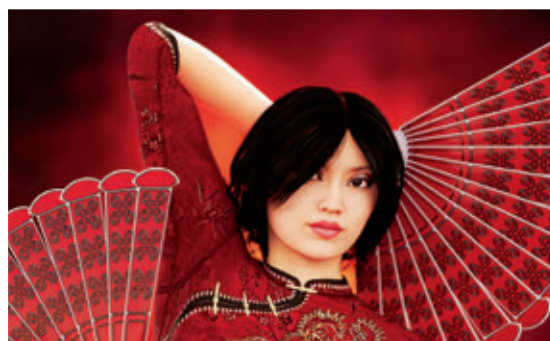
4

NEWS

8

DALLE AZIENDE

12



Secondo il rapporto Ice-Prometeia, le previsioni sul commercio mondiale, anche se di "freno", sono lontane dagli scenari drammatici che da più parti, di recente, sono stati evocati causa le tensioni commerciali tra Usa e Cina (servizio a pag. 26)



L'Osservatorio Gino Marchet del Politecnico di Milano, oltre a sottolineare che l'outsourcing è in costante crescita, rileva che nella logistica si stanno portando avanti innovazioni anche nel settore del customer service (servizio a pag. 28)



SMART, PRATICA ED ECONOMICA. COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

Programmazione Inverno 2019

9 GENNAIO - CORSO

SICUREZZA SUL LUOGO DI LAVORO:
TUTELE E RISCHI PENALI

10 GENNAIO - CORSO

PROJECT MANAGEMENT
a cura di Asset Management S.r.l.

17 GENNAIO

TAVOLA ROTONDA SULLE PRINCIPALI TEMATICHE
DOGANALI E CONFRONTO CON GLI OPERATORI
CORSO DI DIRITTO E TECNICA DOGANALE
(LIVELLO 3)

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

24 GENNAIO - CONVEGNO

SUPPLY CHAIN: L'ABC PER COSTRUIRE UN SISTEMA
CIRCOLARE - Allineare competenze, Brevettare
soluzioni, Condividere dati e flussi
(Palazzo delle Stelline - Milano)

30 GENNAIO - CORSO

DALLA LOGISTICA ALLA SUPPLY CHAIN, STRATEGIE
E SOLUZIONI PER RENDERE EFFICACI ED EFFICIENTI I
FLUSSI LOGISTICI

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica e Certiquality

5 FEBBRAIO - CORSO

ECOMMERCE E LOGISTICA, COME AVVIARE
UN'ATTIVITÀ ONLINE DI SUCCESSO

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

14 FEBBRAIO - CORSO

I KPI PER IL MONITOR INTEGRATO SULL'INTERA
SUPPLY CHAIN

Corso in collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

20 FEBBRAIO - CORSO

COMPITI E RUOLO STRATEGICO DEL RESPONSABILE
DEI TRASPORTI

27 FEBBRAIO - CORSO

GDPR E NUOVE REGOLE PER LA PROTEZIONE DEI
DATI PERSONALI - Applicazioni Business to Business
(per aziende di logistica e manifatturiere) e interazioni
con la norma ISO 9001

In collaborazione con Certiquality
e Federchimica - SC Sviluppo Chimica

6 MARZO 2019 - CORSO

IL CONTRATTO DI TRASPORTO ALLA LUCE DELLE
NUOVE DISPOSIZIONI MINISTERIALI

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica e Certiquality

14 MARZO 2019 - CORSO

SMALTIMENTO DEI RIFIUTI E TUTELA DELL'AMBIENTE:
RISCHI (ANCHE PENALI) E OBBLIGHI PER L'IMPRESA

20 MARZO 2019 - CORSO

COME FARE RETE TRA IMPRESE LOGISTICHE,
MANTENENDO IDENTITÀ E AUTONOMIA

28 MARZO 2019 - CORSO

DALLA LEAN DISTRIBUTION ALLA LEAN LOGISTICS
E AL LEAN THINKING (APPROCCIO LEAN,
ANCHE IN CHIAVE 4.0)

In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica



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

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

www.assologisticaculturaeformazione.com

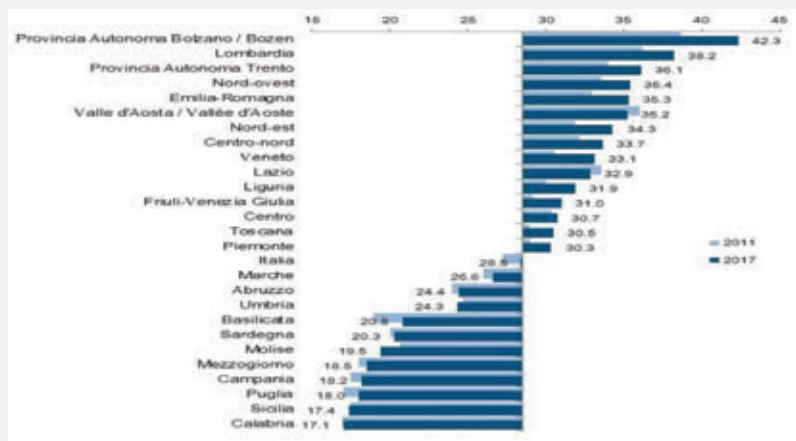
Tira aria di recessione

A novembre, secondo le stime dell'Istat, la produzione industriale è calata su ottobre dell'1,6%, mentre è diminuita su novembre 2017 del 2,6%. Quest'ultimo è il dato più preoccupante. Infatti, come si può vedere dal grafico che pubblichiamo (pag. 5), in tutto il 2018 l'andamento della produzione è andato calando rispetto all'anno precedente, mettendo in evidenza una tendenza negativa. Altra aggravante è rappresentata dai dati che vengono dall'Europa: la produzione tedesca cala a novembre dell'1,9%, in Francia dell'1,3%, in Spagna dell'1,5%. Numeri che potrebbero mettere in crisi il nostro export, sbilanciato sui paesi europei. Altro dato negativo riguarda il crollo della produzione nel settore auto: meno 27% sul 2017. Un dato che ha pesanti conseguenze anche sull'indotto. Come sottolineano molti imprenditori, sta tirando "un'aria di recessione". Lo scenario del paese è anche "appesantito" dai dati sociali che arrivano dal Mezzogiorno, secondo le stime Istat

Pil per abitante

Fonte: ISTAT

(2011 e 2017, per regione, in migliaia di euro)



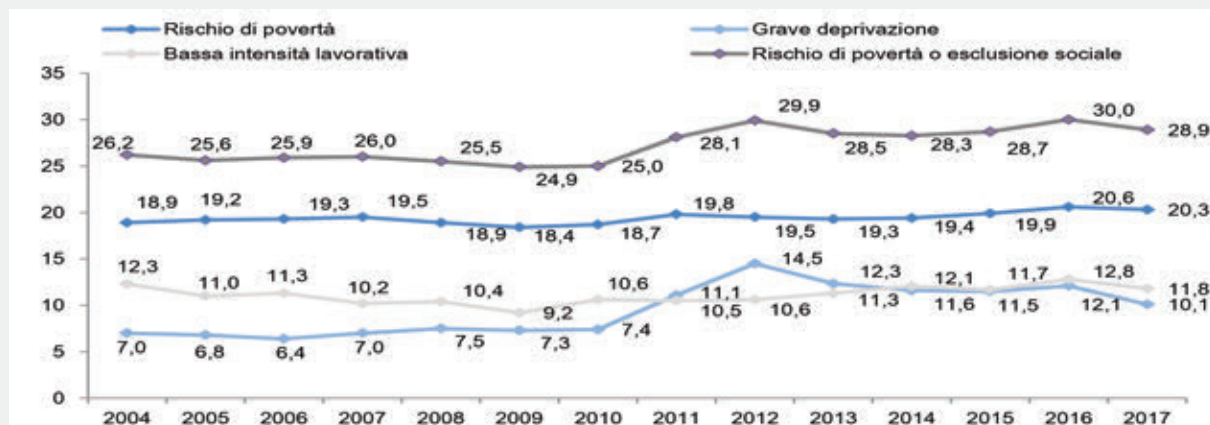
sul Pil del 2017 a livello territoriale. Un dato emerge con chiarezza: il divario tra le "due Italie", quella del Mezzogiorno e quella del nord continua a crescere; nel sud, il livello del Pil pro capite è di 18,5 mila euro, inferiore del 45% rispetto a quello del centro-nord. In ter-

mini di reddito disponibile per abitante il divario scende al 35,3%. Questa forte differenza si riflette ovviamente sulla spesa pro capite delle famiglie rivolta ai consumi, spesa che l'Istat calcola di 20,4 mila euro nel nord-ovest, 20,2 mila euro nel nord-est, 18,3 mila eu-

Italia e povertà

Fonte: ISTAT

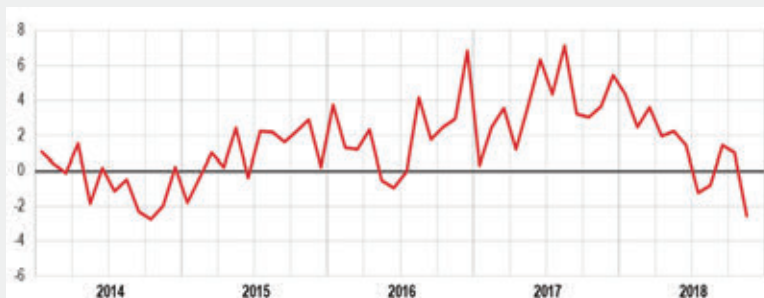
(2014-2017, indicatori di povertà o esclusione sociale, per 100 abitanti)



Produzione Industriale

Fonte: ISTAT

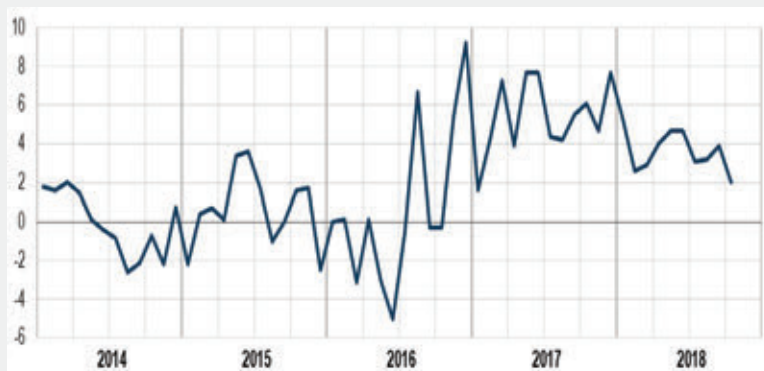
(gen. 2014-nov. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, base 2015=100)



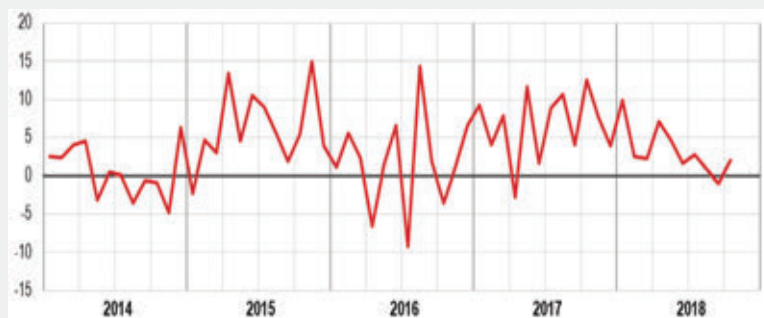
Andamento dell'industria

Fonte: ISTAT

(fatturato, gen. 2014-ott. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, base 2015=100)



(ordinativi, gen. 2014-ott. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, base 2015=100)



ro al centro e 13,3 mila euro nel Mezzogiorno, con un divario negativo tra Mezzogiorno e centro-nord del 32,4%. Come dicevamo, si rafforza nel tempo il divario tra le grandi aree territoriali del paese, infatti, nel 2017, a fronte di una crescita del Pil nazionale dell'1,6% rispetto all'anno precedente, l'Istat stima un incremento del 2,2% nel nord-ovest, dell'1,9% nel nord-est, dell'1% nel Mezzogiorno e dello 0,9% al centro. Esaminando il reddito disponibile per abitante, misurato in termini nominali, nel 2017 è stato pari a 21,9 mila euro nel nord-ovest, a 21,4 mila euro nel



nord-est, a 19,5 mila euro nel centro e a soli 13,7 mila euro nel Mezzogiorno. I termini del problema del "solco" tra nord e sud sono evidenti, e anche drammatici, se si considera che quella milanese è la provincia con il valore aggiunto più alto per abitante, con 47,1 mila euro, mentre all'ultimo posto c'è quella di Agrigento con 13,2 mila. Spostando l'analisi sull'andamento del Pil negli ultimi anni, appare evidente la "differenza di passo" esistente tra nord e sud: tra il 2011 e il 2017, il Mezzogiorno ha segnato una flessione del 0,5% medio annuo, mentre nel nord-ovest si registra una sostanziale stabi-

Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(ott. 2018, variazioni % tendenziali, dati provvisori in valore, base 2015=100)

PROSPETTO 2. COMMERCIO AL DETTAGLIO PER FORMA DISTRIBUTIVA E SETTORE MERCEOLOGICO
Ottobre 2018, variazioni percentuali tendenziali su dati in valore (base 2015=100) (a)

FORMA DISTRIBUTIVA E SETTORE MERCEOLOGICO	ott 18 ott 17	gen-ott 18 gen-ott 17
Grande distribuzione	+1,1	+0,8
Alimentari	+1,4	+1,2
Non alimentari	+0,8	+0,2
Imprese operanti su piccole superfici	+0,5	-1,3
Alimentari	+2,8	+0,1
Non alimentari	-0,1	-1,8
Commercio elettronico	+24,4	+12,6
Totale (b)	+1,5	+0,1

(a) Dei provvisori
(b) Le forme distributive rappresentate non esauriscono il totale del commercio al dettaglio.



lità e nel nord-est, unica area in miglioramento, un incremento dello 0,3%. Anche l'indagine, pubblicata dall'Istat recentemente, sulle condizioni di vita delle famiglie sottolinea il divario tra nord e sud. L'indagine, dopo aver posto in evidenza che nel 2016 il lavoro dipendente rappresentava, in media, la fonte di reddito individuale con il livello più elevato (17.370 euro circa, contro una media di 15.460 per il lavoro autonomo e poco oltre 14.665 per i redditi di natura pensionistica), stima che nel 2017 il 28,9% delle persone residenti in Italia era a rischio di povertà o di esclusione sociale secondo la definizione europea. All'interno di questo aggregato risulta pressoché stabile al 20,3% la percentuale di individui a rischio di povertà (era 20,6% nell'anno precedente) mentre si riducono i soggetti che vivono in famiglie gravemente deprivate (10,1% da 12,1%), come pure coloro che vivono in famiglie a bassa intensità lavorativa (11,8%, da 12,8%). Il Mezzogiorno resta l'area territoriale più esposta al rischio di povertà o esclusione sociale (44,4%), seppur in diminuzione rispetto al 2016 (46,9%). Il rischio è minore e in calo nel nord-est (16,1% da 17,1%) e, in misura meno ampia, nel nord-ovest (20,7% da 21,0%). Nel centro la quota è stabile al 25,3%.

Occupazione

Fonte: ISTAT

(2013-2018, attivazioni meno cessazioni, variazioni in migliaia sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



Lavoro e tipologia di contratto

Fonte: ISTAT

(2013-2018, variazioni in migliaia sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



CHINA TODAY

Salvaguardia ambientale: la Cina fa sul serio

Alla fine del 2015, in Cina, il comitato centrale del partito comunista e il Consiglio di Stato hanno accelerato il processo di salvaguardia ambientale, che era stato avviato già



nel novembre del 2012 dal 18° Congresso nazionale del partito. In particolare, il presidente Xi Jinping, nell'ottobre scorso, ha sottolineato l'importanza dell'iniziativa "Beautiful China" chiedendo una "maggiore

velocità" nel portare avanti la riforma del sistema produttivo per tener sempre più conto delle esigenze ambientali. Il problema è stato affrontato con molta convinzione. Ad esempio, sono state introdotte pesanti multe e anche la possibilità di chiudere gli impianti per quelle imprese che non controllano le proprie emissioni e non ne trasmettano i relativi dati alle amministrazioni che si occupano della protezione ambientale. Anche i responsabili del controllo dell'inquinamento dell'acqua possono essere multati o rimossi. Inoltre, chi infrange la legge sull'ambiente può essere multato fino a un milione di renminbi e perseguito penalmente. Dall'inizio del 2017, è anche partito il Piano nazionale per la prevenzione e per il controllo dell'inquinamento del suolo in particolare per quelle aree che in passato hanno ospitato industrie metallurgiche, di raffinazione di prodotti petrolchimici, di ingegneria chimica. In seguito al varo di tale Piano, a Pechino, ad esempio, sono state valutate 136 aree per la qualità del suolo, delle quali 27 sono state trovate inquinate: cinque sono state già risanate e altre sei stanno per esserlo. Simili provvedimenti sono stati presi in altre grandi città. Lo stesso Piano ha dedicato particolare attenzione per il risanamento di bacini di decantazione, in passato usati per lo smaltimento di rifiuti inquinanti, in primo luogo per quelli posizionati nei pressi di aree densamente popolate. In generale, si può affermare che la Cina sta facendo importanti progressi sulla strada del risanamento ambientale, lo dimostra il fatto che in tante grandi città la qualità dell'aria negli ultimi anni è migliorata, segnando una diminuzione di inquinanti di oltre il 30%. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Vittime sulle strade: obiettivo europeo lontano

Secondo le stime preliminari pubblicate a fine dicembre dall'Istat e dell'Automobile Club d'Italia, nel primo semestre del 2018, quindi prima della tragedia avvenuta il 14 agosto a Genova per il crollo del Ponte Morandi sulla A10 Genova-Savona-Ventimiglia, che ha coinvolto numerosi

metà dell'anno per quanto accaduto a Genova. La tragedia genovese, infatti, rientra nella casistica degli incidenti stradali con lesioni a persone, considerando che i tre fattori che influenzano le circostanze di incidente sono rappresentate dall'uomo e dal veicolo, ma anche dalla strada. Tornando ai dati del primo semestre, si stima che nel periodo gennaio-giugno gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia siano stati 82.942. La stima preliminare dei morti entro il trentesimo giorno è pari a 1.480, quella dei feriti a 116.560. Nei primi sei

Italia: le vittime sulla strada

Fonte: ISTAT

(2010-2018, numero e obiettivo europeo al 2020)



veicoli e ha causato 43 vittime, il numero di incidenti stradali con lesioni a persone è diminuito del 3% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Inoltre, il numero delle vittime della strada è tornato a diminuire di circa l'8%, dopo la crescita del 2017, e anche i feriti sono calati del 3% circa. Purtroppo, come dicevamo, questi numeri sono destinati a salire nella seconda

metà dell'anno, in relazione agli anni di riferimento 2001 e 2010 per la sicurezza stradale, il numero di morti è sceso mediamente del 25% rispetto al primo semestre 2010 e del 55% nel confronto con lo stesso periodo del 2001. La tendenza alla diminuzione della mortalità registrata nel primo semestre 2018, in confronto al periodo gennaio-giugno 2017, migliora il dato nazionale rispetto all'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime entro il 2020, ma se ne mantiene ancora lontano. Come si può vedere dal grafico, infatti, la situazione del semestre 2018 è comunque peggiore rispetto ai primi sei mesi del 2016, quando la "distanza" dall'obiettivo europeo per quanto riguarda le vittime della strada era sensibilmente migliore (204 unità nel 2016 contro le 343 del 2018). Secondo le stime, l'indice di mortalità, calcolato come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone moltiplicato 100, è pari a 1,8, in diminuzione rispetto al primo semestre 2017 (1,9). In particolare, la diminuzione delle vittime nel primo semestre del 2018 è stata legata soprattutto a una flessione registrata su autostrade (meno 15,7%) e su strade urbane (meno 8,3%). Anche per le strade

extraurbane si è registrato un calo delle vittime, lievemente più contenuto e pari a circa il 7%. Infine, le percorrenze medie annue sulle autostrade in concessione sono aumentate, nel primo semestre 2018 rispetto allo stesso periodo 2017, dello 0,1% per i veicoli leggeri e del 3,2% per i veicoli pesanti, mediamente dello 0,8%

Esportazioni in crescita nel terzo trimestre 2018

L'Istat stima che nel terzo trimestre del 2018, rispetto ai tre mesi precedenti, vi sia stata una crescita delle esportazioni diffusa a livello territoriale ma con intensità diverse tra le ripartizioni geografiche: più 4,3% per il Mezzogiorno e Isole, più 2,9% per il nord-ovest, più 0,7% per il centro e più



impatto sulla crescita dell'export nazionale (più 0,2 punti percentuali), mentre la Sicilia (più 18,9%), il Friuli Venezia-Giulia (più 10,8%), l'Emilia-Romagna (più 5,2%) e la Lombardia (più 5,1%) hanno contribuito per quasi 3 punti percentuali alla crescita complessiva. In particolare, le vendite di metalli di base

Export per aree geografiche

Fonte: ISTAT

(2011-2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



0,2% per il nord-est. Nei primi nove mesi dell'anno, inoltre, si è registrata una crescita molto sostenuta rispetto allo stesso periodo del 2017 per le Isole che hanno segnato un più 14%. A questo dato ha contribuito in maniera determinante la vendita di prodotti energetici in forte accelerazione (più 13,3%). Comunque un miglioramento dei risultati rispetto ai primi tre trimestri del 2017 si è registrato in quasi tutte le macroaree del paese: nord-est più 4,7%, Mezzogiorno più 3,8%, nord-ovest più 3,4%, mentre il centro è risultato in leggera flessione (meno 0,2%). Nello stesso periodo, tra le regioni più dinamiche all'export su base annua, si sono segnalate il Molise (più 40,8%), la Calabria (più 21,7%), la Basilicata (più 18,2%) e la Valle d'Aosta (più 10,7%) che tuttavia hanno presentato una forte polarizzazione settoriale e hanno avuto un contenuto

e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti, e di mezzi di trasporto, autoveicoli esclusi, dalla Lombardia, di prodotti petroliferi raffinati dalla Sicilia e di macchinari e apparecchi n.c.a. dall'Emilia-Romagna hanno contribuito alla crescita tendenziale dell'export nazionale nei primi nove mesi del 2018 per quasi un punto percentuale. Un impulso positivo alla crescita dell'export nazionale su base annua è giunto dalle vendite della Lombardia verso la Germania (più 6,7%), la Svizzera (più 13,9%), la Cina e la Polonia (più 19,2% per entrambe) e la Francia (più 5,1%) e del Friuli Venezia-Giulia verso la Svizzera (più 405,9%, dovuto principalmente alle vendite della cantieristica navale). Infine, nell'analisi provinciale dell'export, si sono segnalate le performance positive di Milano, Asti, Brescia, Siracusa, Varese, Piacenza e Gorizia.

HYPERMOTION 2018

A Francoforte il futuro della logistica

Le idee innovative, i sistemi logistici e di trasporto connessi in reti intelligenti al centro dell'interesse nei tre giorni della manifestazione.

L'edizione 2018 di Hypermotion, la Fiera dedicata ai sistemi di trasporto del futuro, svoltasi a Francoforte dal 20 al 22 novembre, si è chiusa con un grande successo: 2.545 partecipanti provenienti da 20 paesi, tra cui 138 aziende, 36 start-up, e oltre 200 relatori hanno incrociato contatti nel corso delle tre giornate della manifestazione. Sono stati, inoltre, presentati 11 progetti di ricerca. L'attenzione si è focalizzata sulle idee innovative e sui sistemi logistici e di trasporto connessi

e della mobilità è un compito necessario al quale molte persone, imprese, partiti e gruppi di interesse devono lavorare insieme e, possibilmente, nella stessa direzione. Hypermotion offre il contesto ideale al riguardo. Anche Manfred Fuhg, Head of Sales Region Germany, Siemens Mobility, si è espresso sulla medesima linea: "A Hypermotion diversi stakeholder osano guardare al futuro e questo mi è piaciuto molto. Insieme si è discusso delle nuove tecnologie e non solo delle opportunità, ma anche delle sfide, per esempio, della guida autonoma". Frank Gäfgen, amministratore delegato di ESWE, ha riassunto così la sua esperienza a Hypermotion: "Negli ultimi giorni abbiamo condotto numerosi colloqui con il ministero tedesco dei Trasporti e delle Infrastrutture digitali e il Land Hessen,



si in reti intelligenti, nonché sul futuro della mobilità. Il format interattivo della manifestazione è stato accolto molto positivamente dai partecipanti con la sua ampia offerta di conferenze, pitch di start-up, dibattiti con gli esperti e speed networking: il 91% si è dichiarato molto soddisfatto dell'evento. Oltre 200 esperti hanno svolto relazioni sul futuro della mobilità e della logistica. Detlef Braun, membro del consiglio direttivo di Messe Frankfurt, ha sottolineato: "La trasformazione dei sistemi di trasporto

poiché abbiamo bisogno di sostegno e sovvenzioni per quanto riguarda il nostro progetto di un trasporto pubblico urbano a emissioni zero per la città di Wiesbaden. Per me e i miei collaboratori l'esperienza a Hypermotion è stata estremamente positiva".

Tra le aziende che hanno presentato concept di car sharing e ride sharing innovativi vi sono la BVG con Berikönig e la Metropolis Service con CarlE, un taxi londinese originale, che presto dovrebbe essere utilizzato in Germania come



taxi collettivo elettrico. A questo riguardo la dichiarazione dell'amministratore delegato Matthias Schmidt: "A Hypermotion abbiamo condotto colloqui di alto livello, anche con agenzie di consulenza che forniscono assistenza al trasporto pubblico locale. Abbiamo incontrato, inoltre, professori e studenti, che ora inizieranno progetti insieme a noi, ad esempio, a Worms. L'anno prossimo torneremo di sicuro". Anche tra le start-up l'attività di networking è stata intensa. Lena Jungkamp, Business Development, inno2grid, ha detto: "Osserviamo continuamente che si deve pensare 'in rete' e che la svolta energetica può avere successo solo se contemporaneamente avviene la trasformazione della mobilità". Stefan Weber, PMP© Sr. Program Manager & Site Lead Frankfurt, HERE Technologies, ha aggiunto: "Nessun'altra manifestazione aggiorna sugli ultimi sviluppi tecnologici e le conoscenze del settore come questa, grazie a un format variegato con tanti esperti, utenti, start-up e associazioni". Nel corso della manifestazione sono stati assegnati i premi Supply Chain Management Award 2018, conferito al produttore di materiali da costruzione CEMEX, e lo Smart Supply Chain Solution Award, assegnato per la prima volta, è stato conquistato dalla Spedition InstaFreight. ■



STAR MATRIX LOGISTICS SECTOR

L'evoluzione
delle professioni
nel settore Logistico

La **Divisione Logistics** di **Gi Group**, in collaborazione con **Assologistica** e con l'**Osservatorio Contract Logistics** del **Politecnico di Milano** è lieta di presentare i risultati di **Star Matrix Logistics Sector**, indagine sulle professioni nella Logistica e sull'evoluzione del settore.

Durante l'evento **OD&M Consulting**, società di Gi Group dedicata ai servizi di Consulenza HR, presenterà i risultati ottenuti applicando il modello proprietario Gi Group Star Matrix.

Per informazioni e iscrizioni:
www.gigroup.it/starmatrix-logistics-sector

GIOVEDÌ 7 MARZO

**PALAZZO DEL LAVORO
GI GROUP**

P.ZZA IV NOVEMBRE, 5
MILANO



"OM Still" cambia il suo brand in "Still"

Da gennaio 2019 "OM Still" cambierà il suo brand in "Still". Si completa così un'integrazione iniziata nel 2010 che ha visto OM Carrelli Elevatori confluire all'interno del Gruppo Still, leader mondiale nella progettazione e produzione di carrelli elevatori, macchine da magazzino, trattori, trasportatori e nell'offerta dei più moderni sistemi per la logistica integrata. Still è un gruppo internazionale con sede ad Amburgo, impiega globalmente più di novemila dipendenti, ha otto stabilimenti produttivi e 286 sedi di vendita distribuite in tutto il mondo. "Fondato nel 1920, il Gruppo si è distinto per la propria capacità di spingere avanti le frontiere dell'innova-



zione, sviluppando soluzioni all'avanguardia sin da quando nel 1945 lanciò sul mercato l'EK 2000, un transpallet elettrico che a quel tempo rappresentò una vera rivoluzione. Da allora l'azienda è sempre stata pioniera dell'innovazione con tecnologie come la propulsione ibrida e oggi le batterie agli ioni di litio. Negli ultimi cinque anni il Gruppo ha incrementato del 37% la produzione, chiudendo il 2017 con un fatturato complessivo di oltre due miliardi di euro e oltre 60 mila carrelli prodotti", sottolinea un comunicato dell'azienda. "Quella di adottare il brand Still - ha spiegato Thomas A. Fischer, Chief Sales Officer del Gruppo - è stata una decisione indipendente del management italiano, una decisione che ci riempie d'orgoglio. Da quando nel 2011 è entrata all'interno del gruppo Still, l'organizzazione italiana ha conseguito eccellenti risultati, in virtù dei quali abbiamo deciso due anni fa di affidare all'Italia anche la gestione delle



operazioni in Spagna e Portogallo". L'organizzazione italiana di Still impiega circa 900 dipendenti diretti e può contare sulla più solida e capillare rete di vendita e assistenza presente sul territorio, composta da 6 filiali dirette, oltre 60 tra concessionari e partner, 950 tecnici di assistenza e oltre 170 funzionari commerciali.

Sistri: dal 1° gennaio finalmente si volta pagine

Dopo le anticipazioni del ministro dell'Ambiente Costa sulla fine del Sistri, finalmente il decreto Semplificazioni approvato dal consiglio dei ministri del 12 dicembre ha sancito la soppressione del sistema di tracciabilità dei rifiuti che ha avuto un impatto negativo sulle imprese del settore, sia dal punto di vista dei costi che sotto il profilo tecnico che ne ha determinato sin da subito l'insuccesso. "E' una notizia che attendevamo da tempo - ha commentato Thomas Baumgartner, presidente di Anita - e dobbiamo dare atto al governo e al ministro dell'Ambiente Costa di aver finalmente mantenuto la parola. In questo modo le imprese non dovranno più versare alcun contributo per il Sistri ma certamente resta il tema delle somme versate in passato per un sistema che non ha mai funzionato, fin dalla sua istituzione del 2010". Dal 1° gennaio 2019 e fino alla definizione e alla piena operatività



di un nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti organizzato e gestito direttamente dal ministero dell'Ambiente, i soggetti obbligati continueranno a effettuare gli adempimenti cartacei, compilando registri di carico e scarico e formulari di identificazione, nel rispetto delle procedure previste dal decreto legislativo 152/2006, nel testo previgente alle modifiche apportate con il decreto legislativo 205/2010. "L'Albo nazionale gestori ambientali ha avviato nei mesi scorsi una serie di consultazioni con le associazioni di categoria, instaurando un diverso metodo di lavoro rispetto al passato - ha aggiunto Baumgartner - che Anita ha apprezzato e che ha visto il coinvolgimento degli stakeholder nel processo di digitalizzazione dei formulari cartacei, per evitare le criticità verificatisi con il SISTRI. Il contributo delle imprese del settore è determinante nella formulazione di soluzioni che risultino sostenibili e applicabili, nella maniera più semplice possibile e con il minor impatto sotto il profilo dei costi di gestione delle procedure".

Coop, produttore svizzero, etichetta con NiceLabel

Coop, che è in Svizzera il secondo maggiore operatore della grande distribuzione e un'importante realtà nella produzione alimentare, ha scelto NiceLabel, azienda leader mondiale nello sviluppo di software e di sistemi di gestione delle etichette, per semplificare e migliorare i processi di etichettatura nei suoi stabilimenti e nelle panetterie dei punti vendita. L'accordo comprende la progettazione, la gestione, la garanzia della qualità e la produzione di etichette alimentari contenenti indicazioni su allergeni, ingredienti e informazioni nutrizionali in modo coerente e tracciabile. Il sistema NiceLabel consente a Coop di consolidare il processo di etichettatura, eliminare le incon-

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



Il sistema pooling pallet e contenitori CHEP riduce notevolmente i costi totali di distribuzione e migliora l'efficienza della catena logistica della vostra azienda. Grazie alle attrezzature di qualità e ai sistemi di controllo sofisticati, CHEP rispetta l'ambiente e ottimizza i costi. **Se vi riconoscete in questa filosofia, adottatela.**

CHEP
A Brambles Company

GESTIAMO I PRODOTTI PIÙ IMPORTANTI DEL MONDO
ogni giorno.

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



gruenze e migliorare il flusso di lavoro e la garanzia della qualità nella progettazione e nella stampa di etichette di prodotti e imballaggi. Il sistema è stato introdotto nelle 45 panetterie presenti all'interno dei punti vendita. Didier Gremaud, responsabile IT dei processi Enterprise Resource Planning delle società di produzione di Coop, ha sottolineato: "Non possiamo ignorare i problemi del settore relativi all'etichettatura degli allergeni. Coop richiede che tutti gli alimenti preparati nel negozio siano etichettati in modo chiaro e uniforme con ingredienti e potenziali allergeni. L'introduzione di NiceLabel nelle nostre 45 panetterie all'interno dei punti vendita ci permette di fare proprio questo". Il sistema di gestione delle etichette NiceLabel si integra con il sistema SAP esistente di Coop. Ogni stabilimento di produzione e panificio può produrre le proprie etichette, ma il sistema di gestione documentale centralizzato fa sì che solo alcuni utenti specificati possano apportare modifiche per un flusso di lavoro più sicuro, una produzione di etichette coerenti e in modo puntuale. Coop può ora utilizzare modelli universali che mantengano il formato di etichetta corretto e approvato, indipendentemente dal tipo di stampante o dalla risoluzione. "Inoltre, NiceLabel ha digitalizzato i nostri processi e ha ridotto il carico IT ogni volta che vogliamo cambiare un'etichetta. Prima avevamo diverse interfacce con diverse soluzioni di stampa. Ora abbiamo un unico sistema, un unico punto di contatto e un'unica interfaccia. Il sistema di gestione documentale di NiceLabel registra tutto da un punto di vista della tracciabilità ed è stato fondamentale nei nostri processi di controllo qualità", ha aggiunto Gremaud.



Lydia VoiceWear l'innovativa pettorina per il picking

L'azienda tedesca topsystem Systemhaus, fornitore di soluzioni complete per processi di lavoro con tecnologia vocale, ha annunciato la disponibilità in Italia di Lydia VoiceWear, l'innovativa pettorina per il voice-picking che offre la massima libertà di movimento ed è utilizzabile immediatamente da qualsiasi utente, grazie all'intelligenza artificiale. La pettorina propone un dispositivo per il picking estremamente comodo da indossare, grazie al quale l'uso della cuffia diventa superfluo. La totale libertà di movimento che ne deriva costituisce un vantaggio per gli operatori che prelevano in magazzino, o in aree affini. Lydia VoiceWear integra tutti i componenti tecnici per la gestione del lavoro mediante tecnologia vocale, rendendo non più necessari cavi esterni, posizionati sul corpo, né terminali da indossare alla cintura. Inoltre, la struttura compatta permette di indossarlo con pochi gesti, riducendo il tempo necessario per prepararsi all'inizio del lavoro. Sulla pettorina sono presenti diversi microfoni, gestiti dal software Lydia Voice con un sistema di riconoscimento vocale di tipo speaker independent, basato sull'intelligenza artificiale, che consente ai nuovi utenti di utilizzare immediatamente il sistema senza la necessità di doverlo riconfigurare ogni volta e senza formare nuovi operatori ex novo. Anche gli altoparlanti sono appositamente progettati in modo da ottimizzare l'ascolto da parte del lavoratore per fornire istruzioni vocali che non vengano disperse, garantendo una comunicazione più naturale e protetta dai fattori ambientali. La compatibilità del dispositivo è possibile con i client vocali di Lydia Voice, ma anche di altri produttori,

basati su piattaforma Windows, Android o iOS. "Dalla nascita delle soluzioni per il lavoro diretto a voce non ci sono state alternative all'uso delle cuffie con microfono, nonostante in molti casi abbiano rappresentato l'anello debole delle soluzioni per il picking vocale. Per questo motivo Lydia VoiceWear è una novità per questo mercato", ha sottolineato Antonino Lanza, direttore per lo sviluppo commerciale nel sud Europa.

La Lombardia "regina" del mercato immobiliare

Nel 2018 La Lombardia si conferma come il primo mercato immobiliare d'Italia, concentrando il 22,8% delle compravendite residenziali nazionali. Rispetto al 2017 la crescita delle transazioni nella regione ha vissuto un'ulteriore acce-

lerata, incrementandosi del 13,8% (quasi cinque punti in più sul comunque positivo risultato nazionale del comparto residenziale). Il numero di compravendite concluse in Lombardia dovrebbe attestarsi entro la fine dell'anno a 140 mila



Ordinato di recente, oggi già in viaggio sulle strade d'Europa. DKV lo rende possibile!

Alessandro T., Responsabile del parco veicolari

Richiedilo adesso!

Manteniamo quello che gli altri promettono! DKV BOX EUROPE.

dkv-euroservice.com/pedaggio-europa

WE ARE EETS

You drive, we care. **DKV**

unità immobiliari, contro le 123 mila registrate nel 2017 in uno scenario nazionale di 610 mila transazioni (in crescita dell'8,9% sull'anno precedente). Questi sono alcuni dei dati del Rapporto 2018 sul mercato immobiliare della Lombardia, presentato a Milano da Scenari Immobiliari in collaborazione con Casa.it. "La Lombardia - ha dichiarato Mario Breglia, presidente di Scenari Immobiliari - ha lo stesso numero di compravendite del Portogallo e si avvicina all'intera Polonia, confermandosi anche nel 2018 come un mercato a parte rispetto al resto del paese. Le previsioni per il 2019 rimangono positive sia a livello lombardo che a livello nazionale, con compravendite residenziali in aumento e una maggiore tenuta delle quotazioni immobiliari. Il tasso di crescita delle transazioni lombarde dovrebbe nuovamente superare il dato medio nazionale, ampliando ulteriormente la distanza con il resto della Penisola. In particolare, nel 2019 le compravendite in Lombardia dovrebbero attestarsi a quota 158 mila, per poi raggiungere le 180 mila unità durante il 2020, superando il record storico di 165 mila transazioni del 2007. Le previsioni sono ovviamente condizionate dall'andamento della politica e dell'economia. Una forte frizione con l'Europa potrebbe peggiorare le attese dei mercati e delle famiglie con effetti negativi sul mercato immobiliare. Pertanto le previsioni sono state fatte nell'ipotesi di continuità". Nel 2018, in Lombardia i prezzi medi di vendita sono tornati al 95,8% del valore nominale registrato nel 2007, con una crescita dell'1,2% rispetto al 2017. In Italia, invece, in media le quotazioni hanno proseguito la propria discesa (pur mostrando un significativo rallentamento) perdendo lo 0,1% sull'anno precedente e fermandosi a quota 83,9% dei valori rilevati nel 2007.

Prologis annuncia nuovi sviluppi in Italia

Prologis, leader mondiale nel settore immobiliare logistico, intende avviare in Italia lo sviluppo speculativo di nuovi immobili di Classe A per la logistica. I nuovi sviluppi mirano a rispondere alle crescenti richieste da parte del mercato di edifici per la logistica moderni, efficienti e tecnologicamente avanzati. Il primo immobile di Classe A di 20 mila metri quadrati verrà sviluppato subito all'interporto di Bologna, dove Prologis è attualmente il più importante operatore, avendo in proprietà e gestione 17 immobili pari a poco più del 45% della superficie dedicata a magazzini coperti. Un secondo e-



dificio di Classe A, sempre di 20 mila metri quadrati, è invece in via di sviluppo in provincia di Pavia. Entrambi gli edifici saranno disponibili a partire dal terzo trimestre 2019. Nei primi mesi del nuovo anno, Prologis ha inoltre in programma la realizzazione di ulteriori nuovi edifici di Classe A per complessivi 60 mila metri quadrati a Piacenza e nell'area di Milano. Tutti i nuovi edifici parte del piano di sviluppo speculativo saranno certificati BREEAM® "Very Good" o LEED® Silver. Gli edifici saranno inoltre dotati di tecnologia Prologis EEGLE per il controllo remoto e in tempo reale dei principali parametri energetici e manutentivi dell'immobile stesso. Si tratta del primo strumento di questo tipo nel settore immobiliare per la logistica caratterizzato da una piattaforma informatica consultabile da desktop, mobile o pad, che raccoglie i dati provenienti dai sensori dislocati nei punti strategici dell'edificio. Questo permette all'utilizzatore di tenere sotto controllo le tempistiche di manutenzione, ricevere avvisi circa eventuali malfunzionamenti degli impianti e controllare i parametri energetici. "Un tasso di occupazione dei nostri immobili che si avvicina al 100% e un mercato che continua a dimostrarsi estremamente dinamico ci hanno convinto a tornare allo sviluppo speculativo anche in alcune zone strategiche dell'Italia", ha commentato Sandro Innocenti, senior vice president, country manager di Prologis Italia. Al 30 settembre 2018, in Italia, Prologis era proprietaria e gestiva circa un milione di metri quadrati di strutture di distribuzione per clienti operanti nei settori retail, food, farmacosmesi, eCommerce, componentistica meccanica, elettrica, HW e fashion. I parchi logistici si trovano nell'area di Milano (Paullo, Lodi, Novara, Piacenza, Castel San Giovanni, Cornaredo), di Bologna (Interporto, Castel San Pietro), di Padova e di Roma (Tiburtina, Fiano Romano, Anagni). ■



Dal 1930, uomini che lavorano.

Gli immobili nei quali realizzare o ampliare la vostra attività logistica.

FRIULI

UDINE

a soli 5 km dalla A4,
fronte S.P. 80,
a 10 km dall'interporto
«Cervignano del Friuli»



Immobili realizzabili ad hoc
con formula «chiavi in mano».
Superficie area: m² 18.960 ca.
Sup. coperta realizzabile: m² 7.600 ca.
Altezza fabbricati: m. 10,00

PORDENONE

a soli 3 km dalla A28,
a ca. 5 km dalla S.R. 117
«Cimpello-Sequals»,
prossimità alla S.S. 13
«Pontebbana»



Unità ideale per **Transit Point**.
Altezza interna: var. m. 6,80 - 17,00 ca.
Superficie: m² 2.600 ca.
Ampio piazzale recintato ed illuminato a Led,
anello antincendio sull'intero
perimetro del fabbricato.
c.e. unità tipo «F» EPgl, nren 173,98 kWh/mq a.

VENETO

VENEZIA

fronte autostrada A4
«VE-TS»



Unità pronta all'uso dotata di **carroponte**.
Altezza interna: var. m. 8,90 - 11,50 ca.
Superficie: m² 1.290 ca.
Piazzale recintato ed illuminato a Led,
anello antincendio sull'intero perimetro
del fabbricato.
c.e. unità tipo «G» EPgl, nren 751,89 kWh/mq a.

TREVISO

fronte S.R. 348
«Feltrina»,
a pochi km dalla
«Pedemontana Veneta»



Fabbricati personalizzabili, con eventuale
predisposizione all'installazione di
carroponte e baie di carico.
Superficie area: m² 19.300 ca.
Sup. coperta realizzabile: m² 11.600 ca.
Altezza fabbricati: m. 10,00



Valutiamo il rientro dei vostri immobili da dismettere

Lefim

Promotion Real Estate Development

info@lefim.it
0422.299311

Realizziamo immobili
chiavi in mano,
nelle aree di vostra proprietà.

Basso Cav. Angelo
COSTRUZIONI GENERALI
Industrialized Building Infrastructures

0422.999311
info@costruzionigeneralibasso.it
www.costruzionigeneralibasso.it

Spese deducibili, non solo per

di **Franco De Renzo***

E' importante fermare l'attenzione su alcuni punti importanti per evitare riprese a tassazioni che si possono tranquillamente non avere. Dal 1° luglio 2018 avrebbe dovuto partire la fatturazione elettronica per l'acquisto di carburanti. Le compagnie petrolifere, resesi conto che gestire quattro milioni di partite Iva avrebbe comportato uno sforzo da non prendere alla leggera, hanno chiesto e ottenuto di far partire tale obbligo dal 1° gennaio 2019 come per tutto il resto. In questa seconda parte dell'anno un po' tutti hanno cercato di fare alla meglio. È bene ricordare che l'art. 164, comma 1-bis del dpr 917/1986 Turir prevede che "le spese per carburante per autotrazione sono deducibili nella misura di cui al comma 1 se effettuate esclusivamente mediante carte di credito, carte di debito o carte prepagate...". Invece, bisogna tenere presente che per poter detrarre l'Iva e considerare la spesa fiscalmente deducibile bisogna continuare a compilare la scheda carburante i cui pagamenti devono essere tracciabili e mai in contanti. Vale la stessa regola per tutte le altre spese relative agli autoveicoli. È utile prestare attenzione al fatto che se un collaboratore utilizza l'autoveicolo aziendale ed è costretto a spendere dei soldi per esso, dovrà utilizzare mezzi tracciabili (facendosi rilasciare sempre la fattura), e il relativo rimborso delle spese sostenute dovrà avvenire con lo stesso sistema. Nel caso mancassero i timbri sulle schede carburanti o i pagamenti siano avvenuti in contanti, ricordarsi che l'Iva è indetraibile e la spesa indeducibile: quindi, niente pieno alle pompe self service, ove magari si paga con carta di credito ma non è possibile fare applicare il timbro e la relativa firma del gestore, almeno fino al 31 dicembre 2018. Questo comporterà un ulteriore aggravio per la gestione della contabilità tenuta all'interno della struttura e per i controlli che il revisore o il collegio sindacale dovranno effettuare. Per la contabilità gestita all'esterno, credo sia quasi impossibile che si possa procedere a verificare dettagliatamente tutti gli acquisti di carburanti con gli assegni o l'utilizzo di carte di credito, anche perché potrebbero avere date discordanti e magari qualcuno utilizza la carta di credito sia per la propria attività e sia per uso privato, senza



Dal primo gennaio 2019, se si vogliono dedurre i costi per il carburante, sarà necessario effettuare pagamenti in maniera tracciabile e far applicare timbro e firma dal gestore della pompa sulla carta carburante

tralasciare i piccoli imprenditori che hanno optato per la contabilità semplificata e per i quali allo studio non sono presentati mai gli estratti conti bancari e gli estratti conto delle carte di credito.

Per quanto mi riguarda, i miei collaboratori registreranno i documenti come pervenuti e i clienti si assumono la responsabilità della veridicità degli stessi, così come di tutti gli altri documenti trasmessi. Lo studio non può essere ritenuto responsabile o corresponsabile se il cliente dimentica di far applicare il timbro e la firma al gestore, o, come ho sentito da un collega, che un proprio cliente si era fatto predisporre un timbro di un distributore di carburanti, facendone un uso dissennato. All'inizio della mia attività professionale (nei primi anni '80), ricordo che un medico pediatra mi aveva chiesto di assisterlo fiscalmente, confidandomi anche che l'unica cosa sulla quale eccedeva era l'uso della carta carburanti, per circa 800 mila lire mensili. Fatto su due piedi il calcolo, gli feci presente che quel consumo comportava una percorrenza di circa seimila chilometri al mese, come dire che aveva un piccolo paziente a Pinerolo, un altro a Trieste, un altro a Taranto e qualcuno anche a Reggio Calabria, e che li raggiungeva tutti in auto, naturalmente almeno una volta la

gli autoveicoli

settimana. Invece svolgeva la professione solo nella periferia di Milano con una percorrenza media non superiore a venti chilometri al giorno. Il medico decise che io non andavo bene per assisterlo fiscalmente. Naturalmente qui non si vuole fare la storia in quale misura possa essere detraibile l'Iva o fiscalmente deducibile il costo sostenuto, perché i casi sono davvero molti e differenti ed è opportuno affrontarli singolarmente. Si ricorda che il mancato acquisto di carburante fa venire meno anche la deducibilità fiscale degli altri costi relativi all'autoveicolo, per esempio l'assicurazione, l'ammortamento, il bollo e tutte le altre spese.

Dal 1° gennaio 2019, si dice che le cose cambieranno in meglio. Suggestivo di armarsi di molta pazienza perché i telefoni saranno roventi e l'attenzione dovrà essere molta fino a quando non si avrà la certezza che il sistema abbia accet-

tato correttamente tutte le fatture trasmesse. Il problema sarà limitato per le grandi aziende e per quelle più attrezzate amministrativamente. Per i piccoli artigiani, commercianti e professionisti, sarà da mettere in conto anche un incremento di costi professionali per stare dietro alla nuova procedura se non altro fino a quando non entrerà a regime e tutti sapremo meglio quantificare il consumo di energie necessarie per essere in regola. In ogni caso, anche l'emissione (oltre alla gestione) delle fatture elettroniche potrebbe causare non pochi problemi a coloro che non sanno utilizzare bene il computer. Ci stiamo attrezzando e speriamo di riuscire nell'intento di aiutare tutti coloro che ne avranno bisogno e a sopperire a diffusi quasi certi problemi. ■

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

quando
l'affidabilità
è tutto...

I NOSTRI recenti **CARRELLI ELEVATORI EDIA EM** stabiliscono nuovi standard di intelligenza

Vi presentiamo i nuovi carrelli elevatori elettrici a 3 e 4 ruote Mitsubishi Forklift Trucks. Queste macchine da 48Volt (da 1.4 a 2 tonnellate) sono dotate di numerose caratteristiche moderne, che vi offrono a livelli impareggiabili manovrabilità, potenza e naturalmente... affidabilità!

Ecco soltanto alcune delle molte caratteristiche:

- ✓ Il Controllo Intelligente delle Curve riduce automaticamente la velocità durante le svolte. Per la massima stabilità e sicurezza in curva.
- ✓ Lo sterzo è senza limitazioni a 360 gradi, nessuna necessità di usare leve. Continuare a sterzare permette di girare il carrello nella direzione opposta.
- ✓ Il Comando Passivo dell'Oscillazione ammortizza qualsiasi eccessivo movimento del carico sopra ai 3m per permettere una movimentazione sicura ed accurata.

Verificate su
www.mitsubishicarrelli.com
dove si trova il vostro concessionario più vicino e chiamatelo per ricevere tutte le informazioni sulla serie EDIA EM!

NUOVO



EDIA EM

Qualità | Affidabilità | Value for Money

MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

Cargo aereo: perdita del carico

di **Marco Lenti***

E' noto che la responsabilità di un vettore aereo in caso di perdita della merce è disciplinata dalla convenzione di Montreal del 1999. Tale convenzione prevede che nel trasporto aereo di merci, in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 17 DSP (oggi innalzata a 19 DSP) per chilo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, dietro pagamento di un eventuale importo supplementare. In relazione a queste norme, il tribunale di Roma ha reso recentemente un interessante provvedimento (sent. n. 20013/2018, pubbl. 18.10.2018), che delinea, in caso di perdita parziale del carico, diversi spunti applicativi della normativa uniforme. La controversia trae origine dal caso della perdita di uno di cinque colli contenenti oro lavorato, avvenuta durante il trasporto aereo dalla Tunisia all'Italia. In particolare, la perdita si è verificata all'arrivo presso l'aeroporto di Fiumicino, dopo che i colli, scaricati dall'aeromobile, erano stati lasciati incustoditi sulla pista per diverse ore prima di essere presi in consegna e trasferiti nel magazzino di deposito.

L'evento si è verificato nonostante il mittente avesse pagato un nolo maggiorato per il trattamento "valuable cargo", con particolari cautele da parte del vettore e suoi ausiliari nella custodia della merce nonché la presenza di guardie di sicurezza nelle fasi di carico e scarico della merce. Ciononostante, né il mittente né lo spedizioniere per conto dello stesso, avevano reso, al momento della consegna dei colli al vettore, la dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione. La cessionaria dei diritti dello spedizioniere, che a sua volta aveva già provveduto a risarcire il destinatario della perdita subita, ha quindi convenuto in giudizio il vettore aereo contrattuale, il vettore aereo di fatto, l'handling agent e la società addetta alla vigilanza, al fine ottenere il risarcimento del danno subito. Il tribunale ha, in primo luogo, confermato la legittimazione passiva delle convenute. Per quanto riguarda i vettori, in quanto l'art. 45 della convenzione di Montreal consente di agire per il risarcimento sia nei confronti del vettore di fatto che quello contrattuale, congiuntamente o separatamente. Per quanto concerne, invece, la società addetta alla vigilanza, in quanto questa, in assenza di rapporti contrattuali con la cessionaria, è comunque obbligata a titolo extracontrattuale ex art. 2043 C.C. per



il danno ingiusto eventualmente cagionato con la propria condotta negligente. Il tribunale, inoltre, ha vagliato l'eccezione di decadenza dall'azione di risarcimento nei confronti dei vettori, da questi ultimi eccepita. Questa opera in assenza di tempestiva denuncia di sinistro entro il termine di 14 giorni previsto dall'art. 26 della convenzione di Varsavia (sostituito, all'epoca dai fatti in esame, dall'art. 31 della convenzione di Montreal). Al riguardo, ha stabilito che la decadenza ivi prevista non trova applicazione ai casi di perdita totale o parziale della merce, che restano soggette al solo termine biennale per l'azione giudiziale, previsto dall'art. 35 della c di Montreal. Da ultimo, con riferimento all'applicabilità della menzionata limitazione della responsabilità vettoriale, ha stabilito che "l'attuale art. 22, par. 5, della convenzione di Montreal esclude, nelle stesse ipotesi, l'applicazione dell'esenzione del limite risarcitorio del vettore aereo, il quale è responsabile sempre e soltanto entro i limiti risarcitori stabiliti dal par. 3 del medesimo articolo, relativo al trasporto merci, salvo il caso di dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna o dichiarazione di maggior valore". Tale regime trova giustificazione nella possibilità per il vettore di valutare il rischio effettivo del trasporto e trova applicazione anche nelle ipotesi in cui i danni o la perdita delle merci siano imputabili ad una condotta gravemente negligente del vettore o dei suoi preposti integrante gli estremi della colpa cosciente, fatto salvo il solo caso di dolo. Alla luce di queste considerazioni, il tribunale, rilevata la sussistenza della sola colpa in capo ai soggetti responsabili e la mancanza di dichiarazione speciale, ha condannato in solido le convenute al risarcimento del danno con applicazione del limite vettoriale. ■

*** Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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

Esercitazione ad alta quota

di **Federica Catani***

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

A La Spezia, si è svolta per la prima volta in porto il giorno mercoledì 19 dicembre un'esercitazione straordinaria e combinata, che ha coinvolto gli enti preposti alla sicurezza e alla gestione delle emergenze all'interno dell'area portuale: vigili del fuoco, personale del 118, Capitaneria di porto e personale del La Spezia Container Terminal. Lo scopo dell'esercitazione era verificare il grado di preparazione, coordinamento, funzionalità ed efficacia delle diverse squadre che hanno il compito di intervenire presso il terminal, in caso di chiamata urgente. Nella fattispecie, la simulazione prevedeva il soccorso e il successivo recupero di un gruista, rimasto bloccato in quota in seguito al blocco del carrello scorrevole e incapaci a discendere a terra in autonomia, a causa di un ipotetico e grave incidente.

L'esercitazione combinata è stata organizzata nell'ambito di un progetto formativo sul tema della sicurezza, rivolto al personale di La Spezia Container Terminal, organizzato e condotto dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Le operazioni sono state coordinate dai vigili del fuoco, saliti in quota insieme agli operatori del 118, per simulare l'intervento di soccorso e poi procedere alla messa in sicurezza del ferito e alla sua successiva evacuazione mediante corde e attrezzature di derivazione speleo alpinistica, con successivo recupero in mare direttamente su gommone dei sommozzatori dei vigili del fuoco.

Durante le operazioni, una motovedetta della Capitaneria di porto ha provveduto alla necessaria interdizione dello specchio acqueo, in contatto con la sala operativa e il Vts della stessa Capitaneria. A supervisionare l'operazione nel suo complesso, l'Autorità di sistema portuale. Durante le varie fasi dell'esercitazione un rimorchiatore, preventivamente allertato dalla sala operativa della Guardia costiera, presente anche con una squadra via terra, è rimasto a disposizione per offrire supporto ai mezzi di soccorso attivi nell'area.



Veduta aerea del porto di La Spezia

L'operazione è stata condotta e conclusa con successo in tutte le sue fasi. Inoltre, tutte le operazioni sono state registrate, per rendere ancora più efficace la fase di debriefing e per essere utilizzate da La Spezia Container Terminal e dagli enti deputati al soccorso per le attività di addestramento e di sviluppo operativo, nonché dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, come risorsa e riferimento per future attività di formazione.

“Si è trattato di un'esperienza estremamente significativa - ha commentato Genziana Giacomelli, direttore della Scuola - che indica la nuova direzione che il cambiamento impone alle attività di formazione. Non percorsi semplici e improntati a criteri tradizionali, ma iniziative che obbediscano sempre più a una logica 'di sistema'. Iniziative come quella realizzata non soltanto rispondono a obiettivi di coesione e coordinamento tra le parti coinvolte, ma hanno evidente ricaduta oltre l'interesse delle singole imprese, rappresentando un valore per il territorio nel suo complesso”.

* catani@scuolatrasporti.com

Una futuribile interpretazione

di **Stefano Morelli***

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

“**G**iudica bene chi bene distingue”, verrebbe da pensare, considerando le possibili ricadute a valle dell’ormai celebre dictum “Puma” della Corte di Cassazione (cfr. Cassazione, sez. trib. 6 aprile 2018, n. 8473) in tema di daziabilità delle royalties. Il caso di specie coinvolgeva l’agenzia delle dogane e dei monopoli e la società Puma Italia, nell’ambito di una complessa vicenda che ha consentito alla Corte di affrontare, per la prima volta in Italia, taluni principi fondamentali sul regime doganale e sull’Iva di utilizzo del marchio. Giova anticipare fin da subito che l’elemento centrale della pronuncia di nomofilachia sia la nozione di “controllo del fornitore”, quale questione preliminare indefettibile al fine di determinare le modalità di assolvimento dell’Iva sulle royalties. Ciò costituisce un’irrinunciabile premessa, a scanso di equivoci e interpretazioni aberranti del leading case “Puma” che non sembrano accettabili nella misura in cui prescindono dal puntuale accertamento dei rapporti pregressi intercorrenti tra le parti.

L’ipotesi tipologica (1) affrontata dal Supremo consesso è quella in cui la totalità dei diritti di licenza siano versati dall’importatore a un licenziante, titolare del marchio, diverso dal fornitore della merce. In questi casi, invero piuttosto frequenti, condizione necessaria a determinare la tassabilità delle royalties è, appunto, la sussistenza di un legame intercorrente tra licenziante e fornitore. A tale proposito, giova osservare come i diritti di licenza, secondo l’interpretazione pretoria della Corte di Giustizia dell’Unione Europea (2), integrino una condizione di vendita (3) delle merci ove, nel contesto di un gruppo societario, il loro versamento sia effettuato a un’impresa controllata al venditore e all’acquirente. Ora, nel caso di specie, la Corte ha ribadito come la nozione di “controllo” debba essere intesa in senso “ampio”, essendo integrata l’ipotesi tanto nel caso di controllo di diritto (c.d. azionario), quanto nel caso di controllo di “mero” fatto. Quest’ultimo si ritiene sussistente anche nel caso in cui sia dimostrata una capacità orientativa nei confronti delle scelte del

soggetto controllato. Sulla base di tale argomentazione il Collegio - esaminati gli indicatori (4) da valutare al fine di saggiare la sussistenza del sopracitato legame - afferma il seguente principio di diritto: “In tema di diritti doganali, ai fini della determinazione del valore in dogana di prodotti che siano stati fabbricati in base a modelli e con marchi oggetto di contratto di licenza e che siano importati dalla licenziataria, il corrispettivo dei diritti di licenza va aggiunto al valore di transazione (...) qualora il titolare dei diritti immateriali sia dotato di poteri di controllo sulla scelta del produttore e sulla sua attività e sia il destinatario dei corrispettivi dei diritti di licenza” (5).

Ora, pare abbastanza evidente da quanto fin qui analizzato il fatto che tale principio di diritto sia da calare nella



specificità di ogni caso concreto, sicché sarà di volta in volta onere del giudicante vagliare approfonditamente la sussistenza di un legame di controllo tra le parti di causa nelle modalità appena descritte, lungi dal costituire una generica ed apodittica affermazione da cui ricavare sconcertanti presunzioni, a scapito del diritto affermato. Di seguito si propone una recentissima decisione della Commissione tributaria provinciale di La Spezia (Cfr. CTP La Spezia, Sez. II, 6 novembre 2018, ric. n. 356/2017), in cui emergerebbe una futuribile e speranzosa interpretazione del punto di diritto sancito dalla Cassazione appena commentata. Nel caso di specie venivano contestati dazi sui corrispettivi di licenza versati alla licenziante avverso

sui dazi delle royalties

una società, che, peraltro, raggiungeva in precedenza un accordo con controparte - l'agenzia delle dogane - finalizzato a evitare ulteriori e plurime contestazioni in dogana, avente a oggetto una somma forfettizzata. Il Collegio accoglie il ricorso presentato dalla società al fine di ottenere il rimborso del versamento dei dazi contestati dall'agenzia, sulla base di una oculata interpretazione in punto di diritto del precedente "Puma".

In buona sostanza si sostiene come, nel caso di specie, non sia ritenuto daziabile il rapporto intercorrente tra licenziante e licenziataria sulla base del fatto che, in primis, l'accordo pregresso non poteva intendersi come acquiescenza, in secundis, sia necessario vagliare "caso per caso l'inserimento del valore delle royalties nel valore dell'importazione". Più precisamente viene affermato che "le royalties devono essere incluse nel valore in dogana se risultano essere presenti nel rapporto negoziale e se contrattualmente il pagamento delle stesse deve essere specificamente riferito alle merci oggetto di valutazione". Pertanto, prosegue la Commissione, "nel caso di specie parte ricorrente ha documentato che i licenzianti non impongono i produttori terzi alla licenziataria, non ne indirizzano la scelta e non impongono l'utilizzo di



determinati materiali o particolari componenti". Posto che il pagamento dei diritti di licenza risulta indipendente dal corrispettivo di vendita, non può dirsi elemento condizionante della vendita delle merci, sicché non vi è alcuna dimostrazione del fatto che sussista un controllo - pur in accezione estesa - da parte dei licenzianti sui fornitori/produttori, e la licenziataria resta libera di scegliere il produttore terzo senza vincoli. Tutto ciò premesso, risulta auspicabile che faccia breccia nell'odierno panorama giurisprudenziale un'attenta valutazione - in concreto - dei rapporti intercorrenti tra le parti, onde discernere un effettivo controllo nei confronti della licenziante. ■

1) Definibile anche come "a rapporto trilaterale", in cui il fornitore della merce è autonomo rispetto sia al licenziante del marchio sia al licenziatario. Evidente è la rilevanza sostanziale di un controllo del licenziante sul produttore.

2) La questione è affrontata nello specifico dalla Corte di giustizia Ue, 9 marzo 2017, sent. in C - 173/15 ,GE Healthcare GmbH.

3) Secondo il dettato del nuovo codice doganale dell'Unione europea le royalties si intendono addizionate al valore della merce in presenza di almeno uno tra i requisiti figuranti all'articolo 136 - comma 4 - del regolamento d'esecuzione.

4) Si tratta di indicatori non giuridicamente cogenti, a detta della Corte, ricavabili dal documento TAXUD/800/2002, sez. Commento n. 11 del Comitato del codice doganale, circa l'applicazione dell'articolo 32 del codice doganale. Classico esempio di soft law. Tra essi figurano, a titolo esemplificativo, che il licenziante esercita, direttamente o indirettamente, un controllo di fatto sulla logistica e sulla consegna delle merci all'acquirente, oppure che il licenziante non autorizza l'acquirente a comprare direttamente dal produttore, ma attraverso il titolare del marchio (licenziante) che potrebbe agire anche come agente di acquisto dell'importatore.

5) Cfr. par. 6.9 Cass. sez. trib., 6 aprile 2018, cit.

Il marchio Logistica Sostenibile

Bomi Group, gruppo internazionale attivo da oltre 30 anni nella logistica e nella gestione di prodotti ad alta tecnologia per la tutela della salute, opera anche nel segmento delle malattie croniche domiciliari, consegnando ogni anno a oltre 45 mila pazienti i trattamenti di cui hanno bisogno. L'azienda è associata a SOS-Log. A Chiara Cacciamani e a Serena Sessa, rispettivamente marketing manager e quality manager del Gruppo, abbiamo rivolto alcune domande sul tema della "sostenibilità" in questa intervista a due voci.

COSA HA SPINTO BOMI AD AFFRONTARE IL PERCORSO DI VALIDAZIONE DEL PROTOCOLLO A CUI È LEGATO IL MARCHIO DI LOGISTICA SOSTENIBILE?

Bomi Group si è associata a SOS-Log nel settembre 2017, sposando appieno il concetto che la "sostenibilità" non fosse riconducibile solamente alla riduzione di emissioni nocive nell'ambiente ma rappresentasse qualcosa di più, ovvero quella "triple bottom line" di valori e obiettivi ambientali, sociali ed economici che ogni azienda virtuosa dovrebbe ambire a raggiungere. In questo paradigma

Un rendering del nuovo hub Bomi a Spino d'Adda, a 19 chilometri da Milano, attualmente in costruzione



Bomi Group ha ritrovato l'essenza della propria missione aziendale e dopo pochi mesi ha deciso di intraprendere il Protocollo di Logistica Sostenibile, consapevole che la logistica - fatta appunto in maniera sostenibile - fosse la chiave di volta per agire in modo veramente distintivo nel proprio mercato di riferimento. Il motto di Bomi Group è infatti "Handling Health with care" e l'attenzione con cui l'a-



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

zienda ogni giorno gestisce e movimenta importanti attrezzature diagnostiche, farmaci o prodotti salvavita deve passare attraverso una consapevolezza etica e sociale dell'ambiente in cui opera e delle persone a cui si rivolge.

QUALI SONO I BENEFICI CHE VI ASPETTATE SUL FRONTE ESTERNO (MERCATO E BORSA) E SU QUELLO INTERNO (LE VOSTRE RISORSE)?

Il percorso per la validazione è durato circa dieci mesi: nella prima fase è stata indagata la soglia di maturità strategica dell'azienda in base alla mappatura degli stakeholders e all'analisi di materialità; nella seconda fase sono stati effettuati audit operativi presso alcune filiali italiane in cui è stato

verificato il livello di responsabilità nei confronti di alcune sfide concrete. E' stato un bel lavoro di squadra, portato avanti con impegno e convinzione da tutti i dipartimenti. Il Protocollo ci ha detto dove siamo e ci ha aiutato a gettare le basi di un piano organico di sviluppo della sostenibilità attraverso cui raggiungeremo gli obiettivi che ci siamo prefissati. Nei prossimi

anni il coinvolgimento delle risorse interne sarà sempre crescente e l'idea è sicuramente quella di esportare il modello dall'Italia, nostro headquarter, alle altre branches del Gruppo. Sul fronte esterno la prima risposta dei clienti è stata positiva, carica di curiosità per qualcosa di veramente innovativo che svilupperemo da pionieri nel nostro settore. A pochi giorni dall'ottenimento del marchio "Sustaina-

entra nella filiera Health Care

ble Logistics”, Bomi è stata anche premiata per la categoria AIM ESG in occasione dell’AIM Investor Day 2018, organizzato da IR Top Consulting presso la sede di Borsa Italiana. Bomi è stata selezionata dalla giuria degli AIM Awards composta da Department for International Trade e IR Top Consulting sulla base dell’analisi delle politiche e delle prassi di tutte le società quotate su AIM Italia sui temi di Environmental, Social e Governance.



RAGIONANDO SUL BREVE TERMINE QUALI DELLE 21 SFIDE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE RITENETE PIÙ URGENTI E RILEVANTI NEL SETTORE A CUI RIVOLGETE LE VOSTRE SOLUZIONI?

■ Durante il percorso di validazione è stato valutato il livello di maturità dell’azienda principalmente in relazione alle seguenti sfide: smaltimento dei rifiuti, efficienza dei trasporti, relazioni con il territorio in ambito di salute e sicurezza e formazione intesa come la capacità di progettare e realizzare una “informazione-formazione” diffusa su valori, comportamenti, e buone pratiche di sostenibilità. Sono state esaminate ad esempio le procedure per il riuso di pallet e imballi, la corretta gestione della raccolta e lo smaltimento di sostanze nocive in accordo con le disposizioni del cliente, gli interventi volti al rinnovamento del parco mezzi e all’ottimizzazione dei percorsi di consegna, i corsi di guida sicura e razionale previsti per tutti gli autisti, la politica di investimento in infrastrutture sostenibili e i piani di formazione previsti per tutti i dipendenti. Sicuramente nell’immediato futuro le sfide più urgenti per Bomi afferriranno soprattutto alla sfera ambientale: l’azienda sta infatti concentrando i propri sforzi da un lato sulla realizzazione del nuovo Headquarters a Spino d’Adda, Cremona, progettato per garantire la massima indipendenza energetica della struttura e la minimizzazione dei consumi, dall’altro sull’integrazione del network di trasporto e sul rinnovamento della flotta per ridurre le emissioni di CO2 nell’atmosfera.

BOMI ARRIVA A CASA DEL CONSUMATORE FINALE, OSSIA IL PAZIENTE. QUANTO VI RICONOSCETE SUI RISULTATI DELL’INDAGINE SVILUPPATA DA SOS LOG INSIEME A UNIVERSITÀ

Un furgone Bomi con il logo “Emissioni ridotte” fa le consegne a Milano

BICOCCA E FEDERCONSUMATORI?

■ L’indagine ha messo in evidenza una scarsa conoscenza della logistica presso il campione degli intervistati e conseguentemente ancora una bassa rilevanza della logistica quale criterio che influenzi le decisioni di acquisto dei consumatori. Il risultato è in linea con quanto ci saremmo aspettati, considerando che la logistica “opera al servizio” del prodotto per renderlo fruibile nel modo più efficace ed efficiente all’utente finale, ma senza essere visibile agli occhi di chi compie l’atto d’acquisto. E’ però interessante leggere come la garanzia di qualità, rispetto al prezzo, sia la prima leva che muove gli acquisti di beni per la cura della persona, in cui potremmo far rientrare in modo teorico anche i prodotti per la salute. Certamente il nostro settore è ancora più complesso da indagare, in quanto la nostra è una logistica B2B e i nostri consumatori sono da un lato la pubblica amministrazione e gli ospedali, dall’altro i nostri stessi clienti che scelgono di affidarsi ai nostri servizi piuttosto che a quelli di un nostro competitors. La nostra sfida è oggi quella di lavorare sul concetto di “filiera della salute”, con l’obiettivo di portare un reale valore percepito al consumatore finale del nostro operato, il paziente. Questo valore deve essere l’espressione di una qualità globale riconosciuta da tutti gli attori coinvolti e risultare dalla combinazione dei requisiti intrinseci di prodotto (ad esempio, un dispositivo medico realizzato con materiale ecologico o con un packaging biodegradabile) con quelli di un servizio logistico svolto in modo sostenibile e validato - come nel nostro caso - dal marchio di Logistica Sostenibile.

Rallentamento “controllato” per gli scambi internazionali

Secondo il rapporto Ice-Prometeia, le previsioni, anche se di “freno”, sono lontane dagli scenari drammatici che da più parti recentemente sono stati evocati causa le tensioni commerciali tra Usa e Cina.

di **Giangiaco Del Grosso**

Lo scenario degli scambi mondiali si presenta in rallentamento. Quest'anno si stima che gli scambi di manufatti aumenteranno a un tasso del 4,5% a prezzi costanti, 0,3 punti in meno rispetto all'anno precedente, ma oltre la crescita media degli ultimi cinque anni e del Pil mondiale. Le previsioni per il biennio 2019-2020 confermano la decelerazione fino al 4,1% per il prossimo anno e solo a partire dal 2020 il trend del commercio internazionale tornerà ad accelerare. Questi alcuni dei risultati emersi dalla presentazione del rapporto Ice-Prometeia “Evoluzione del commercio con l'estero per aree e settori” che si è tenuta di recente a Milano.

Rallentamento sì, stasi no. Si tratta di numeri che descrivono un rallentamento, ma rimangono positivi e soprattutto ben lontani da scenari più drammatici che la cronaca delle recenti tensioni commerciali sembrano evocare. In sintesi, rallentamento sì, ma senza arrivare alle pericolose fasi di stasi che alcuni paventavano. Il commercio globale non gode attualmente di ottima salute, ma non è neppure quel malato terminale vessato dai colpi del protezionismo made in Usa. Siamo di fronte a uno scenario degli scambi mondiali che viene definito in “rallentamento controllato” e, nonostante la guerra dei dazi, non si vedono all'orizzonte catastrofi nelle relazioni d'affari tra paesi. I numeri del



Lo “scontro” Usa-Cina sui dazi, secondo il rapporto Ice-Prometeia, non avrà effetti “drammatici”

rapporto restano lontani da quelli che avevano caratterizzato altre fasi della globalizzazione (nel decennio prima della crisi il tasso medio del volume degli scambi mondiali superava il 7%), ma non sono da attribuire esclusivamente alle incertezze delle politiche commerciali. Un rallentamento degli scambi è spesso la cartina tornasole dello stato di salute dell'economia globale e su questa pesano la fragilità finanziaria di diversi mercati e le politiche monetarie via via più restrittive nelle principali aree valutarie. L'integrazione dell'economia mondiale e delle catene del valore transnazionali comunque prosegue, nonostante il clamore degli annunci e un profilo delle barriere artificiali agli scambi in aumento. A livello geografico, tutte le principali aree analizzate nel rapporto hanno sperimentato nel 2018 un incremento delle importazioni con tassi di crescita a prezzi costanti compresi tra il 3,9% dei paesi maturi vicini (area dell'euro e altri paesi europei)

e il 5,9% degli emergenti vicini (paesi dell'Europa centro-orientale, Nord Africa e Medio Oriente). Spiccano le performance degli Stati Uniti, con un aumento del 5,3% delle importazioni, e della Cina (6,2%). Non mancano tuttavia fattori di rischio al ribasso, legati anche alla geopolitica, che potrebbero disegnare una mappa dell'internazionalizzazione diversa da quella consueta. Un raffreddamento dell'asse tra Stati Uniti e Cina, come quello suggerito dalla cronaca di questi mesi, andrebbe per esempio a rafforzare il già evidente percorso di avvicinamento del paese asiatico verso quella parte del mondo emergente strategica per gli interessi cinesi di medio termine. Una escalation tariffaria tra le due sponde dell'Atlantico (Usa e Ue) potrebbe risultare determinante per definire il ruolo dell'Europa all'interno di filiere e alleanze globali anche alla luce degli scenari post Brexit e delle forze centrifughe che caratterizzano il dibattito politico interno all'Unione europea.



La Cina continuerà a svolgere un ruolo importante negli scambi mondiali e aumenterà le importazioni, specie di beni di consumo

Per quanto riguarda i settori di specializzazione, sono i beni intermedi a risentire maggiormente del rallentamento della domanda mondiale. La meccanica, primo settore di esportazione dell'Italia, nel prossimo biennio non andrà oltre una crescita percentuale del 3,3% nel 2019 e 3,5% nel 2020 e soprattutto sarà tra i settori tecnologici quello meno dinamico. Meglio i comparti dei beni di consumo, che mostrano un andamento meno volatile, con la domanda di prodotti alimentari prevista in accelerazione costante dal 2,6% del 2018 al 2,8% del 2019 fino al 3,8% del 2020. Lieve la flessione, rispetto al 2018, per sistema moda e arredo: nel 2018 si registrerà una crescita delle importazioni mondiali rispettivamente del 3,8% e 4% e nel 2019 del 3,5% e del 3,7% mentre nel 2020 dovrebbe ripartire la domanda internazionale (4,4% e 3,8% la previsione per i due settori). Chimica, prodotti per l'edilizia e filiera dei metalli registreranno tassi di crescita delle importazioni mondiali nel 2019 inferiori alla media dei manufatti. Più brillante l'andamento dei beni tecnologici, dove soprattutto

come primo paese per nuove opportunità, si riscontra una domanda interna vivace individuando il sistema casa (mobili, elettrodomestici, chimica farmaceutica per il consumo) come comparto più dinamico. Molto attivi risultano anche essere i settori delle apparecchiature elettromedicali e della meccanica di precisione. La Cina rappresenta il secondo mercato per dimensioni assolute. Nel paese prosegue infatti il passaggio da un modello di crescita export based a uno fondato sulla domanda interna. All'interno dei beni di consumo, cresce la domanda di beni alimentari dall'estero in virtù di attenzione a sicurezza e qualità. Nei beni di maggior complessità, cresce la filiera dei mezzi di trasporto. Penalizzati invece i beni intermedi, in primo luogo elettrodomestici, a causa dell'eccesso della capacità produttiva interna. Altre opportunità, si possono riscontrare nell'area meridionale del continente africano. Demografia, infrastrutture e grande disponibilità di materie prime spingono la domanda di beni dall'estero. Soprattutto in grandi agglomerati urbani cresce un nuovo ceto emergente e cre-

l'elettronica e i prodotti a maggior complessità (automotive, nautica, aerospazio), pur rallentando, si confermano tra i più dinamici. In questi settori emerge il ruolo sempre più centrale dell'innovazione e delle nuove tecnologie digitali nella domanda di nuovi investimenti.

Nel prossimo biennio Stati Uniti e Cina saranno ancora una volta i due mercati che offriranno le maggiori opzioni di commercio. Negli Stati Uniti, identificato

sce la domanda di prodotti importati. Sul fronte tecnologico, l'offerta dall'estero sopperisce alla mancanza di produzione domestica e risponde ai piani di industrializzazione dei governi. Vanno colte le opportunità di creazione di partnership tra fornitori internazionali, sinergie tra industrie e strumenti di development finance.

In tale contesto, l'offerta italiana può rispondere unendo l'upgrading tecnologico alla tradizionale flessibilità e capacità di personalizzazione che caratterizza le imprese italiane per riposizionarsi e intercettare i bisogni di mercati sempre più sofisticati. La storia recente delle quote di mercato negli Stati Uniti e in Cina, i due mercati che offriranno le maggior opportunità anche nel prossimo biennio, mostra come sia progressivamente migliorato il posizionamento italiano. Allo stesso tempo il divario con i concorrenti (dal vino francese, alla tecnologia tedesca) mettono in evidenza un potenziale per l'Italia ancora tutto da valorizzare. Il sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci ha sostenuto che "nell'attuale modello darwiniano di globalizzazione occorre attenzione a chi rischia di restare indietro come le nostre Pmi". Per il sottosegretario "innovazione e digitalizzazione sono la chiave per il successo". Il segretario generale di Unioncamere Giuseppe Tripoli ha ribadito che "l'export è centrale per lo sviluppo dell'economia italiana. Oggi sono 195 mila le imprese che esportano, ma ci sono decine di migliaia di altre imprese che, pure avendone le potenzialità, non riescono ancora a farlo. Le camere di commercio stanno lavorando anche insieme all'Ice per consolidare la presenza all'estero delle aziende e hanno un piano di azione preciso rivolto a 46 mila aziende potenziali esportatrici, soprattutto di piccole dimensioni, per aiutarle ad aprirsi ai mercati stranieri". ■

RICERCA 2018 CONTRACT LOGISTICS

Logistica: un settore dinamico che guarda all'innovazione

L'Osservatorio Gino Marchet del Politecnico di Milano sottolinea che l'outsourcing è in costante crescita e che si diffondono nel settore, sulla scia dell'industria, le soluzioni 4.0 per automatizzare alcune attività.

L'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano ha presentato in un convegno nel capoluogo lombardo i risultati della ricerca 2018 sull'andamento della logistica e in particolare su quello dell'outsourcing. La ricerca ha posto in evidenza che la Contract Logistics conferma la sua crescita anche nel 2018, con un fatturato previsto di 82 miliardi di euro e un aumento dello 0,6% in termini reali rispetto all'anno precedente. Tale risultato consolida il trend positivo degli ultimi cinque anni (più 1,3% nel 2017, più 1,7% nel 2016, più 0,7% nel 2015 e più 1,4% nel 2014), trainato dall'incremento del traffico merci, dal continuo incremento delle vendite all'estero e dalla ripresa del Pil. Un settore dinamico, come testimoniano 40 operazioni di fusione e acquisizione censite nel solo biennio 2017-2018, che trova nuovo impulso dall'innovazione tecnologica, dalle startup e dall'attenzione alla customer experience da parte delle imprese. In particolare, sottolinea la ricerca, si diffondono soluzioni di logistica 4.0 che consentono di automatizzare alcune attività, raccogliere e trasmettere dati attraverso gli oggetti connessi e decentralizzare il processo decisionale. Altro aspetto da porre in evidenza e che sottolinea la "vivacità" del settore è la sempre maggiore entrata in scena di nuove e innovative

aziende. Infatti, sono state ben 319 le startup di logistica finanziate a livello internazionale negli ultimi due anni: nuovi player che hanno realizzato piattaforme di incontro fra domanda e offerta di servizi logistici o offrono soluzioni hardware e software di supporto alle attività di trasporto e di magazzino. L'innovazione interessa anche il customer service, che vede diffondersi nel b2b gli standard dell'eCommerce B2c, come alta velocità, frequenza di consegna e segmentazione del servizio, oltre a chat, analytics e soluzioni tecnologiche innovative.

Insieme ai volumi movimentati, dopo il vistoso calo degli anni precedenti soprattutto tra gli autotrasportatori, nella logistica conto terzi è tornato a crescere il numero di imprese attive: nel 2016 si contano poco più di 97 mila operatori, in aumento del 2,2% rispetto ai dodici mesi precedenti, particolarmente evidente tra corrieri e corrieri espresso (più 11,6%) e gestori di magazzino (più 3,4%). Continua l'incremento dell'inciden-

za dell'outsourcing sul totale delle attività logistiche: nel 2016, ha raggiunto una quota del 40,5%, per un valore di mercato (il fatturato diretto ai soli clienti) di 45,2 miliardi di euro (più 8,3% in termini reali rispetto al 2009) su un valore complessivo del comparto logistico pari a 111,8 miliardi. "Come confermato anche dall'approfondimento svolto sul settore Retail Food, l'approccio Commodity Outsourcing rimane prevalente, ma si



Cresce l'outsourcing, ma resta maggioritario quello che riguarda singole parti del processo logistico

osserva un'evoluzione nei parametri di scelta del fornitore che non si basa esclusivamente sul costo, bensì su qualità, innovazione e capacità di gestione delle relazioni industriali. In generale, dalla ricerca emerge il quadro di un settore in crescita per fatturato, volumi movimentati e numero di ope-

ratori, che trova nuovo impulso dalle startup, dall'ingresso nel comparto di soluzioni 4.0 e dalla crescente attenzione delle imprese per la customer experience. Per evitare che l'innovazione si riduca all'investimento in nuove macchine e software, però, occorre sviluppare una visione chiara del processo logistico, rafforzare la collaborazione tra gli attori della filiera e allargare il livello di competenze degli operatori", ha affermato Marco

Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio.

In particolare, la ricerca sottolinea che la rivoluzione dell'industria 4.0 entra nella logistica introducendo nuovi sistemi di stoccaggio, movimentazione e trasporto in grado di automatizzare le attività, di raccogliere e trasmettere dati attraverso oggetti smart che comunicano fra loro e di aumentare il grado di autonomia del-

le macchine, decentralizzando il processo decisionale in molte attività logistiche. Le prime soluzioni sono state introdotte nei sistemi di logistica di fabbrica, per poi estendersi alla logistica distributiva e migliorare attività di magazzino e trasporto. La ricerca rivela come il principale effetto positivo delle tecnologie 4.0 sia la possibilità di integrare diversi sistemi, non solo all'interno del magazzino, ma lungo l'intera filiera. Quasi un operatore del

L'INTERVENTO DI ANDREA GENTILE



ANDREA GENTILE

"Nell'edizione dello scorso anno di questo convegno la parola d'ordine era 'cambiamento', termine tuttora più che attuale al quale è tempo di accompagnarne però altri, come ad esempio dinamismo, creatività, vivacità". E' stato questo l'esordio del presidente di Assologistica Andrea Gentile al convegno per la presentazione della ricerca 2018 dell'Osservatorio sulla Contract Logistics. "Il nostro settore è investito dagli effetti della cosiddetta quarta rivoluzione industriale - ha continuato Gentile - Le aziende nostre committenti sono sempre più digitali e interconnesse e l'industria 4.0 è da tempo realtà anche Italia. La logistica cosa fa di fronte a un mondo produttivo incamminato verso una massiccia automazione e interconnessione? Ovviamente, si adegua e lo fa innovando e rinnovandosi. Sempre l'anno scorso dichiaravo un certo ottimismo verso la crescita economica del nostro settore e, nel complesso, posso dire di non essermi sbagliato, poiché - come si evince dai dati presentati - sia nel 2017, ma anche per il 2018, il fatturato del mercato della contract logistics è in aumento, sebbene l'incidenza della cosiddetta strategic

contract logistics rimane stabile rispetto alla totalità del mercato". Se il fatturato del settore è in salita, altrettanto in crescita risultano però i costi dei fattori produttivi della logistica, incluso il costo del lavoro. Lavoro che di recente ha assistito al rinnovo del contratto nazionale, il quale - pur lasciando aperte alcune criticità - ha introdotto novità. "Ebbene anche in questo specifico ambito occorre ricordare come il cambiamento non abbia risparmiato il mondo del lavoro logistico - ha continuato Gentile - e conseguentemente quello delle relazioni industriali, come ad esempio quanto accaduto negli ultimi anni a seguito di agitazioni da parte dei cosiddetti sindacati autonomi, che di fatto hanno leso il diritto di impresa e il diritto al lavoro, creando una grave situazione nella quale il legittimo esercizio del diritto di sciopero e la normale dialettica sindacale vengono sostituiti da comportamenti illegali e penalmente rilevanti". In un mondo dominato dal "real-time" imposto dalla rete (e dagli acquisti sempre per via elettronica) è ovvio che la componente "flessibilità" nel lavoro logistico abbia assunto un'importanza ancora più cruciale. "E il nuovo contratto di lavoro ha accolto questa esigenza, introducendo alcuni elementi di flessibilità dell'orario e dell'organizzazione del lavoro. Quel che è certo è che si stanno facendo strada nuove esigenze e altrettanto nuove soluzioni vengono adottate, spesso ben accette tanto dai lavoratori quando dai datori di lavoro: penso a certe forme di welfare aziendale oppure alla diffusione dei contratti di smart working per il personale d'ufficio, in particolare per quello qualificato". E' anche indubbio che le figure professionali del settore stiano subendo importanti cambiamenti, alcune di esse scompariranno. "Desidero infine lasciarvi con una nota di attualità", ha concluso Gentile: "In parlamento nel giugno scorso, su proposta della deputata Renata Polverini, è stata ripresentata una proposta di legge nella quale si chiede al governo l'introduzione di disposizioni in materia di rappresentanza sindacale nei luoghi di lavoro, di rappresentatività delle organizzazioni sindacali e di efficacia dei contratti collettivi di lavoro, nonché delega al governo per l'introduzione di disposizioni sulla collaborazione dei lavoratori alla gestione delle aziende, in attuazione dell'articolo 46 della Costituzione. Che dite: I tempi sono maturi per tutto questo?".



maggior capacità di gestione e integrazione di sistemi complessi. Per coglierne appieno le opportunità, nei prossimi anni sarà necessario investire, da un lato, in strumenti che consentano di integrare soluzioni tecnologiche basate su sistemi informativi

settore su due (48%) si aspetta un aumento della produttività, oltre un terzo (37%) prevede una maggiore visibilità sui processi, il 27% immagina un miglioramento della tracciabilità dei prodotti e il 23% della sicurezza.

diversi e, dall'altro, nello sviluppo di competenze specifiche per la gestione di queste nuove soluzioni, lavorando in termini di formazione e attrazione di talenti da altre funzioni aziendali e settori", ha detto Melacini.

service del fornitore di servizi logistici, inoltre, interagisce prevalentemente con il committente (76% delle relazioni) e solo nel 38% dei casi comunica direttamente con il cliente finale. Per migliorare il servizio, i fornitori, da un lato, cercano la collaborazione con il committente per ridurre le richieste al customer service (58%), dall'altro intendono ridurre i costi di interfaccia con soluzioni informatiche (39%) e migliorare la velocità nella comunicazione con il committente (35%). I committenti di servizi logistici sottolineano la necessità di migliorare la proattività nelle comunicazioni da parte del fornitore (77% dei rispondenti) e di aumentare la velocità di aggiornamento e risalita di informazioni e documenti

Fatturato della contract logistics

(valori in miliardi di euro)



Le principali criticità evidenziate dal campione, invece, sono legate ai tempi di ritorno dell'investimento in tecnologie 4.0 (35%), alla complessità di comunicazione tra sistemi informativi (23%) e alla mancanza di competenze adeguate (21%). "La logistica 4.0 può spostare i confini nella relazione dell'outsourcing. Al fornitore di servizi logistici è richiesto non solo un coinvolgimento esecutivo ma una sempre

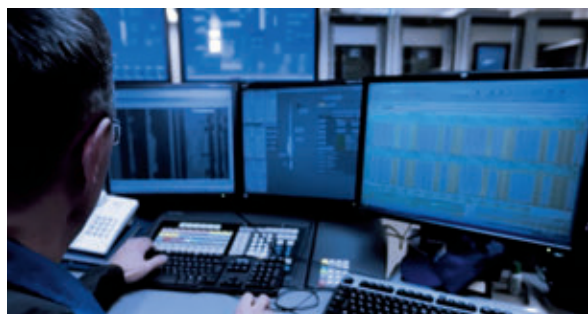
L'approfondimento della ricerca sul customer service mostra un servizio ancora molto operativo e basato su strumenti tradizionali: quasi un'interazione su due (45%) riguarda richieste di informazioni e documenti e l'86% delle comunicazioni avviene ancora via email, fax o telefono, così come il flusso di informazioni interno al fornitore per la risoluzione delle richieste ricevute (75%). Il customer

(69%). "Si prospetta un cambio di paradigma per il customer service che può influire anche sulla relazione di outsourcing da interfaccia per la gestione delle anomalie a strumento per il miglioramento continuo della relazione e del processo logistico, con eventuale riconoscimento di questa attività a livello contrattuale", ha commentato Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio.

Columbus Logitics: servizi avanzati di business intelligence

L'azienda ha vinto recentemente per la sua attività il Premio 2018 Logistico dell'Anno. A disposizione dei clienti un portale con il quale è possibile elaborare database di grandissime dimensioni.

Columbus Logitics, seguendo la propria filosofia di trasparenza e condivisione delle informazioni, ha investito in questi ultimi anni nello sviluppo di risorse umane e software per fornire servizi estremamente avanzati di analisi dei big data in ambito logistico. Grazie alla presenza di figure specializzate quali il data scientist e alla disponibilità dei software più potenti nell'ambito della business intelligence, Columbus Logitics è in grado di analizzare l'impatto che possono avere nella supply chain fenomeni di



grande portata come eventi naturali, eventi legati a particolari periodi dell'anno o a condizioni climatiche eccezionali. A titolo esemplificativo, citiamo alcune analisi alle quali il team Columbus ha lavorato o sta attualmente lavorando: l'impatto che ha avuto Burian nella supply chain e quelli che hanno gli scioperi o il momento caotico che precede il Natale.

Columbus Logitics mette a disposizione dei clienti un innovativo portale di Business Intelligence, attraverso il quale è possibile elaborare in tempo reale database di grandissime dimensioni. La business intelligence permette di ottimizzare e rendere più efficace il servizio offerto ai clienti, in particolare riguardo: le analisi della collocazione ottimale del deposito in base alla distribuzione dei prodotti; l'individuazione dei partner di trasporto più adatti in base a informazioni geografiche e stagionali; l'ottimizzazione dei costi derivanti dalla gestione delle scorte, prevedendo picchi di consumo e stagionalità della domanda; l'analisi per l'ottimizzazione



degli ordini e dei prelievi; l'analisi regionale/provinciale delle vendite; l'incrocio con big data (dati meteo, censimento popolazione, ecc.); l'accorpamento ordini. Inoltre, il team di Columbus Logitics sta sviluppando, attraverso complessi software di machine learning, sistemi di ottimizzazione delle scorte di magazzino. Ad esempio, per conto di un cliente sono state analizzate le serie storiche delle quantità di 12 prodotti venduti tra gennaio 2013 e dicembre 2017, al fine di fornire previsioni sulle vendite future. L'analisi condotta ha permesso di prevedere le quantità di articoli da produrre per ogni mese del 2018.

Grazie alla passione, all'expertise e all'impegno nella ricerca, Columbus si è fatta recentemente promotrice del convegno "Big Data & Digital Supply Chain: a che punto siamo?", presso la Liuc Università Cattaneo, che ha contato più di 400 partecipanti. Questa grandissima affluenza è un chiaro segnale dell'interesse crescente nei confronti dei big data e del ruolo che possono giocare nel miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dei processi logistici. Nel convegno, è stato illustrato come sia possibile sfruttare la miniera di risorse informative per migliorare la customer experience, ridurre i rischi, ottimizzare l'utilizzo delle risorse e aumentare la reattività della supply chain. Nell'occasione sono stati anche presentati i risultati di un'indagine condotta dal Center for Supply Chain, Operations&Logistics della Liuc Business School, sull'utilizzo dei big data nell'ambito della supply chain. Dall'indagine è emerso che il 15 % delle aziende intervistate sta sperimentando una/più applicazioni; il 28% ne sta studiando la fattibilità; il 40 % non ha avuto nessuna esperienza. Sulle criticità che impediscono l'utilizzo dei big data nella supply chain le principali sono: mancanza di competenze e di data scientist, quest'ultima una figura fondamentale. ■

Un parco automezzi più vecchio d'Europa

Tutte le associazioni del settore hanno chiesto al governo una politica di sostegno strutturale affinché i nostri autotrasportatori possano essere competitivi a livello continentale. La "scomparsa" dall'Albo di 40 mila aziende.

di **Valerio di Velo**

Tutte le associazioni dell'autotrasporto, il 7 dicembre, hanno firmato un comunicato in cui chiedono un immediato intervento del governo a difesa del settore. Dopo aver sottolineato che "le sempre più stringenti normative in materia ambientale rischiano di bloccare il trasporto delle

anni per sostituirli tutti. Ma la cosa più grave è che soltanto l'11,9% dei veicoli è dotato dei dispositivi di sicurezza, obbligatori dal 1° novembre 2015 (frenata autonoma emergenza e mantenimento corsia). Nonostante tutti gli investimenti promossi, non sembra ancora esserci consapevolezza sulle con-

hanno risolto nulla". La conseguenza: "un numero impressionante di piccole imprese ha chiuso i battenti e una quantità non indifferente di medio grandi è emigrata, tra le cause principali la pressione fiscale, i costi di gestione (in primo luogo carburanti e lavoro) e la complessità della burocrazia. Tutto questo ha portato gravi perdite economiche e fiscali per il nostro paese a vantaggio di altri paesi europei che hanno rafforzato ulteriormente il proprio sistema di logistica e trasporto: negli ultimi dieci anni lo Stato ha perso 105 milioni di euro di mancato gettito fiscale, i costruttori circa un miliardo e mezzo di fatturato e l'occupazione del settore ha visto perdere 135 mila posti di lavoro, senza contare l'indotto". "Mentre noi discutiamo ancora su tavoli diversi come suddividere eventuali risorse destinate al settore dell'autotrasporto - prosegue la nota - in altri paesi europei si definiscono politiche di investimento su base continuativa. Ad esempio, in Germania e in Francia si realizzano sistemi di incentivazione per il rinnovo del parco veicoli nell'ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza e si offrono due anni di transito gratuito sulle autostrade ai veicoli ad alimentazione alternativa e ad alta innovazione tecnologica. Al tempo stesso, sia in Spagna che in Germania, si studia un piano dotato di ingenti fondi per la rottamazione dei veicoli ante Euro VI". In conclusione del comunicato, tutti i firmatari chiedono ai decisori po-



"il sistema - senza un adeguato rinnovo dei mezzi con i quali opera - continua a invecchiare, perdendo ogni giorno in sostenibilità e sicurezza", dicono le associazioni dell'autotrasporto

merci fuori e dentro le città", il comunicato dà un quadro drammatico del settore: "il parco circolante italiano è il più vecchio d'Europa (età media di 13,5 anni), il 63,1% dei veicoli fino a 3,5 tonnellate è precedente all'Euro IV (pari a 418.668 veicoli). Solo il 12,4% del parco circolante è rappresentato da veicoli Euro VI (pari a 82.274 veicoli): con questo trend ci vorranno 17

seguenze di questa realtà, e cioè che il sistema dell'autotrasporto - senza adeguato rinnovo dei mezzi con i quali opera - continua a invecchiare, perdendo ogni giorno in sostenibilità e sicurezza". Si aggiunge poi una riflessione sul passato: "Da venti anni a questa parte gli interventi sul comparto dell'autotrasporto effettuati senza precise strategie e senza sostegno strutturale non

I CARBURANTI ALTERNATIVI

L'autotrasporto nazionale è messo sotto pressione anche per quanto riguarda la sostenibilità ambientale. Gli operatori più avanzati stanno rispondendo in maniera positiva, come dimostra il successo delle vendite dei veicoli alimentati a gas liquefatto naturale-Gnl. Un successo sostenuto anche dall'estensione della rete di distribuzione. Le nuove immatricolazioni sono aumentate di oltre sei volte tra il 2016 e il 2017; un trend che si conferma anche nel 2018, con il Gnl che è arrivato a rappresentare circa il 73% delle vendite dei veicoli alimentati a metano. Parallelamente, si assiste a una crescita continua delle stazioni di rifornimento sul territorio italiano: dalle dieci registrate a giugno 2017 si è passati alle 28 dell'ottobre 2018. Una trentina di progetti sono in fase di autorizzazione o sviluppo. Tuttavia, anche in previsione delle prossime aperture, la divisione tra nord e sud del paese rimane netta e principalmente legata al limite infrastrutturale: la maggior parte degli impianti riceve il carburante dai terminali di Marsiglia (Francia), Zeebrugge (Belgio) e Barcellona (Spagna) via autobotti, un tragitto che rende poco economico il trasporto fino al Meridione. Per rendere più sostenibile l'apertura di nuove attività, occorrerebbe attrezzare i tre terminali presenti sul territorio italiano (Olt a Livorno, Adriatic LNG a Rovigo e Snam a Panigaglia) e far partire i depositi costieri.



In novembre, si è avuto un calo delle immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi con massa totale a terra superiore a 3,5 tonnellate del 15% sul 2017

litici "di fronte alla mancanza di attenzione razionale ai gravi problemi che affliggono da tempo il settore, di considerare finalmente il mondo del trasporto e della logistica come strategico per il nostro paese e di ripristinare le forme di sostegno destinate al rinnovo tecnologico del parco circolante italiano, consentendo così a questo settore di diventare maggiormente competitivo nello scenario europeo, più sicuro e meno impattante per l'ambiente". Di fronte a questa presa di posizione,

molto netta e condivisibile, verrebbe però da chiedersi come mai alcune delle componenti che hanno posto la firma su questo comunicato abbiano sempre fatto molta più attenzione ai "soldi", distribuiti "a pioggia", piuttosto che alle condizioni strutturali del settore, fino a varare la formula dei "costi minimi di sicurezza", ossia una forma di "tariffe obbligatorie mascherate" e la negazione delle regole del mercato, che, inoltre, tutto potevano assicurare tranne, come è avvenuto, la "sicurez-

za". Oggi, il settore sta pagando, lo dice del resto lo stesso comunicato, una politica di sostegno senza alcuna strategia e senza alcuna connessione con la sua situazione oggettiva.

Anche i "numeri" delle immatricolazioni sottolineano le difficoltà del settore e l'incertezza su quanto avverrà in futuro: per quanto riguarda i veicoli commerciali fino a 3,5 tonnellate, secondo i dati dell'Associazione delle case automobilistiche estere-Unrae, dopo un aumento sui dati del 2017 registrato a gennaio e febbraio 2018, si sono avute flessioni continue sugli stessi mesi dell'anno precedente (con picchi negativi registrati in settembre e ottobre con rispettivamente una flessione del 23% e del 17%). Nei primi undici mesi dell'anno il calo sul 2017 è stato del 5,2%. Se i veicoli sopra le 3,5 tonnellate hanno avuto nel 2018 un mercato altalenante con mesi positivi e altri negativi, registrando comunque un aumento a due cifre rispetto al 2017, il mercato dei rimorchi e semirimorchi con massa totale a terra superiore a 3,5 tonnellate nei primi undici mesi del 2018 ha avuto una diminuzione sul 2017 del 2,6% (solo nel mese di novembre si è registrato un calo del 15%).



Anche le immatricolazioni di veicoli fino a 3,5 tonnellate sono nel 2018 in flessione sul 2017 di oltre il 5%

Franco Fenoglio, presidente della sezione veicoli pesanti dell'Unrae, commentando l'andamento delle immatricolazioni, ha sottolineato che "il sostegno al rinnovo del parco mezzi deve essere continuo e certo, cioè strutturale, in modo da dare respiro a un mercato in costante attesa degli strumenti necessari per poter soddisfare una domanda reale, ma schiacciata tra scarsità di risorse e incertezza programmatica. Se il trasporto delle merci è, come noi crediamo che sia, un settore strategico delicato, soprattutto per un paese come l'Italia, in conseguenza della sua configurazione geografica e della sua struttura produttiva, occorre che il decisore politico vi dedichi la massima attenzione, sia a livello nazionale che europeo, avendo come obiettivo primario il decongestionamento delle strade, dove un sistema spontaneo ed inefficiente di informazione conduce l'autotrasporto di merci ad un'eccessiva occupazione improduttiva di infrastrutture già insufficienti". "Per quanto riguarda il comparto del trasporto su strada - continua Fenoglio - constatato il suo peso nel complesso delle modalità utilizzate per movimentare le merci, ma soprattutto viste le sue caratteristiche e le sue potenzialità, è indispensabile che venga avviata in Italia una politica di sostegno strutturale, finalizzato

al raggiungimento delle condizioni di efficienza e affidabilità necessarie perché i nostri autotrasportatori possano essere competitivi a livello continentale, riportando nel nostro paese le quote di trasporto interno e internazionale perse in questi ultimi anni, necessarie per recuperare le perdite di posti lavoro e di gettito fiscale, nonché di mercato, provocate dall'emigrazione di molte imprese medio-grandi e dalla scomparsa di un universo di piccole aziende".

Sempre l'Unrae ha pubblicato un documento sulla situazione del settore in cui sottolinea: " Il comitato centrale dell'Albo continua a cancellare l'iscrizione di imprese perché fallite, liquidate, sciolte coattivamente o semplicemente perché hanno interrotto l'attività: dall'inizio del 2018 sono state individuate ben 20 mila aziende iscritte ma non presenti negli elenchi delle camere di commercio e altre 20 mila iscritte ma che risultano non possedere alcun veicolo", un dato questo che pone in evidenza quanto il settore sia stato abbandonato a sé stesso. Infatti, erano anni e anni che nell'albo risultavano presenti numerosissime imprese "di autotrasporto", ma senza possedere veicoli: se lavoravano, facevano evidentemente esclusivamente intermediazione, tralasciando di pren-

dere in considerazione le infiltrazioni nel settore della criminalità organizzata.

Aggiunge il documento Unrae: "La mancanza di garanzie per progettare il futuro, insieme con la piccola dimensione, non ha consentito e non ha evidentemente consentito a queste aziende 'cancellate' di passare dal trasporto tradizionale alla logistica. Mentre le aziende medio-grandi hanno fatto ricorso al trasferimento di tutta o parte dell'attività nei paesi dove esistono condizioni più favorevoli per svolgere la propria attività, le piccole realtà sono scomparse dal mercato o sono entrate nel mondo della subvezione, esercitando l'attività di trasporto per conto delle grandi imprese di logistica. La scomparsa di molte aziende italiane dal mercato dell'autotrasporto può essere considerato un fattore che ha influito negativamente non solo sull'andamento del rinnovo del parco, ma anche sulla disponibilità di veicoli in rapporto alla domanda di trasporto. In questo quadro di incertezza, l'aumento della domanda di trasporto internazionale è stata progressivamente soddisfatta da imprese estere (ormai per oltre il 75%), mentre anche quella interna comincia a trovare vantaggiosa l'offerta avanzata da imprese straniere (comprese quelle italiane emigrate) che trasportano sul suolo italiano attraverso la pratica del cabotaggio, sempre più diffusa e sempre più pericolosa tanto in termini di competitività che di sicurezza della circolazione, con l'impiego di personale scarsamente qualificato e a basso costo (dumping sociale) che opera senza il rispetto dovuto alle regole sui tempi di lavoro e alle norme di circolazione. Si è quindi registrato un progressivo cedimento del sistema italiano dell'autotrasporto per cause politiche e strutturali". ■

A Vipiteno, una nuova stazione di rifornimento LNG

L'iniziativa dell'autoporto Sadobre rappresenta un'efficace soluzione al problema delle restrizioni del traffico su strada lungo la direttrice del Brennero. Consegnati i primi trattori Iveco Stralis LNG alla Fercam.

di **Paolo Sartor**

Tra le fonti di combustione alternative al diesel sicuramente l'LNG rappresenta una soluzione concreta e percorribile per ridurre l'impatto ambientale del trasporto su strada delle merci. Di fronte ai divieti settoriali per il diesel che la Regione Tirolo sta attuando anche per gli automezzi Euro 4, la recente inaugurazione della prima stazione di rifornimento LNG, di proprietà di APS Fuel presso l'autoporto Sadobre di Vipiteno, rappresenta un passo concreto e una efficace soluzione al problema delle restrizioni al traffico merci sulla direttrice Italia-Germania.

La cerimonia dell'inaugurazione è stata anche l'occasione per l'Iveco per consegnare i primi trattori Stralis LNG alla Fercam, operatore logistico altoatesino multi specializzato, da sempre attento ai temi della sostenibilità e dell'ambiente e leader nei traffici nord-sud lungo l'asse del Brennero. Alla cerimonia, presso la stazione di rifornimento, erano presenti molte autorità, tra cui: Pierre Lahutte, Iveco Brand President, Isabella De Monte, deputata al parlamento europeo nella commissione per trasporti e turismo, Daniel Alfreider, ex deputato alla camera e candidato SVP per il consiglio provinciale dell'Alto Adige, Elmar Morandell, presidente dei trasportatori merci in APA, Thomas Baumgartner, presidente della Fercam e dell'associazione Anita e Roberto Padovani, titolare della

APS Fuel. La nuova stazione, ubicata in un'area geografica strategica, raggiungibile direttamente dall'autostrada A22 - da entrambe le direzioni nord/sud - in prossimità del confine tra Italia e Austria, è destinata quindi a ricoprire un ruolo di importanza straordinaria,

importante direttrice di traffico internazionale.

“La tecnologia che impiega carburanti puliti come il gas naturale o il biometano - ha precisato Pierre Lahutte - per il quale i nostri mezzi sono già predispo-

L'intervento di Thomas Baumgartner all'inaugurazione della stazione di rifornimento



poiché si colloca a ridosso del valico del Brennero, afflitto da un problema di inquinamento ambientale al centro di un dibattito intenso e più che mai vivo in questi giorni, per il quale si candida come possibile concreta soluzione e sarà particolarmente interessante per parte dei 2,5 milioni di camion che annualmente transitano lungo questa

sti costituisce la soluzione immediatamente praticabile per attraversare il Brennero e tutto l'arco alpino in modo sostenibile, sia dal punto di vista ambientale sia economico. Iveco ha trasformato il concetto di sostenibilità in una realtà concreta e praticata da numerosi clienti come la Fercam, che hanno scelto di condividere la nostra >



I due trattori Stralis LNG Iveco consegnati alla Fercam

vision sul futuro del settore dei trasporti". I nuovi motori a LNG, infatti, permettono - secondo i dati del costruttore Iveco - una riduzione delle emissioni di particolato del 99% rispetto ai limiti Euro VI, degli NOx del 60% e di CO2 del 15% (e addirittura del 95% con uso di biometano). Inoltre, il loro funzionamento è di circa 8 dB più silenzioso, con una riduzione del 50% della rumorosità a vantaggio anche del confort di guida per il conducente. In particolare, i trattori Fercam sono dotati di optional Silent Mode, che riduce il livello di rumorosità a 71 dB, misurati nel test Piek Quiet Truck.

Con particolare soddisfazione è stata accolta dal pubblico presente all'inaugurazione la recente deliberazione della commissione trasporti del Bundestag tedesco di voler esentare (a partire dal primo gennaio 2019) dal pagamento del pedaggio gli automezzi con motori a LNG per incentivare gli investimenti in questa innovativa tecnologia. Questa decisione integra le sovvenzioni già annunciate nel primo semestre del 2018 per l'acquisto di questi veicoli e avrà un impatto enorme anche al di là delle frontiere tedesche, essendo il paese il

crocevia delle rotte logistiche europee. "Sono convinto che i problemi dell'inquinamento prodotto dai mezzi pesanti possono e devono venire risolti con tecnologie innovative come queste e non con i divieti. Siamo molto fiduciosi che il governo del Tirolo permetta in futuro a questi nuovi veicoli di essere esclusi dai divieti settoriali e di poter circolare anche durante la notte contribuendo a ridurre con questo provvedimento l'intasamento autostradale diurno", ha affermato Thomas Baumgartner.

"Clean, Smarte Logistics": questo uno degli obiettivi strategici 2015-2020 dell'azienda altoatesina di trasporti e logistica Fercam, in risposta alla crescente esigenza di sostenibilità che sempre più caratterizza il settore dei trasporti. Tra le varie iniziative assunte, nel 2016 per il parco automezzi della controllata Fercam Spagna sono stati effettuati i primi investimenti in dieci trattori stradali LNG con HP 330; successivamente nel 2017 sono stati inseriti nel parco veicolare ulteriori dieci automezzi LNG per i trasporti nella pianura padana mentre a giugno di quest'anno sono stati ordinati i primi trattori LNG Iveco da 460 HP.

Passando ai dati tecnici della stazione di rifornimento, l'impianto di Vipiteno è in grado di stoccare 80 metri cubi di LNG e di rifornire circa 250 autoarticolati al giorno, è provvisto di 12 pistole ad alta portata, distribuite su sei corsie, per rendere più veloci le operazioni di rifornimento. L'investimento di APS Fuel per la realizzazione di questo impianto di rifornimento ha richiesto 1,9 milioni di euro. ■



Il futuro dei nostri scali si gioca a livello terrestre

Aumentano i traffici nel Mediterraneo e crescono notevolmente i porti nordafricani e spagnoli. La risposta italiana deve avvenire tramite scelte politiche e investimenti che allarghino il bacino di utenza dei nostri porti, migliorando i collegamenti con il retroterra e con l'Europa.

di **Paolo Giordano**

Continua a crescere il traffico attraverso il canale di Suez. Cresce il numero delle navi che lo attraversano e crescono ancor più le tonnellate di merce, dato l'aumento delle capacità di trasporto delle mega-navi. A metà luglio di quest'anno si è registrato un record assoluto: 197 navi sono transitate in quattro giorni e, in particolare, sono passate 28 navi giganti con un tonnellaggio variabile da 150 mila a 220 mila tonnellate, tra le quali anche la Mol Triumph, una delle portacontainer più grandi del mondo. Il 25 agosto, altro record: nella giornata, sono transitate attraverso il canale, sommando le due direzioni, 49 navi, con un carico complessivo di 4,2 milioni di tonnellate. Le navi giganti a passare sono state otto. Nei mesi di settembre, ottobre e novembre il traffico è sempre stato molto sostenuto, con incrementi per le tonnellate trasportate, sugli stessi mesi del 2017, rispettivamente del 6,9%, del 10,5% e del 5,6%.

Mohab Mamish, presidente della zona economica di Suez, in occasione del terzo anniversario del raddoppio del canale, ha sottolineato che i ricavi dai transiti sono in continua sostanziale crescita, nonostante gli sconti che sono stati apportati: "la nostra flessibile politica commerciale e gli incentivi che abbiamo concesso alle compagnie di navigazione, insieme alle infrastrutture che abbiamo realizzato lungo il canale, hanno fortemente contribuito sia alla crescita dei



Il World Trade Center di Barcellona. Il porto spagnolo ha aumentato il suo traffico container nel 2018 di oltre il 14%

ricavi sia all'aumento dei transiti. Su questa strada intendiamo proseguire, come dimostrano i tanti progetti che stiamo portando avanti nell'area".

Le performance del canale di Suez sono alla base della forte crescita del traffico navale nel Mediterraneo, che, come sottolinea il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM, nel suo rapporto annuale Maritime Economy (recentemente presentato anche al parlamento europeo), si è sestuplicato, per quanto riguarda i container, negli ultimi venti anni. I primi trenta porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia dei 50 milioni di teu (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni. C'è anche da sottolineare che, secondo il

Liner Shipping Connectivity Index dell'United Nations Conference on Trade and Development-Unctad, gli scali del sud Mediterraneo (Nordafrica e Turchia) dal 2004 a oggi hanno notevolmente ridotto il gap competitivo con i porti del nord Mediterraneo. L'indicatore di competitività riporta un divario che nel 2004 era di 26 punti, mentre oggi è solo di 8. Il gap si è ridotto anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 punti. A questa crescita dei porti nordafricani e turchi corrisponde un incremento dei traffici, ad esempio, nei porti spagnoli: nei primi undici mesi di quest'anno, lo scalo di Valencia ha movimentato 4,6 milioni di teu con un aumento del 5,5% sullo stesso periodo del 2017, mentre quello di Barcellona ha fatto ancora meglio crescendo nello >



Sempre più navi e merci attraversano il canale di Suez: il 25 agosto si è registrato un record, con il passaggio di 49 navi e 4,2 milioni di tonnellate di merce

stesso periodo, nel settore container, del 14,2%, raggiungendo i 3,1 milioni di teu. Anche il porto di Marsiglia, in termini di container, è cresciuto, seppure limitatamente (più 1,4% nei primi tre trimestri dell'anno in confronto allo stesso periodo del 2017). Il porto francese sta potenziando comunque i servizi container: da ottobre, ha rinforzato i suoi collegamenti con il retroterra, in primo luogo con Lione, portando a cinque servizi a settimana i collegamenti fluviali sull'asse Mediterraneo-Rodano-Senna. Alla realizzazione di questo progetto hanno partecipato anche tre grandi compagnie armatoriali: Cma-Cgm, Msc e Hapag Lloyd.

A tutto ciò va aggiunto quanto sta facendo nell'area mediterranea la Cina: il colosso asiatico attiverà 1,400 miliardi di dollari in investimenti infrastrutturali e logistici per rafforzare opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Sino ad ora sono stati censiti progetti, sotto-linea Srm, pari a 146 miliardi di dollari di cui il 13% circa in shipping e logistica. Secondo le previsioni gli investimenti consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei paesi interessati di circa 780 miliardi di dollari e un import di 570. In particolare gli investimenti della Cina in porti e terminal del Mediterraneo hanno toccato i quattro miliardi di euro: tra questi anche Valencia nel 2017. Con quest'ultima operazione il dragone ha conquistato un importante caposal-

do nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo nella parte orientale e del porto di Zeebrugge nel nord Europa, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e paesi scandinavi. L'“assalto” cinese non segue solo le vie del mare, ma anche quelle terrestri: ormai i collegamenti ferroviari con l'Europa sono stabili e sempre più efficienti e frequenti, non solo con la Germania e in particolare con il porto di Duisburg, ma si stanno anche avviando servizi con Francia e Spagna.

In questo scenario, i porti italiani devono trovare risposte adeguate. Parlando di container, i dati dei nostri scali sono stati positivi nel 2018: Genova, nei primi nove mesi dell'anno, è rimasta stabile rispetto al 2017 (più 0,6%) con 1,9 milioni di teu; crescono Napoli, Salerno e La Spezia; Trieste segna nei primi dieci mesi dell'anno sia il record dei teu movimentati superando quota 600 mila (più 17% rispetto all'anno precedente) sia quello del trasporto ferroviario con oltre ottomila treni (più 13,46%).

Complessivamente, i regional port hanno recuperato quanto hanno perso i porti del transhipment, non più competitivi rispetto ad altri scali mediterranei. Quindi, i nostri scali “reggono”. Il problema “vero” riguarda il futuro. Qui entrano in gioco la politica e le scelte di governo. È chiaro che le chance di sviluppo dei nostri scali sono legate a quanto riescano a

incidere nello scacchiere mediterraneo-europeo. La partita decisiva non si gioca sulle banchine, ma sui collegamenti terrestri, sulle connessioni con il retroterra, con gli inland terminal, con le aree di maggior produzione e consumo nazionali ed europee. In questo ambito servono scelte, strategie, investimenti, tutte cose che non appaiono all'orizzonte. Un esempio: le Zone economiche speciali sono state varate molto rapidamente dal passato governo, ma è da febbraio che si attende il decreto per le semplificazioni burocratiche. Il ministro per il Mezzogiorno e la Coesione territoriale, Barbara Lezzi, aveva affermato che sarebbe stato varato entro dicembre, cosa ancora non avvenuta. Le Zes, su Euromercati lo abbiamo ribadito molte volte, sono essenziali se si vuole dare respiro all'industria, alla logistica e alla portualità del Mezzogiorno. Il binomio industria-portualità è fondamentale come ha insegnato Tanger Med, che è cresciuto in maniera esponenziale grazie a tale binomio e grazie a un preciso disegno politico-economico del governo marocchino. Molte incertezze e tempi lunghi ci sono sulla realizzazione di infrastrutture importanti (nella speranza che sia confermata la realizzazione del Terzo Valico). Ad esempio, gli indispensabili interventi per adeguare a livello tecnologico la linea da Tortona a Milano, oggi satura, per il traffico merci dalla Liguria, sono stati messi in calendario da Rfi non prima del 2026, quando i lavori sul Terzo Valico, se andrà avanti il programma stabilito, dovrebbero essere chiusi nel 2022. Sono avvenute anche cose rocambolesche: dopo oltre un decennio, la linea ferroviaria adriatica è stata adeguata per quanto riguarda il gabarit, ma il lavoro, che sarebbe stato fondamentale per dare un'altra dimensione al porto di Taranto, è stato fatto quanto lo scalo tarantino di fatto è stato “azzerato”.

Un'indagine sulla via dei container da tre regioni italiane

Contship Italia e il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno hanno svolto un'analisi, in tre regioni, sulla valutazione che le imprese che importano ed esportano danno sull'efficienza dei corridoi logistici per i container.

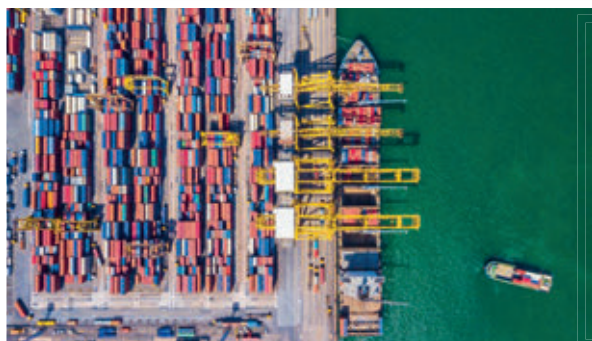
di **Carlotta Valeri**

Il Gruppo Contship Italia, in partnership con il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm, ha realizzato la prima indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepita dalle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, ovvero Lombardia, Emilia Romagna e Veneto. "Lo studio traccia un'analisi quantitativa con due grandi ambizioni: estendere lo studio progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricer-

ca in un osservatorio permanente, semplificare il 'sentiment' raccolto in un nuovo indice che abbiamo deciso di definire Quality Logistics Italian Index-QLI", scrive Daniele Testi, direttore marketing e corporate communication Contship Italia, nella presentazione dell'indagine. "L'indagine - aggiunge Alessandro Panaro, responsabile maritime & mediterranean economy di Srm - cerca di dare risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i 'corridoi' logistici utilizzati dalle imprese che im-

pievano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione". La finalità dell'indagine è anche quella di iniziare un percorso dove si possano fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali sono le possibili linee da seguire per definire una corretta strategia per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni. Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt&Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

In particolare, l'indagine ha riguardato 400 aziende manifatturiere localizzate in tre regioni, Lombardia (150), Veneto (150) ed Emilia Romagna (100), senza limiti dimensionali e senza vincoli settoriali; unico filtro è stato la selezione in forma esclusiva di aziende che esportano/importano merci con modalità marittima a mezzo container. Le interviste sono state realizzate nel periodo maggio-giugno 2018. Da sottolineare che queste tre regioni rappresentano complessivamente poco più del 40% del Pil nazionale e il 52,7% dell'interscambio commerciale italiano (per un valore di 447 miliardi di euro): la Lombardia da sola



Nelle foto, vedute del porto di Shanghai. Il 52% delle imprese che esportano ha dichiarato di non conoscere il porto di destinazione della merce. Da quanto emerso lo scalo cinese è quello più utilizzato dalle imprese intervistate



Immagine del porto di Genova, lo scalo più usato dalle imprese intervistate

vale il 28,9% del totale nazionale, il Veneto il 12,6% e l'Emilia Romagna l'11,2%. L'"intensità" nell'uso del container è di uno a settimana per l'89% delle aziende intervistate, mentre il restante 11% presenta frequenze superiori. Per quanto riguarda i porti usati dalle aziende intervistate, quelle lombarde utilizzano per il 90% Genova, per il 25% La Spezia e per il 6% Livorno; le venete per il 53% Genova e Venezia, per il 19% La Spezia, per il 7% Livorno e per il 4% Trieste; le emiliane romagnole sempre Genova per il 68%, poi La Spezia con il 37%, Livorno con il 20% e Ravenna con il 9%. Il vettore in stragrande maggioranza usato per raggiungere tali scali è la strada. Questi primi dati portano a due considerazioni: la prima sull'importanza vitale che nel nostro sistema portuale rivestono i porti liguri, e questo dovrebbe portare la politica a fare una riflessione seria sulle tempistiche nella realizzazione dei miglioramenti infrastrutturali che li riguardano, la seconda sulla scarsa incidenza che hanno il trasporto ferroviario e l'intermodalità (fatto spiegato in parte anche dalle ridotte distanze chilometriche).

Un altro dato che emerge dall'indagine riguarda la scelta delle rese contrattuali, elemento importante nella logistica delle importazioni e delle esportazioni. Tali scelte determinano il soggetto (venditore o compratore) che si fa carico dei costi e/o dei rischi del trasporto. Per quanto riguarda le esportazioni, c'è una chiara tendenza a utilizzare la resa Ex Works: ne fa uso il 64% delle imprese. Quindi l'impresa ita-

liana cede il costo e il rischio del trasporto al compratore. Ex Works è il termine meno impegnativo e meno costoso per il venditore. Il venditore non è tenuto a occuparsi del carico delle merci nel vettore scelto dal compratore

e non è tenuto nemmeno a sostenere i costi per lo sdoganamento all'esportazione. Il rischio di deperimento della merce incombe totalmente sul compratore fin dalla presa in carico. Il venditore adempie alle sue obbligazioni semplicemente mettendo la merce imballata a disposizione del compratore nel luogo indicato (generalmente la propria fabbrica e/o magazzino). Ciò significa, ed è l'altro lato, negativo, della medaglia, che l'azienda italiana "cede" la gestione della logistica e del trasporto del prodotto a terzi, principalmente stranieri, rinunciando al controllo su una parte sempre più importante dell'intero processo di vendita. A questo 64% si aggiunge un 13% di imprese che ricorre alla resa FOB (Free on Board). Con questa resa si stabilisce che sono a carico del venditore i rischi collegati al collocamento della merce a bordo della nave al porto di partenza come pure tutte le relative spese. Il compratore, invece, si assume gli oneri e i rischi relativi al trasporto della merce una volta che questa è stata collocata sulla nave. Pertanto, un buon 77% si assume costi e rischi logistici non oltre l'imbarco della merce. A livello regionale non si osservano differenze di rilievo. Per le importazioni, il 46% delle imprese seleziona la resa Ex Works. Pertanto, pur essendo la percentuale inferiore al caso della merce in esportazione, in generale è il compratore che tende ad assumere, da un lato, i rischi e i costi del trasporto e, dall'altro, anche i ricavi. Infine, per completezza di informazione, l'indagine sottolinea che un buon 26% sceglie la resa Free on Board.

Quanto appena detto, spiega un altro dato emerso dall'indagine Contship-Srm. Infatti, l'analisi sulla destinazione della merce in export e sul porto di origine di quella in import si è spinta oltre per verificare quali siano gli scali portuali esteri con cui le nostre imprese hanno maggiori contatti. Il risultato principale di questo tipo di analisi è che la maggior parte delle imprese sa poco a riguardo: il 52% non conosce il porto specifico di destinazione e il 44% non conosce quello da cui parte la merce che importa. Da quanto emerso, Shanghai è il porto più utilizzato (7%) in Asia, mentre in America è il porto di New York (5%). Per la merce in importazione, il 44% delle imprese non conosce il porto di origine. Anche in questo caso Shanghai risulta il porto più utilizzato (dichiarato dal 20% degli intervistati).

Contship e Srm, come sottolineato in precedenza da Testi, hanno anche costruito un indice (QLI) che permette di valutare in modo immediato il giudizio che le imprese manifatturiere italiane danno al proprio sistema logistico. Sono state scelte dieci variabili appartenenti alle categorie Servizi, Costi, Infrastrutture e Sostenibilità che possono incidere sulla soddisfazione delle imprese manifatturiere in merito al sistema logistico di cui usufruiscono. Oltre al livello di importanza è stato esaminato il livello di soddisfazione che l'intervistato attribuisce a ciascuna variabile con riferimento ai due porti più utilizzati. In questo ultimo caso, i livelli di soddisfazione coprono un range che va da 7,12 (Disponibilità servizi ferroviari ad alta frequenza) a 7,56 (Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto marittimo). L'indice medio di soddisfazione (Quality Logistics Italian Index) è 7,38 per le tre regioni (livello di soddisfazione più che sufficiente). Se lo confrontiamo con l'importanza media data alle variabili (8,79), è evidente che c'è un gap tra soddisfazione delle performance e l'importanza data al sistema logistico che va colmata. ■

SHIPPING,
FORWARDING&LOGISTICS
meet INDUSTRY



MILANO

Centro Congressi Assolombarda

31 Gennaio

1 Febbraio

2019

L'ALLEANZA TRA **INDUSTRIA E**
LOGISTICA PER LA CRESCITA
DUREVOLE DELL'ECONOMIA
ITALIANA

Organizzato da:



Venezia non è Disneyland

A Roma iniziativa della Federagenti contro i contrastanti e preoccupanti pareri e posizioni del governo sul futuro del porto veneziano.

La “non” assemblea della Federagenti, svoltasi a Roma, ha fatto il punto sul porto di Venezia e sulle contrastanti valutazioni che sono emerse nella coalizione di governo sul futuro dello scalo. Una “non” assemblea, come l’ha voluta battezzare il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, sia per rimarcare come non si possa continuare a “parlare a vuoto dell’ipotesi folle di

nomicamente essenziale. Un messaggio politico chiaro lanciato in una assise che ha evidenziato in modo altrettanto chiaro e palese le critiche verso le posizioni contrastanti della coalizione di governo. I presidenti delle Autorità di sistema portuali adriatiche, Zeno D’Agostino (Mare Adriatico orientale, nonché presidente di Assoporti) e Daniele Rossi (Mare Adriatico centro settentrionale) hanno sottolineato i rischi di cancellazione

giche per il futuro. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha lanciato l’idea di un percorso politico del mondo dell’impresa che sia in grado di influenzare scelte che rischiano di penalizzare in modo determinante shipping, porti e trasporti.

In particolare, Andrea Giuricin, economista che ha presentato la documentazione su Venezia messa a punto dalla Banca Mondiale, ha sottolineato che lo scalo veneziano a livello internazionale, in primo luogo da Cina e da paesi del sud est asiatico, è considerato uno dei porti essenziali della Via della seta e quindi vitale per le economie che registrano i maggiori tassi di crescita del mondo. Sarebbe follia perdere una simile occasione. Il presidente dell’Autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, chiudendo i lavori, ha mostrato i dati che testimoniano il ruolo di Venezia non come “Disneyland” del turismo mondiale: il 25% del Pil metropolitano di Venezia deriva dal porto; il porto è strategicamente determinante per una delle principali economie d’Europa, quella del nord est italiano; 18.500 persone lavorano nel porto e di porto; il porto di Venezia cresce del 6%, ma... è l’unico porto che non può dragare i suoi fondali e l’unico porto che con il Mose rischia di non avere accesso al mare. Venezia è un grande frutto dell’opera dell’uomo e da 1.200 anni è un porto che ha generato quella ricchezza che ha permesso ai mercanti di edificare quei palazzi e quei ponti che ne fanno un unicum mondiale. ■



una Venezia senza porto” sia per rimarcare, simbolicamente, la volontà di non creare contrapposizioni, ma di cercare soluzioni pratiche per garantire quella che dovrebbe essere una scelta economica ovvia. Edoardo Rixi, vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, intervenendo in conference nel dibattito, è stato lapidario: “Venezia è e resta un porto. Non è neanche lontanamente concepibile l’ipotesi di chiudere questo scalo” e ha tagliato corto anche con le spinte di chi vorrebbe Venezia snaturata della sua funzione storica, ma anche eco-

dell’Adriatico dalle grandi rotte e non solo delle crociere a causa delle incertezze sul futuro di Venezia. Sottolineati anche i pericoli derivanti dall’incertezza generale relativa alla realizzazione di nuove infrastrutture, incluse quelle portuali, sulle quali incombe inoltre il pericolo di un veto europeo ai finanziamenti pubblici che verrebbero considerati come “aiuti di Stato”. Fatto quest’ultimo che sta mettendo in una totale incertezza i bandi di gara e gli interventi infrastrutturali in atto. Forte preoccupazione è stata espressa dal presidente di Confitarma, Mauro Mattioli, su un paese che rischia di rinviare di vent’anni le scelte strate-

Il viaggio continua...



TRANSPOTEC LOGISTEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 21-24 febbraio 2019

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

**REGISTRATI SU WWW.TRANSPOTEC.COM
E RISPARMI SUL PREZZO DEL BIGLIETTO!**

Located in



Organized by



Le tante problematiche dell'intermodalità

In un Quaderno, il Freight Leaders Council sottolinea che lo split modale in Italia resta tra i più bassi d'Europa, soprattutto per carenze di tipo normativo e organizzativo, con conseguente deficit di affidabilità, che incide sulla scelta del vettore da parte del committente.

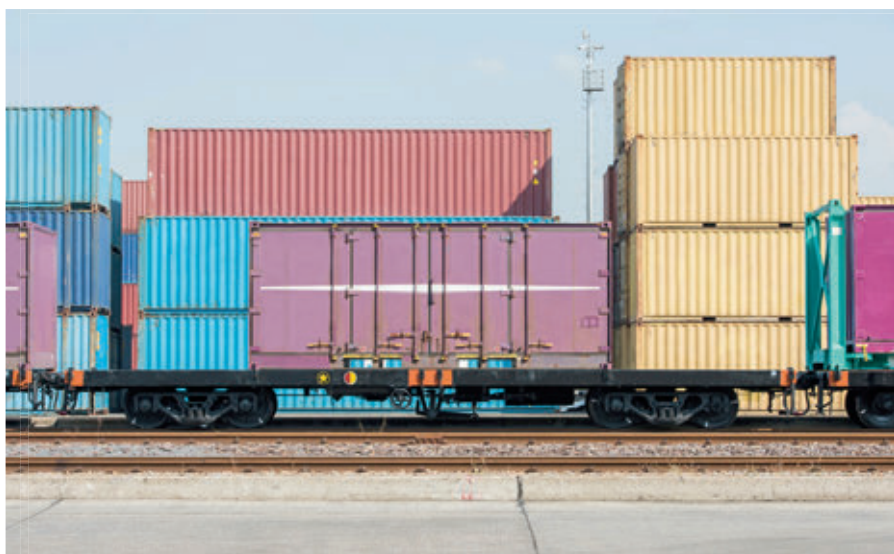
Nel Quaderno n. 27, intitolato "Intermodalità ferroviaria, un'occasione per crescere", il Freight Leaders Council esamina anche le principali criticità che oggi presenta il settore. Un'osservazione riguarda l'andamento del trasporto merci italiano nel 2018: la nota congiunturale dell'ufficio studi Confetra, relativa al primo semestre dall'anno, rileva che, seppure in un

ripresa iniziata nel 2013. Un dato preoccupante, specialmente se visto in prospettiva. La causa, sottolinea il Quaderno, è una serie di criticità, da ricollegarsi a mancate scelte di tipo politico-normativo, tecnico e amministrativo-gestionale, che tuttora impediscono il conseguimento degli obiettivi di sviluppo dell'intermodalità ferroviaria nel nostro paese. Criticità che impongono un deciso cambio di

considerazione l'obiettivo del "libro bianco" della commissione europea, che prevede, entro il 2030, il trasferimento del 30% del trasporto stradale alla rotaia o alle vie navigabili, sulle percorrenze superiori ai 300 chilometri. Il risultato è stato che lo split modale in Italia resta tra i più bassi d'Europa, soprattutto per carenze di tipo normativo e organizzativo, con conseguente deficit di affidabilità,

che incide sulla scelta del vettore da parte del committente. Ciò sta avvenendo in uno scenario internazionale critico: sono in vigore troppe norme e per di più in gran parte disomogenee nei diversi paesi europei, con l'aggravante che esiste un'organizzazione del trasporto ferroviario delle merci altrettanto disomogenea, che risente del retaggio del regime di monopolio nel quale hanno operato i gestori delle reti ferroviarie e della priorità riconosciuta ai treni viaggiatori.

In Italia, inoltre, a differenza di quanto avvenuto in altri paesi dell'Unione, non è stata data esecuzione alla direttiva 92/106/ Cee, tuttora vigente, per la parte in cui prevede che gli Stati membri adottino le misure necessarie affinché le tasse automobilistiche applicate ai veicoli stradali utilizzati in operazioni



Nel settore, è ancora insufficiente il ricorso agli strumenti informatici per facilitare l'accesso alle informazioni e per favorire l'approccio intermodale e co-modale della mobilità delle merci

contesto di rallentamento generale della crescita, l'unica modalità di trasporto in declino è quella del cargo ferroviario con un calo dello 0,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. È il primo arresto dalla

passo, soprattutto da parte dei soggetti, pubblici e privati, chiamati a prendere decisioni in questo settore. In sintesi, va posto in evidenza che sul piano del sostegno all'intermodalità, non è stato tenuto in adeguata

MARCIANI NUOVO PRESIDENTE DEL FLC

Massimo Marciani è stato eletto nuovo presidente del Freight Leaders Council. A nome di tutta l'assemblea che lo ha nominato all'unanimità, Marciani ha ringraziato Antonio Malvestio che ha guidato l'associazione negli ultimi sei anni, in particolare "per aver affrontato temi importantissimi per l'assetto del settore come la sostenibilità ambientale, l'eCommerce e l'intermodalità



ferroviaria". Il nuovo presidente, 54 anni, laureato in scienze statistiche, è esperto a livello internazionale in particolare sulle tematiche della logistica urbana. Rappresenta l'Italia all'Expert Group for Urban Mobility della Commissione europea. È inoltre membro del comitato scientifico dell'Associazione europea parcheggi, della Commissione Transport and Urban Life dell'Associazione mondiale operatori trasporto e presidente della Commissione Trasporto merci su Strada dell'Associazione mondiale strade. Ora è co-direttore del Master in Sustainable Mobility and Transport della Link University. E' presidente e fondatore della Fit Consulting, una realtà attiva da oltre 20 anni nella consulenza nel settore della logistica e dei trasporti. "Il mio obiettivo - ha dichiarato Marciani - è la promozione dell'intermodalità attraverso il coinvolgimento diretto di soci e dei diversi stakeholder, la produzione di studi, la definizione di strategie e visione sui trend futuri per portare beneficio alla collettività, sostenere il sistema imprenditoriale e le istituzioni per lo sviluppo del nostro paese. Il Freight Leaders Council deve accrescere il suo ruolo di associazione di aziende e professionisti che studiano fenomeni e trend diventando un vero e proprio think tank, luogo di elaborazione di strategie".

Il Freight Leaders Council, già Freight Leaders Club, è una libera associazione privata e apartitica fondata nel 1991 a Milano, promossa dal compianto Giuseppe Pinna,

quando era direttore della divisione merci delle Ferrovie dello Stato, che riunisce aziende leader della filiera della logistica. L'associazione intende essere, come recita il suo slogan, un "punto d'incontro sulla strada delle soluzioni", mettendo a disposizione le esperienze e le professionalità dei suoi soci - tutte realtà imprenditoriali di primaria importanza, sia pubbliche che private - che sono in grado di fornire una capacità di analisi "trasversale", in grado cioè di tenere conto delle problematiche dell'intera filiera della logistica, proponendone una lettura d'insieme che costituisce una singolarità positiva in un dibattito contrassegnato da posizioni di parte e monosettoriali.

di trasporto combinato, siano ridotte o rimborsate, forfettariamente o in proporzione ai percorsi che i veicoli effettuano per ferrovia; non è stato adeguato il campo di applicazione delle disposizioni su pesi e dimensioni dei veicoli pesanti autorizzati al trasporto merci nazionale e internazionale, contenute nella direttiva 96/53/CE, come modificata dalla direttiva 2015/719, che ha meglio definito la nozione di "operazione di trasporto intermodale": in sede di recepimento di quest'ultima direttiva, non è stata prevista l'estensione del peso ammesso a 44 tonnellate per tutte le tipologie di unità di

trasporto intermodale, che avrebbe ulteriormente incentivato il ricorso al trasporto combinato; permangono ritardi nella piena attuazione dello sportello unico doganale, come pure nell'implementazione della riforma portuale, elementi che hanno conseguenze negative sulle possibilità di successo delle diverse forme di collaborazione fra modalità di trasporto; non vi è certezza del mantenimento di interventi essenziali per il conseguimento dell'obiettivo di trasferimento modale, come quelli avviati per la "cura del ferro", che comprendono il Ferrobonus, ma anche il sostegno alla

formazione e agli investimenti mirati all'eliminazione di strozzature e di colli di bottiglia; si paventano ritardi negli investimenti avviati sulla rete ferroviaria nazionale e nel rispetto dei criteri relativi agli investimenti stessi, necessari per un trasporto competitivo sulla rete europea. Infatti, pur disponendo di treni di 750 metri di lunghezza, non è stato ancora adottato il provvedimento atto a portare a 2.000 tonnellate il peso trainato con la stessa locomotiva. Inoltre, sembrano sussistere disparità di trattamento fra terminali pubblici e privati, nell'adeguare il modulo per i binari di servizio. >



Il Quaderno sottolinea che “sembrano sussistere disparità di trattamento fra terminali pubblici e privati, nell’adeguare il modulo per i binari di servizio”

In generale, inoltre, persiste una scarsa attenzione alle problematiche ambientali connesse al trasporto stradale delle merci: non si considerano a sufficienza, infatti, le emissioni nocive prodotte dai motori, le polveri sottili emesse e l’inquinamento acustico prodotto durante la marcia dei mezzi. Sul fronte ferroviario, non sono state adottate iniziative volte a fronteggiare situazioni di crisi impreviste o imprevedibili, come quelle determinate dall’interruzione di Rastatt dell’estate 2017, e non sono state realizzate simulazioni di interruzioni di linee ferroviarie, né si è intrapresa alcuna azione per assicurare l’interoperabilità dei macchinisti, prevedendo, ad esempio, l’inglese come unica lingua di riferimento. Continuano, inoltre, a sussistere, sottolinea il Quaderno, incongruenze fra l’asserito obiettivo di favorire il ricambio modale e la regolazione della circolazione dei mezzi pesanti nei diversi paesi

dell’Unione: manca, infatti, una deroga generale, all’interno dei calendari dei divieti nei giorni festivi, che riguardi in maniera specifica il trasporto combinato. La stessa proposta di modifica della direttiva sul trasporto combinato, presentata dalla commissione, non prevede alcuna regolamentazione della materia, che consentirebbe di armonizzare sul territorio dell’Unione le misure a “macchia di leopardo” adottate dai vari Stati membri e di garantire continuità dei flussi di merci, oltre a un’ottimizzazione dei tempi di guida dei conducenti. Infine, dato assai rilevante, in Italia, unico paese sul territorio dell’Unione europea, viene utilizzato il doppio macchinista, oggettivamente non compatibile con l’avanzamento tecnologico dell’ultimo decennio.

Altri elementi fortemente negativi esistono a livello delle informazioni e delle statistiche di settore. Va rile-

vato, dice il Quaderno, che in questo ambito mancano totalmente alcuni dati di scenario, anche elementari, in grado di dar conto dell’effettiva consistenza dell’offerta di servizi di trasporto combinato, quali la quantità e le caratteristiche tecniche dei treni intermodali (come lunghezza, peso, numero dei vagoni); si conoscono gli importi dei canoni per l’uso delle infrastrutture ferroviarie, ma non gli eventuali sconti accordati dal gestore Rfi in relazione alle quantità di servizi richiesti, né sono disponibili elementi comparabili relativi ai costi di produzione dei servizi e ai prezzi praticati dalle diverse imprese ferroviarie operanti sul mercato. In tal modo, non si consente al potenziale cliente di scegliere il servizio più conveniente. Non esiste una rilevazione, in tempo reale, dell’andamento del trasporto combinato ferroviario, tale da indirizzare le scelte degli spedizionieri, e manca un’effettiva conoscenza reciproca degli operatori del settore. In altri termini, appare ancora insufficiente il ricorso agli strumenti informatici in grado di semplificare l’accesso alle informazioni e di favorire l’approccio intermodale e co-modale della mobilità delle merci (come la pianificazione degli itinerari, l’utilizzo di biglietti “intelligenti” intermodali). Infine, considerato che quasi il 50% delle tonnellate di merci trasportate su gomma non supera la distanza di 50 chilometri, e spesso interessa nodi logistici di scambio in prossimità di centri urbani, non sono ancora state individuate soluzioni organizzative efficaci, e omogenee a parità di condizioni geoeconomiche, per ottimizzare la catena logistica, mediante forme di co-modalità atte a ridurre il trasporto “tutto strada”. ■

Come affrontare il cambiamento in un'ottica di sviluppo

Il Gruppo Basso adegua le sue realizzazioni alle nuove esigenze logistiche.

Oggi più che mai la gestione del cambiamento dev'essere resa possibile. Efficiente distribuzione delle merci, piani strategici per i trasporti, logistica integrata ma soprattutto grande flessibilità nel sapersi adattare partendo, innanzitutto, dagli immobili in commercio, dando vita ad un vero e proprio "upgrade infrastrutturale".



Dal 1930, uomini che lavorano.

Lo sa bene Gruppo Basso Spa, che opera nel mercato come property company i cui asset, dislocati in tutto il centro e nord Italia, vengono commercializzati direttamente a

marchio Lefim (www.lefim.it), per la vendita e la locazione. Il portafoglio risulta differenziato per destinazione d'uso: commerciale, direzionale, industriale, ricettiva nonché logistica. All'attività di sviluppo immobiliare risultano sinergici i core business delle collegate: Costruzioni Generali Basso Cav. Angelo Spa (www.costruzionigeneralibasso.it), General Contractor e produttore industriale di manufatti in cav e cap, attiva nei comparti pubblico e privato, So.ge.i.com Srl (www.sogeicom.it), attiva nell'asset e facility management e Basso Hotels & Resorts Srl (www.bassohotels.it), affermata nel mercato ricettivo trevigiano non solo come hospitality & event management company, ma soprattutto come promotore del proprio concept quale gestore di "alberghi per le imprese".

Il fabbricato del parco industriale di Annone Veneto, Venezia, di proprietà della Basso, è una struttura nata e ideata per garantire tutte le caratteristiche fondamentali per le aziende del settore logistico. 42.120 i metri quadri di terreno sui quali la struttura sorge, di cui 16.570, dedicati all'immobile, con possibilità d'ampliamento per ulteriori 5.000 mq. "Abbiamo aperto le porte della nostra proprietà a un'azienda leader nel settore dei componenti per porte e mobili a livello mondiale", spiega Alessandro Badesso responsabile logistico del Gruppo, "che cercava nella no-



Il rendering del sito industriale di Annone Veneto

stra struttura uno spazio magazzino, deposito e stoccaggio per i suoi prodotti per i quali è garantita una consegna rapida in tutto il mondo". Iniziando con l'illuminazione intelligente dei locali interni e dei piazzali, grazie alla tecnologia a Led rivoluzionaria nelle prestazioni, nei consumi e nella durata, si è dato il "via" al processo di adattamento dell'immobile alle logiche mutevoli del settore logistico. Assestamento delle banchine di carico esistenti, 28 nello specifico, all'installazione dell'impianto Sprinkler in tema di antincendio, fino alla sostituzione dei portoni sezionali. Come property company d'esperienza il Gruppo Basso ha rilevato come, negli anni, il comparto della logistica abbia continuato a esprimere il suo potenziale modificandone, però, le esigenze: caratteristiche costruttive dei fabbricati, mutate dinamiche d'individuazione della location idonea, trasformazione del modello distributivo. "Affrontare il cambiamento in ottica di sviluppo" conclude Badesso "è la risposta che ci proponiamo di dare al mercato. I grossi lavori di riconversione, attuati sulla nostra iniziativa logistica di Annone Veneto, delineano il concept aziendale della Basso, a fronte di un tema sempre più dibattuto ovvero la riqualificazione di ciò che è superato con un obiettivo mirato: la funzionalità". Un settore in grandissima espansione quello logistico per fatturato, volume di merci e operatori. Questi nuovi numeri e queste nuove soluzioni sottolineano la necessità d'investimento per una sempre maggiore capacità di gestione e integrazione di sistemi complessi, all'interno delle strutture prefabbricate.

(Federica Cogo)

Un laboratorio permanente tra shipping e finanza

Assarmatori, considerando che la presenza delle banche nel settore è in forte calo, mentre cresce quella di fondi di investimento e di società di leasing, apre un tavolo di lavoro per monitorare e verificare i trend in atto e promuovere soluzioni di finanziamento innovative.

Negli ultimi anni il modello tipicamente italiano del family business applicato all'impresa armatoriale è stato messo a dura prova dai macro-trend globali. Le parole d'ordine per resistere alla volatilità e

credito bancario ma richiede capitali pazienti e partner finanziari "educati" alle dinamiche settoriali, capaci di accompagnare l'impresa in tutte le fasi del ciclo, e non solo quando il mercato è in espansione.



Tra le varie rivoluzioni cui è chiamata l'industria armatoriale post-crisi, specialmente in Italia, vi è un profondo ripensamento del proprio rapporto con il sistema finanziario

restare competitivi sono: capitali ingenti, dimensione e management. Tra le varie rivoluzioni cui è chiamata l'industria armatoriale post-crisi (specie in Italia) vi è un profondo ripensamento del proprio rapporto con il sistema finanziario. Il settore marittimo, infatti, è sempre meno compatibile con strutture di capitale rigide e sbilanciate sul

È in questo contesto di grande trasformazione che Assarmatori ha assunto la responsabilità di istituire un tavolo permanente di confronto tra industria marittima e finanza domestica e internazionale, con l'obiettivo di aprire un dialogo aperto ed esplorare nuove forme di collaborazione, trasformando quella che a tutti gli effetti è un'e-

mergenza in opportunità. La definitiva composizione del tavolo di lavoro verrà annunciata nelle prossime settimane ma l'auspicio è quello di coinvolgere solo personalità di alto profilo, con idee concrete ed esperienze rilevanti nei rispettivi ambiti.

La crisi del cluster marittimo tricolore (oltre 100 navi riconducibili a interessi italiani dismesse negli ultimi anni) si è sommata per la prima volta nella storia alla crisi del sistema creditizio. La maggioranza degli armatori italiani si è trovata ad affrontare una o più ristrutturazioni finanziarie negli ultimi anni e in molti casi, soprattutto nell'ultimo biennio, si sono verificate disintermediazioni bancarie. Le cessioni dei crediti, in qualche situazione agevolate dall'imprenditore per sbloccare situazioni di stallo e gettare le basi per un rilancio dell'azienda, hanno in altre circostanze segnato l'ingresso di fondi hedge, interessati unicamente a un pronto realizzo degli attivi sottostanti. "È arrivato il momento - dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori - di invertire la rotta ed esplorare fino in fondo le sinergie che possono derivare da una collaborazione, o per meglio dire da una reale integrazione, tra shipping e finanza, uscendo da una logica di sterile contrapposizione. Grazie a un'analisi preventiva costi-benefici è possibile immaginare un percorso di sviluppo, crescita e diversificazione che permetta agli armatori italiani di re-

cuperare competitività eventualmente anche tramite la creazione di un Fondo di Debito Etico che supporti l'imprenditore nella continuità aziendale, e ai loro partner finanziari di trarre un giusto profitto".

A livello internazionale, il trend di disintermediazione dello shipping da parte del sistema bancario è visibile da anni.

Solo nell'ultimo anno il deleverage a vario titolo delle banche italiane nei confronti di imprese armatoriali ha superato la soglia di un miliardo di dollari. Una cifra analoga è ormai in rotta certa verso la dismissione entro il 31 dicembre 2018. Cifre impressionanti, se si tiene conto delle dimensioni complessive dell'esposizione bancaria del settore armatoriale italiano, che a

L'ASSARMATORI

Assarmatori nasce come nuova confederazione dei gruppi armatoriali operanti in Italia che per la prima volta configura un polo di forte rappresentanza per tutto il settore marittimo, anche internazionale, capace di generare occupazione nel nostro paese. Inoltre, Assarmatori è aperta alla partecipazione di gruppi armatoriali internazionali operanti sull'intero territorio nazionale che ricoprono altresì un importante ruolo all'interno del nostro mercato del lavoro marittimo. In qualità di voce dell'industria marittima, è impegnata per migliorare tutte le attività connesse al mondo dei trasporti marittimi per favorire lo sviluppo della Blue Economy. La mission è quella di dare una solida voce professionale alla totalità delle imprese ad ogni livello istituzionale, sia nazionale sia europeo, nonché a livello internazionale.



La crisi del cluster marittimo nazionale, oltre cento navi riconducibili a interessi italiani dismesse negli ultimi anni, si è sommata per la prima volta nella storia alla crisi del sistema creditizio

Secondo Petrofin Research, nel 2017 lo stock di impieghi navali delle principali quaranta banche mondiali è sceso di oltre il 3% (da 355 a 345 miliardi di dollari). In parallelo, sempre secondo la stessa fonte, è aumentato in modo esponenziale il ruolo dei fondi di investimento e delle leasing company, esposti per oltre 47 miliardi di dollari, ma con un trend tendenziale datp oltre i 50 miliardi. In Italia l'uscita delle banche, salvo qualche caso sporadico, è un fenomeno recente e oggi interessa non soltanto i casi più gravi, ma anche i crediti ristrutturati e cosiddetti unlikely-to-pay (Utp).

seconda del perimetro considerato oscilla tra 7 e 10 miliardi di dollari. Cifre che certificano la necessità impellente di individuare nuovi paradigmi, ottenibili soltanto da un'analisi onesta e puntuale dei trend in atto e portando esempi concreti, magari poco noti in Italia, e tuttavia potenzialmente applicabili.

Ad esempio, i casi di "diversificazione di ritorno", ovvero l'impiego di capitali privati provenienti dagli utili del comparto armatoriale (in particolare greco), confluiti in soggetti interessati a reinvestire sempre nello stesso

settore, ma diversificando in termini di geografie e sub-settori. Oppure, restando alla stretta attualità italiana, la possibilità di gestire i crediti deteriorati ed Utp delle banche italiane non su base opportunistica, bensì per il tramite di iniziative sistemiche e poli aggregativi che siano in grado di realizzare un concreto allineamento di interessi tra tutti gli stakeholders (banche, investitori, armatori, comunità locali, ecc.), preservando la rilevanza della flotta mercantile italiana nel mondo. Ma anche, in prospettiva, tenendo un occhio vigile sulle opportunità offerte dal mercato dei capitali, una volta che la crisi sarà finalmente alle spalle e la fisiologia patrimoniale e finanziaria del settore finalmente recuperata. ■

La logistica s'impara a scuola ...

Assologistica Cultura e Formazione crede nel ruolo strategico della formazione scolastica di secondo grado, anche in risposta alle esigenze del mercato del lavoro. Per tale ragione ha avviato varie attività su questo fronte. Un convegno all'istituto tecnico E. Majorana di Seriate, Bergamo.

di **Luigi Terzi***

“La logistica non è più una materia che si impara praticandola, ma necessita di una

tecnici che propongono corsi di logistica e trasporti, che si muove un'iniziativa promossa da Assologistica Cultura

e Formazione in collaborazione con Adecco e che porta il titolo “sfidante” di “The Logistics Challenge”.



Si tratta di un progetto pilota che ha l'obiettivo di far dialogare aziende e scuole, dando modo agli studenti di cominciare a misurarsi con il proprio futuro professionale. L'iniziativa coinvolge due aziende leader del settore logistico, XPO Logistics e Logistica Uno (entrambi membri di Assologistica), insieme a tre istituti scolastici, l'Istituto Feltrinelli di Milano, l'Istituto Majorana di Seriate, Bergamo, e l'ITS Mobilità e Logistica Fondazione Aslam di Somma Lombardo, Varese, che già includono nei loro programmi formativi i corsi di logistica e trasporti. Agli studenti verrà richiesto di sviluppare un progetto logistico supportati dai

Nelle foto, momenti dell'incontro all'istituto tecnico Majorana di Seriate

base formativa complessa e articolata. Disporre oggi di una formazione nel campo della logistica e nei trasporti significa avere opportunità professionali in un settore dove, per i prossimi anni, è prevista una crescita occupazionale a doppia cifra percentuale”. E' stato questo il file rouge del mio intervento a un recente convegno organizzato dall'istituto tecnico E. Majorana di Seriate, Bergamo. Proprio in questa ottica, a supporto della formazione di secondo grado, con sempre più istituti



IL CONVEGNO ALL'ISTITUTO MAJORANA

L'incontro organizzato dall'istituto tecnico E. Majorana, dal titolo "La scuola di logistica", aveva due obiettivi: aiutare i ragazzi iscritti al secondo e terzo anno, nella loro fase di orientamento e di scelta del percorso formativo, a capire l'importanza del settore logistico e a consolidare la scelta fatta dagli studenti del quarto e quinto anno in merito al percorso formativo effettuato a suo tempo. E' stato un utile momento di confronto tra i ragazzi, i docenti, aziende e Assologistica Cultura e Formazione. Nel corso del meeting ho avuto modo di spiegare l'opportunità che oggi hanno i ragazzi nel poter approcciare il settore attraverso i percorsi di studio offerti da scuole come l'istituto di Seriate. Inoltre, ho evidenziato che le aziende non hanno solamente necessità di risorse con formazione universitaria, anzi, sempre di più vengono richieste risorse con preparazione intermedia, che è posta tra la scuola media inferiore e l'università: tra i ruoli più richiesti oggi dal mercato ci sono il responsabile del magazzino e il responsabile della pianificazione dei trasporti. E quindi gli istituti tecnici sono una valida opportunità formativa per entrare direttamente nel mondo del lavoro.



due provider sopra menzionati che verrà alla fine valutato da una giuria composta da rappresentanti del settore (aziende ed esperti). Una vera e propria "sfida" logistica che premierà alla fine il gruppo/scuola che sarà stato meglio capace di immedesimarsi in un vero team di Supply Chain Project Manager.

sempre promotrice di iniziative formative e culturali nel settore logistico nazionale. Il confronto ha evidenziato la necessità di insistere nel promuovere il dialogo tra la scuola e le aziende: la logistica è una scienza precisa che non si impara più sul campo, perché non c'è più il tempo da dedicare a questo aspetto; occorre entrare nel

L'iniziativa, nata in un mio incontro con Michela Santonastaso, candidate manager on-site solutions Adecco Italia, si è sviluppata da un confronto sulle esperienze di due realtà del settore logistico nazionale: da una parte Adecco, da cinque anni impegnata con le scuole con il progetto denominato "Tecnicamente", e dall'altra Assologistica Cultura e Formazione, da

settore con una formazione specifica ed essendo una professione che si sviluppa molto sul piano dell'esperienza, ecco la necessità di conoscere già nel periodo formativo alcuni aspetti professionali del nostro lavoro, attraverso l'incontro con le aziende. Abbiamo quindi deciso di organizzare una tavola rotonda con gli attori principali del progetto: c'è stata un'immediata condivisione di intenti e si è stabilito di sviluppare un percorso che metta al centro lo studente e il suo futuro percorso professionale. E' nato così il progetto "The Logistic Challenge", presentato nella sede di Adecco Italia di Milano il 27 novembre, che - come detto - prevede la realizzazione di un progetto logistico da parte degli studenti e che verrà premiato il 18 aprile 2019. Notevole è stata la partecipazione degli studenti ed è stato bello vedere riunite tante giovani future leve di un settore che può dare belle soddisfazioni professionali in un mercato del lavoro sempre più "asfittico", perché in molti casi poco attento alle reali esigenze del mercato. Durante tutto il periodo di "The Logistic Challenge" sono previsti momenti di confronto diretto con le aziende sulle varie fasi del progetto. ■

** Luigi Terzi è presidente di Assologistica Cultura e Formazione*

Goodyear ha presentato la nuova gamma di pneumatici Omnitrac

E' destinata a veicoli che operano in condizioni difficili, su siti sterrati, su terreni di cantiere o fuoristrada. In queste situazioni garantiscono la necessaria trazione e aderenza. Altra caratteristica è la robustezza.

di **Giacomo Del Grosso**

Omnitrac D 31



La nuova gamma Omnitrac pneumatici autocarro della Goodyear è stata la grande protagonista di un evento svoltosi nella modernissima struttura del Talent Garden Calabiana a Milano, con presentazione in streaming da Londra. Omnitrac è una linea destinata a veicoli che operano in diversi ambiti e che quindi devono affrontare le difficili condizioni dei siti sterrati, unitamente a percorsi medio lunghi effettuati prevalentemente su strada. Questa generazione di pneumatici è stata progettata per autocarri a cassone ribaltabile, betoniere, pompe per calcestruzzo e semirimorchi ribassati che operano nell'industria dell'edilizia, ma anche camion impiegati nell'industria dei rifiuti, del riciclaggio, del trasporto legname e in agricoltura. Gli automezzi di queste tipologie devono affrontare le severità legate all'esercizio su terreni di cantiere o fuoristrada, il che significa operare su superfici sdruciolevoli e friabili, pesantemente fangose o ghiaiose, e i pneumatici dovranno sempre e comunque garantire la necessaria trazione e aderenza. La robustezza è anch'essa di primaria importanza,

dovendo fornire protezione all'intera struttura dai danni che possono essere provocati da rocce o altro materiale presente in ambiti di utilizzo fuori strada.

Soluzioni attente al rispetto ambientale. I veicoli sono inoltre chiamati a garantire il massimo dell'efficienza anche su asfalto, dovendo accedere ai siti di lavoro e provvedere al trasporto dei materiali utilizzando le reti stradali e autostradali. Questo si traduce nella necessità di montare pneumatici performanti in termini di buon rotolamento per favorire il risparmio di carburante, garantendo inoltre efficienza e durata sulle lunghe distanze tramite una corretta impronta a terra. La ricostruibilità del pneumatico, insieme alla conformità in merito alle diverse specifiche nazionali in tema di utilizzo nel periodo invernale, sono fattori importanti da tenere in considerazione nella gestione dell'economia di una flotta. Sono queste le caratteristiche principali della gamma di prodotto Omnitrac evidenziate da David Ankaert, vice president commercial Tyres Europe, Goodyear.

Previsti due modelli. La nuova linea propone due modelli di pneumatico denominati Omnitrac S e Omnitrac D. Entrambi sono stati pensati per utilizzi misti ma con caratteristiche differenti e, queste ultime, sono state introdotte e illustrate da Benjamin Willot, director marketing Europe. La nuova gamma comprende inoltre dieci misure (sei pneumatici per asse sterzante Omnitrac S e quattro pneumatici per asse motore Omnitrac D), inclusa una nuova misura nell'industria degli impieghi misti: la 315/70R22.5, che risponde alla tendenza sempre più diffusa di usare motrici standard in questo settore. Il modello S, pneumatico per asse sterzante, è caratterizzato da un disegno di battistrada a cinque costolature con lamelle disegnato per ottimizzare la durata e la distribuzione della pressione al suolo. Ciò contribuisce ad assicurare un'elevata resa chilometrica e una usura uniforme, oltre a migliorare la trazione e l'espulsione dell'acqua in caso di pioggia. La forma delle scanalature definite "a rilascio rapido" riduce la ritenzione di pietrisco e offre un'efficace protezione con-

CHI È GOODYEAR

Fondata negli Stati Uniti nel 1898, Goodyear è una delle principali aziende mondiali costruttrici di pneumatici. Vanta un organico di circa 64 mila dipendenti e realizza i suoi prodotti in 48 stabilimenti distribuiti in 22 paesi. I due avanzatissimi centri di innovazione, ad Akron, nello stato dell'Ohio, Usa, e a Colmar-Berg in Lussemburgo, si impegnano nello sviluppo di prodotti e servizi all'avanguardia. La storia dell'azienda è piena di importanti successi: nel 1904 produce il primo pneumatico smontabile dal cerchio; nel 1908 realizza i pneumatici per la prima auto prodotta in serie nel mondo, la Ford Model T; nel 1909, realizza il primo pneumatico per aeroplani al mondo; nel 1965, il veicolo che batte il record mondiale di velocità su terra, superando i 965 chilometri l'ora, monta pneumatici Goodyear; nel 1971, i pneumatici Goodyear sono i primi ad atterrare sulla luna; nel 1997, i pneumatici Goodyear sono i primi a raggiungere il traguardo dei 350 gran premi vinti in Formula 1.

Omnitrac S 31



tro la foratura da pietre migliorando in tal modo la robustezza e la ricostruibilità dei pneumatici. La versione D presenta invece un battistrada direzionale a tre costolature con tasselli lamellati. Il numero di queste ultime è doppio rispetto a quello degli spigoli taglienti, il che assicura un'elevata trazione e una usura uniforme su tutte le superfici. La massiccia costolatura centrale offre un'elevata resistenza ai danni, una usura più uniforme in condizioni stradali abrasive e un elevato potenziale di chilometraggio grazie a una maggiore durata della carcassa. Le ampie scanalature aperte sulla spalla, con protettori anti-pietrisco, offrono un eccellente drenaggio del fango e ottima capacità di espulsione del materiale terroso. Mantengono un'elevata trazione durante tutta la vita del pneumatico e in tutte le condizioni di guida su strada, assicurando un'elevata resistenza alle schegge/oggetti di alto spessore.

Pneumatici tecnologici. Tutti i pneumatici della gamma Omnitrac sono dotati

della tecnologia DuraShield le cui caratteristiche sono state introdotte da Laurent Colantonio, director technology commercial di Tyres Goodyear. DuraShield è un brevetto Goodyear e consiste in un'esclusiva cintura di sommità che offre al pneumatico protezione supplementare contro i danni, aumenta il potenziale di chilometraggio e migliora anche la ricostruibilità del pneumatico stesso. La cintura di sommità aiuta a evitare la penetrazione di pietre o di altri oggetti e, quindi, previene anche l'ingresso di acqua che può provocare la corrosione delle cinture nella carcassa. Questa cintura è realizzata con una corda non metallica, impiegata per la prima volta in un pneumatico e sottoposta a un procedimento specifico che assicura un'aderenza ottimale con la mescola. Nei pneumatici S e D, lo spessore sotto al battistrada è stato aumentato per inserire una mescola di base molto spessa, resistente agli strappi. Ciò assicura un aumento della resa chilometrica e della resistenza della carcassa, u-

nitamente alla protezione contro danni accidentali provocati da pietre e oggetti estranei.

Un'ulteriore caratteristica di questa gamma è l'integrazione della tecnologia RFID (identificazione a radiofrequenza) che consiste nell'installazione di un piccolo trasponder all'interno di ciascun pneumatico. Questo consente una semplice identificazione tramite un dispositivo esterno che si collega al sistema Goodyear di gestione dei pneumatici. In particolare, il sistema Goodyear TPMS (sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici) permette di ottimizzare ancora di più le prestazioni dei pneumatici per assicurare una maggiore tranquillità alle flotte soprattutto nei luoghi più remoti. Grazie alla telematica avanzata e all'algoritmo esclusivo di Goodyear, è possibile monitorare costantemente i pneumatici e inviare degli alert istantanei se la pressione o la temperatura del pneumatico non rientrano nei parametri accettabili. ■

Automazione e robot nel settore della logistica

L'interesse degli operatori verso tali innovazioni è in continua crescita sia per i costi in fase decrescente sia perché permettono notevoli benefici in termini di efficienza e di qualità del servizio.

a cura di **Igino Colella***

Il Council of Supply Chain Management Professionals ha tenuto il 15 novembre la sua IV Conferenza annuale "Supply Chain Edge Italy". Il convegno ha presentato le tendenze e le realizzazioni sulla frontiera dell'innovazione sotto due punti di vista: la tecnologia e le persone. La robotica a supporto della logistica è stato il tema centrale, approfondito con numerosi interventi. Automazione e robotica ricevono un interesse crescente da parte degli operatori logistici per i benefici che portano in termini di efficien-

za e qualità del servizio. Igino Colella (CSCMP Italy Roundtable President) ha presentato una sintesi di contributi stranieri e Holger Klatt (Business Development Director Emea Industrial & Logistics JLL, società Usa presente a livello mondiale che fornisce consulenze professionali e finanziarie specializzate in servizi immobiliari e gestione capitali) ha illustrato la ricerca realizzata da JLL sull'applicazione di automazione e robotica nei magazzini europei coi relativi impatti su operazioni e immobili, nonché gli spunti operativi. Il punto di

partenza è lo sviluppo tecnologico: IDC (società leader mondiale di ricerche di mercato, consulenza ed eventi in ambito IT e innovazione digitale) segue da vicino l'evoluzione della robotica e ha pubblicato a luglio 2018 una ricerca curata da John Santagate (IDC Research Director) di cui sono state illustrate le principali conclusioni. Santagate approfondirà tendenze e impatti della robotica in uno specifico incontro del CSCMP nel 2019.

I robot stanno uscendo dai tradizionali

La robotica è "più" dell'automazione

Fonte: IDC, 2018



confini di fabbrica verso settori ad alta intensità di manodopera e complessità dei compiti: logistica, sanità, alberghiero. Santagate segnala come elementi facilitanti i sensori sempre migliori e i costi di produzione calanti, tuttavia individua come fattori determinanti: capacità cognitive; mobilità e destrezza; interazione con le persone. Infatti i robot che troviamo in questi settori non sono come i classici robot di fabbrica (seppur dedicati a operazioni complesse come saldatura e assemblaggio e applicati in logistica nel postponement), sono diversi:

- Autonomous Mobile Platform Robot (AMPR): sono i Kiva di Amazon; oggi sono presenti altri produttori (ad esempio, GreyOrange) e sono dedicati allo spostamento di contenitori e scaffali;
- Chatbot: nati per automatizzare le attività di customer service, gestiscono relazioni di primo livello coi clienti e i consumatori in numerosi ambiti;
- Cobot: sono la novità più interessante per il magazzino, interagiscono con gli addetti, aumentando la produttività senza bisogno di rifare lay-out e attrezzature. Sono in uso presso alcuni dei maggiori operatori logistici e aziende di e-Commerce poiché velocizzano le attività di picking in contesti uomo-a-merce con articoli di dimensioni piccole. I maggiori produttori sono Locus Robotics e Fetch Robotics. I Cobot nel magazzino permettono di rendere flessibili e più efficienti in modo rilevante le operazioni con costi oggi dell'ordine dei 3 euro l'ora tutto compreso;
- Robotic Process Automation (RPA): i robot che non si vedono e affiancano le persone nei compiti amministrativi ripetitivi, senza mo-

dificare i sistemi informativi. Durante il convegno, Andrea Redelli di Hugo Boss ha presentato l'applicazione della RPA e i vantaggi conseguiti, molto rilevanti sia come efficienza sia come soddisfazione dei lavoratori.

IDC prevede il raddoppio del mercato mondiale dei robot a valore nel 2022 rispetto ai circa 20 miliardi di dollari del 2017. Il fattore riduzione di costo è una delle spiegazioni ed è generato dalla diffusione di componenti di serie, minore complessità produttiva, maggiore concorrenza e offerta con formule di servizio, che non richiedono investimenti finanziari né creazione di competenze specifiche per l'utilizzatore. La ricerca ha rilevato la propensione del 90% delle aziende intervistate (campione 600 aziende) a usare oppure pianificare l'inserimento di robot, al più tardi entro un paio di anni. Su queste premesse s'inserisce la ricerca che JLL ha svolto a livello europeo e che Holger Klatt (Business

Development Director Emea Industrial & Logistics JLL) ha presentato. La ricerca ha evidenziato lo scenario a monte: crescita della domanda di servizi logistici, con l'aumento più che proporzionale delle operazioni dovute all'eCommerce, e crescente difficoltà a trovare personale esperto in Europa, almeno nelle principali aree a vocazione logistica. La robotizzazione è una delle risposte a questo scenario. La robotizzazione è recente nella logistica mentre è presente da sempre in fabbrica, dove i compiti sono meno complessi e variabili. L'avanzamento tecnologico rende i robot sempre più competitivi nelle attività di magazzino: già dal 2012 Amazon (con l'acquisizione di Kiva) ha diffuso gli Autonomous Mobile Platform Robot con l'approccio merce-a-uomo. Altri Retailer (Ocado) e operatori logistici (Dhl e Geodis, ad esempio) hanno introdotto AMPR e Cobot per supportare l'eCommerce e far fronte a profili di lavoro con alto numero di ordini e basso numero di righe/pezzi per ordine. >



Igino Colella e Holger Klatt durante il convegno

A PROPOSITO DI CSCMP

Council of Supply Chain Management Professional, è un'associazione internazionale creata negli Stati Uniti nel 1963 e diffusa in tutto il mondo. Il suo obiettivo è la promozione e lo sviluppo della professione logistica, la creazione di opportunità di networking, lo scambio di informazioni, esperienze, conoscenze e opportunità tra i soci. Le sezioni territoriali sono chiamate Roundtable e sono circa 80 nel mondo; la Italy Roundtable è nata nel 2015 e nel 2018 è stata premiata a livello mondiale come "Best-in-Class Continuous Development". Il sito di riferimento è: www.cscmp.org



Il team CSCMP Italy RT: da sinistra Paolo Fincato, Francesco Laviano, Giuseppe Boschi, Enrico Camerinelli, Igino Colella, Miquel Serracanta (International Advisor), Michele Savani

La ricerca segnala che i nuovi centri di distribuzione sono sempre più automatizzati e robotizzati:

- Leclerc ha realizzato il suo primo Ce.Di automatizzato da 32 mila metri quadrati con 100 PdV serviti e un organico di 120 addetti più 10 dello staff tecnico;
- John Lewis ha un campus da 182.400 metri quadrati totali per 3 Ce.Di (MP1 per piccoli articoli e eCommerce, MP2 per capi appesi e articoli grandi, MP3 per oggetti che sono movimentabili con almeno due persone); MP1 opera ventiquattro ore al giorno per tutta la settimana con circa 500 addetti, oltre i lavoratori temporanei per i picchi;
- Lidl ha il Ce.Di più automatizzato in Spagna, con superficie coperta di 71.800 metri quadrati su tre settori (convenzionale, refrigerato e un alveare automatizzato

da 50 mila posti pallet) completamente operativo nel 2018 con 275 addetti;

- nel 2020 sarà anche operativo un nuovo Ce.Di robotizzato per Casino (Francia) sviluppato da Ocado.

Automazione e robotizzazione impattano sulle caratteristiche dei magazzini: maggiore altezza, sia per l'automazione/robotizzazione sia per la presenza di piani intermedi; magazzini meno ampi e più alti per il miglior uso della superficie; sul lungo periodo meno spazi di servizio e parcheggio per gli addetti; presenza di aree di manutenzione robot sul posto; forte aumento del consumo di energia elettrica e impatto sulla scelta della locazione; sviluppo di edifici a basso consumo energetico e capaci di autoprodurre.

Klatt rimarca: "Come risultato della disponibilità sul mercato di soluzioni

tecnologiche collaudate e dell'abbassamento dei relativi costi, assisteremo a un uso sempre più diffuso di automazione e robot nei magazzini. Riteniamo che questo trend modificherà necessariamente le caratteristiche dei magazzini, ma le location strategiche resteranno invariate". In attesa della robotizzazione, emergono anche paradigmi alternativi in grado di aumentare l'efficienza delle operazioni di magazzino anche senza ricorrere ai robot. Il convegno ha anticipato due casi che abbinano miglioramento di tecnologie e strumenti tradizionali a un uso migliore delle capacità delle persone e che saranno approfonditi con testimonianze dei protagonisti in un apposito evento CSCMP Italy Roundtable nel 2019:

- BuySeason (distributore di articoli da regalo, Usa) ha rinnovato il voice-picking e il sistema informativo di magazzino, ottenendo un miglioramento medio della produttività del picking di oltre il 200%;
- Geodis ha realizzato un progetto pilota che unisce un nuovo sistema informativo per la pianificazione del magazzino e del lavoro con un modello di incentivazione agli addetti su base volontaria, conseguendo incrementi di produttività medi fra 64% e 85%. ■



**VENDESI/
AFFITTASI**

Provincia di
Verona

DISTANZA Vicinanze autostrada da mq. 10.000 a mq. 100.000
SUPERFICIE COPERTA 12,00 mt
ALTEZZA su richiesta
RIBALTA in base a esigenze
UFFICI NOTE: Ottima VISIBILITA'. CONSEGNA IN 10 MESI. Classe Energetica ESENTE.

DA COSTRUIRE



AFFITTASI

Provincia di
Padova

DISTANZA 5 Km ingresso A13 Bologna-Padova
SUPERFICIE COPERTA mq. 7.000
ALTEZZA 12,50 mt
RIBALTA 16 su due fronti

NOTE: Immobile ideale per logistica Classe Energetica G - IPE 82,34 KWh/m3 anno, APE/ACE antecedente 1 ottobre 2015



**VENDESI/
AFFITTASI**

Provincia di
Bergamo
Direzionale Milano

DISTANZA pochissimi km da autostrada.
TERRENO INDUSTRIALE mq. 200.000, tagli sino a mq. 100.000

NOTE: CONSEGNA 18 MESI. Classe Energetica ESENTE (immobile da edificare)

DA COSTRUIRE



**VENDESI/
AFFITTASI**

Provincia di
Monza e Brianza

DISTANZA 2,2 km casello Cavenago-Agrate Brianza
SUPERFICIE COPERTA A4 Torino-Venezia - 25 km da Milano
mq. 15.500 / Area 37.000 mq.
ALTEZZA 6,20 - 9 mt
RIBALTA su tre fronti
UFFICI 2.200 mq.

NOTE: Disponibile da luglio 2018. Classe Energetica G - IPE 79,38 KWh/m3 anno, APE/ACE antecedente 1 ottobre 2015



AFFITTASI

Provincia di Milano
Comune di
Cornaredo

DISTANZA 15 km dal centro di Milano, sul
tracciato A4 (Torino - Venezia)
SUPERFICIE COPERTA ca mq. 5.800
ALTEZZA 6,00 mt
RIBALTA sì
UFFICI sì

NOTE: ampia AREA ESTERNA e UFFICI di ottima immagine (ca 2.400 mt). Classe Energetica G - IPE 78,54 KWh/m3 anno, APE/ACE antecedente 1 ottobre 2015



AFFITTASI

Provincia di
Milano

DISTANZA a pochi chilometri dalla tangenziale Est
e autostrada A1
SUPERFICIE COPERTA mq. 5.500
ALTEZZA 7,00 mt
RIBALTA n. 64 su due fronti
UFFICI ampia disponibilità

NOTE: Immobile indipendente con ampia area esterna in posizione strategica. Classe Energetica G - IPE 79,52 KWh/m3 anno, APE/ACE antecedente 1 ottobre 2015



AFFITTASI

Provincia di
Milano

DISTANZA 5 km dall'aeroporto di Linate e 6
km dalla Tangenziale Est
SUPERFICIE COPERTA mq. 3.000
ALTEZZA 7,00 mt
RIBALTA 16
UFFICI ca mq. 1.200

NOTE: Location strategica, comoda area esterna per manovra mezzi. Classe Energetica G - IPE 79,52 KWh/m3 anno, APE/ACE antecedente 1 ottobre 2015



**VENDESI/
AFFITTASI**

Provincia di Milano
Zona **Mecenate**

DISTANZA circa 5 Km di distanza da Milano centro
e a 5 Km dall' Aeroporto di Linate
SUPERFICIE COPERTA mq. 1.150 + mq. 500 banchina
ALTEZZA 4,30 mt
RIBALTA N°16 Su Due Fronti
UFFICI ca mq. 500

NOTE: completo di impianti di recente manutenzione, area esterna per manovra mezzi. Classe Energetica G - IPE 78,93 KWh/m3 anno, APE/ACE antecedente 1 ottobre 2015



AFFITTASI

DA COSTRUIRE

15 minuti da
Milano

DISTANZA a 30 km da Milano
SUPERFICIE COPERTA fino a mq. 150.000
ALTEZZA 12,00 mt
RIBALTA su richiesta
UFFICI in base a esigenze

NOTE: PERSONALIZZAZIONE e LOCATION STRATEGICA. Varie metrature ad uso logistico. Consegna in 12 mesi. ALTA ACCESSIBILITA' alle infrastrutture. OTTIMA COMPETITIVITA' ECONOMICA. Classe Energetica ESENTE



AFFITTASI

Provincia di
Bologna

DISTANZA a meno di 2 km dall'autostrada adriatica
A14
SUPERFICIE COPERTA mq. 5.600
ALTEZZA 10,00 mt
RIBALTA 8

NOTE: strategica location! Classe Energetica G - IPE 82,34 KWh/m3 anno, APE/ACE antecedente 1 ottobre 2015



**VENDESI/
AFFITTASI**

Provincia di
Roma
Zona **Roma Nord**

DISTANZA 5 km dal casello Fiano Romano (A1)
da mq. 5.000 a mq. 100.000
SUPERFICIE COPERTA 11-14 mt
ALTEZZA in base di necessità
RIBALTA in base di necessità
UFFICI

NOTE: Canone di locazione e prezzo di vendita competitivo. Classe Energetica ESENTE.

DA COSTRUIRE





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