

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano



Matteo Gasparato,
presidente dell'Interporto
Quadrante Europa
di Verona:

**“La cura del ferro
da noi ha funzionato molto bene:
nel 2017 abbiamo raggiunto nuovi record
nel trasporto ferroviario e intermodale”**

L'innovazione 4.0 deve accomunare industria e logistica

ECONOMIA DEL SUD

**Le ZES: aree da
maneggiare con cura**

ASSEMBLEA ASSOporti

**Strategie e obiettivi
per i nostri scali**

GEFCO ITALIA

**La società festeggia
trent'anni di attività**



La vostra supply chain non
ha mai avuto tanto valore.

GEFCO ENGINEERS YOUR PRODUCTIVITY

Il controllo della supply chain è un elemento chiave per la vostra crescita e la vostra redditività. Gefco progetta e implementa costantemente soluzioni logistiche integrate su scala internazionale. Per saperne di più, consultate il sito www.gefcoengineersyourproductivity.com

GEFCO
LOGISTICS FOR MANUFACTURERS

TV: IMPAZZANO CUOCHI E CUCINE...

Le merci e il trasporto? Non esistono

QUALCOSA, EVIDENTEMENTE, NON FUNZIONA NELLA NOSTRA COMUNICAZIONE. SUI MEDIA DA UN PO' DI TEMPO SI ASSISTE AL "TRIONFO" DI CHEF E DI CUCINE, MENTRE CONTINUA UN SINISTRO SILENZIO SUI PROBLEMI DEI PORTI, DEL TRASPORTO, DELLE MERCI, DELLA LOGISTICA, QUEST'ULTIMA, COME DICE DANIELE TESTI, PRESIDENTE DI SOS LOG, IN ITALIA NON PERVENUTA, COME FOSSE "INVISIBILE" O FRUTTO DEL LAVORO DI FANTASMI. E' MISTERIOSO IL PERCHÉ, MAGARI, UN PENDOLARE, ANZICHÉ PREOCCUPARSI DEL SUO QUOTIDIANO SCONTRARSI CON UN TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL TUTTO SGANGHERATO, SI APPASSIONI ADDIRITTURA SULLA VICENDA DI CHI SIA IL MASTERCHEF D'AUSTRALIA, FINO A POCO TEMPO FA CONOSCIUTA ESSENZIALMENTE PER ESSERE PATRIA DI CANGURI, DI MILIONI DI COCCODRILLI E DI CAMPIONI DI NUOTO. VIVA LA CUCINA, ABBASSO IL TRASPORTO. L'ARGOMENTO, MAI DIBATTUTO, MA DI GRANDE RILEVANZA PER UN PAESE CHE SI RITIENE "AVANZATO", È EMERSO QUASI PER CASO NELLA TAVOLA ROTONDA TENUTA ALL'ASSEMBLEA DELLA FEDERAGENTI. SI È PARLATO ANCHE DELLE CAUSE DI TALE BIZZARRO FENOMENO. CAUSE CHE ANNEGANO NELLA "STORIA" ITALIANA DELLA COMUNICAZIONE, DELLA TELEVISIONE, TESA NEL CERCARE SEMPRE LA "SENSAZIONE", NEL TRAMONTO DELL'APPROFONDIMENTO E DELLA CARTA STAMPATA, NELLA CULTURA, INTESA "CLASSICAMENTE", RELEGATA A SOPRAMMOBILE E RIMPIAZZATA DA UN TWEET. UNA RESPONSABILITÀ L'HANNO PERÒ ANCHE QUESTI SETTORI COSÌ IMPORTANTI PER LA VITA SOCIOECONOMICA DEL PAESE E COSÌ IGNORATI. PARE QUASI CHE IL FATTO DI ESSERE TENUTI A MARGINE DELLA GRANDE COMUNICAZIONE, DI NON ESSERE TEMA E OGGETTO DI UN DIBATTITO POLITICO GENERALE NON DISTURBI. FRANCO RUSSO, CONSIGLIERE DEL MINISTRO DELRIO, L'HA SOTTOLINEATO NELLA TAVOLA ROTONDA: "SIAMO DAVANTI A SETTORI CARATTERIZZATI DA UN'AUTOREFERENZIALITÀ ASSOLUTA, CHE NON SENTONO INTERESSE PER COMUNICARE CON L'ESTERNO". ALLORA, HA RAGIONE IL PENDOLARE A SCORDARSI IL SUO FAMIGERATO TRENO E A TIFARE PER IL CUOCO AUSTRALIANO PIÙ BRAVO A FARE LE TAGLIATELLE ALLA BOLOGNESE? A NOI CIÒ APPARE, COME DETTO, "BIZZARRO", ANCHE PERCHÉ IN FATTO DI CUCINA, SCETTICI SULLE NOVITÀ, SIAMO ANCORA LEGATI A QUELLA MERAVIGLIOSA IMMAGINE DEL VISCONTIANO GATTOPARDO CHE IMMORTALA LA PREPARAZIONE DI UN IMPAREGGIABILE, SONTUOSO, TRABOCCANTE PASTICCIO DI MACCHERONI.

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

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia Mezzogiorno

**LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI:
MANEGGIARE CON CURA**

8

Cover

**QUADRANTE EUROPA DI VERONA:
UN 2017 DA INCORNICIARE**

24

Assemblea programmatica Assoporti

**IL SISTEMA PORTUALE NAZIONALE
DEVE STABILIRE STRATEGIE E OBIETTIVI**

27

Attualità

**A MILANO, L'INDUSTRIA
INCONTRA LA LOGISTICA**

32

Attualità

**INDUSTRIA 4.0: LE NUOVE FRONTIERE
DELLA LOGISTICA E DELLA SUPPLY CHAIN**

34

Il parere di Guido Ottolenghi, Confindustria

**SERVE
UNA LOGISTICA EFFICIENTE**

36

Primo Piano

**GEFCO ITALIA
FESTEGGIA I TRENT'ANNI**

37

Primo Piano

**PARMIGIANO REGGIANO DI MONTAGNA
PRESTO UN MAGAZZINO AD HOC**

42

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

12

DALLE AZIENDE

14



Nell'assemblea programmatica dell'Assoporti, il presidente Zeno D'Agostino ha sottolineato che la portualità nazionale deve sempre più "essere squadra e fare sistema" per darsi da sola strategie e obiettivi (il servizio a pag. 27)



L'Italia entra nella Via della Seta: è partito dal Polo logistico di Mortara, Pavia, il primo treno per la Cina, lungo 479 metri e composto da 17 vagoni doppi in grado di caricare 34 container da 40 piedi (il servizio a pag. 46)



PUBBLICITÀ SU RIVISTE E SITI ONLINE, \$FRUTTA IL BONUS FISCALE!

Le imprese che investono in pubblicità sulla stampa e sui siti web possono usufruire di un bonus fiscale. Il bonus, sotto forma di credito d'imposta, **è pari al 75%** dell'aumento degli investimenti pubblicitari sui media dell'anno precedente **e si eleva al 90%** in caso di micro, piccole, medie imprese e start up innovative.

Il bonus vale sia per gli investimenti pubblicitari del 2018, sia per quelli effettuati tra il 24 giugno e il 31 dicembre 2017.

EUROMERCI ed **EUROMERCI.IT** sono le pubblicazioni - in versione cartacea e online - di riferimento per il mondo della Logistica e del Supply Chain management

Entra a far parte del nostro network, sfruttando al meglio quanto previsto dal bonus fiscale.

PER INFORMAZIONI:
culturaformazione@assologistica.it

Il fatturato industriale cresce

Come appare evidente dai grafici, sia il fatturato sia gli ordinativi dell'industria mostrano una tendenza costante alla crescita, seppure con "ondeggianti": l'indice del fatturato segnava nel dicembre 2015 96 punti, un valore passato a 106 nell'ottobre 2017; quello degli ordinativi mostra un andamento simile, passando da 100 del dicembre 2015 a 109 dell'ottobre 2017. Come detto, l'andamento non è costante, ma mostra "cadute" e "ripresе", ma il trend è decisamente positivo. Il problema è sempre lo stesso, ossia che la crescita dipende molto da come va l'export in quanto la "ripresа" non chiama in causa tutti i settori e tutte le aree

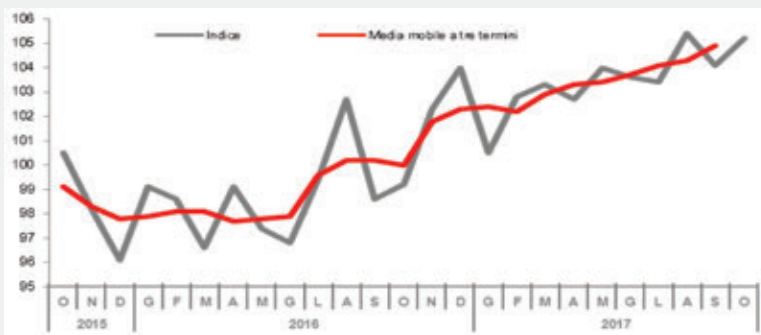


territoriali. Un evento di tale genere accadrebbe solo se ripartisse decisamente la domanda interna, che invece continua a "muoversi" con lentezza (come abbiamo spesso sottolineato in questa rubrica, i paesi che mostrano attualmente i risultati migliori in termini economici, come gli Stati Uniti e la Germania, segnano anche forti incrementi dei propri consumi). Infatti, nella media del trimestre settembre-novembre 2017, l'indice complessivo delle vendite al dettaglio in Italia ha

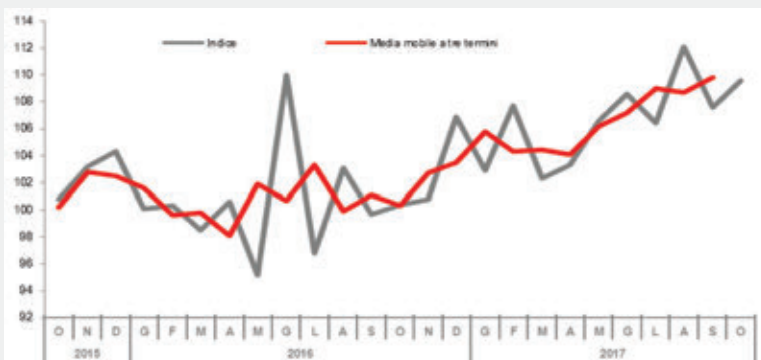
Andamento dell'industria

Fonte: ISTAT

(fatturato: ott. 2015-ott. 2017, indici destagionalizzati e medie mobili a tre termini, base 2010=100)



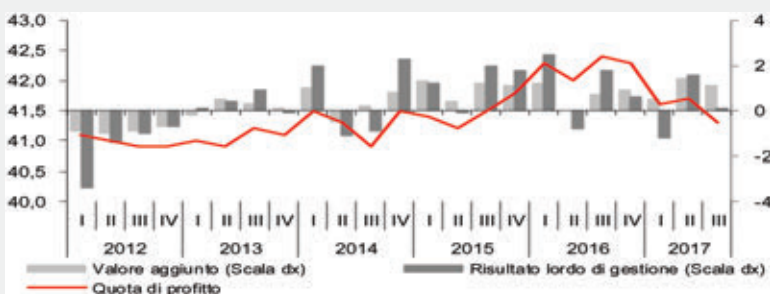
(ordinativi: ott. 2015-ott. 2017, indici destagionalizzati e medie mobili, base 2010=100)



Profitti delle società

Fonte: ISTAT

(finanziarie escluse: 2012-2017, variazioni % sul trimestre precedente)





GREEN LOGISTICS EXPO

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

FIERA DI PADOVA

WWW.GREENLOGISTICSEXPO.COM

7-8-9 MARZO 2018



DOVE SI INCONTRANO EFFICIENZA E AMBIENTE

INTERMODALITÀ

LOGISTICA INDUSTRIALE
REAL ESTATE

E-COMMERCE

CITY & LOGISTICS

GREEN LOGISTICS EXPO È UN PROGETTO



Powered by
GEO

INTERPORTO
PADOVA SPA
LOGISTICS OPERATOR



IN COLLABORAZIONE CON



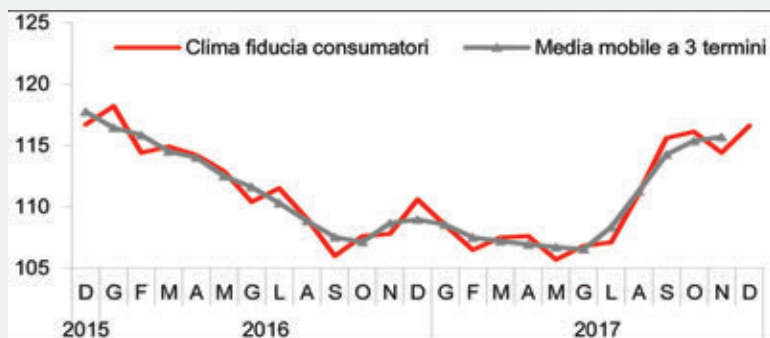
CON IL PATROCINIO DI



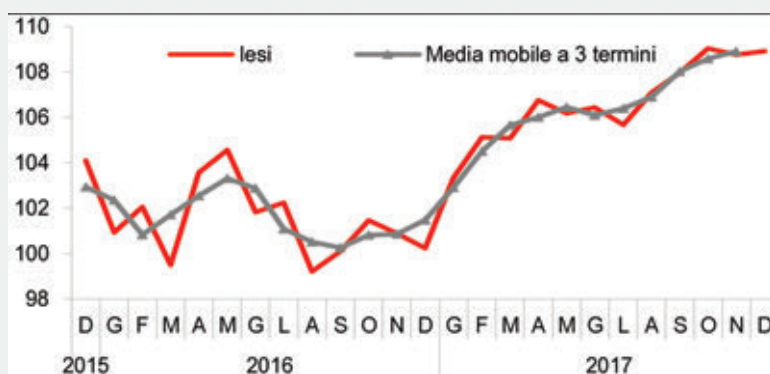
Clima di fiducia

Fonte: ISTAT

(consumatori: dic. 2015-dic. 2017, indici destagionalizzati, 2010=100)



(imprese: dic. 2015-dic. 2017, indici destagionalizzati, 2010=100)



registrato, rispetto al trimestre precedente, un aumento dello 0,2% in valore e una flessione dello 0,2% in volume. Quest'ultimo dato è dovuto, in particolare, alla dinamica negativa registrata nel periodo per i volumi dei beni alimentari (calati dello 0,7%). Anche nel confronto con il mese di novembre 2016, le vendite al dettaglio sono cresciute di poco (dell'1,4% in valore e dello 0,6% in volume), dimostrando come la nostra domanda interna stenti a ripartire. Anche il cli-

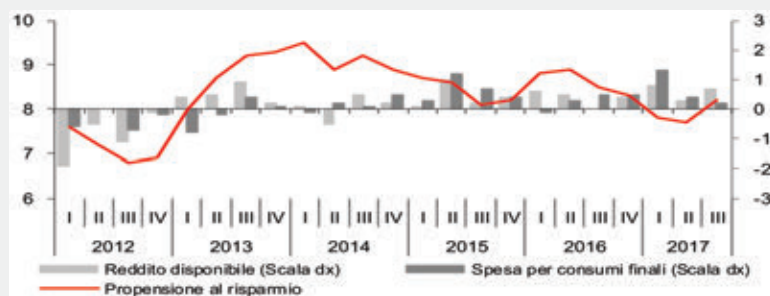


ma di fiducia di imprese e consumatori mostra un trend in crescita: per le imprese l'indice è salito da dicembre 2016 a dicembre 2017 di circa nove punti, mentre negli ultimi sette mesi del 2017, quello dei consumatori ha segnato un aumento di quasi dodici punti. Pure nel caso della "fiducia" gli andamenti non sono costantemente in aumento, ma "ondeggiano". In particolare, analizzando nell'ambito della fiducia delle imprese il settore manifatturiero, mentre si consolida a dicembre il giudizio sul livello degli ordini (con un saldo in crescita negli ultimi mesi), le attese sulla produzione registrano un lieve calo per il secondo mese consecutivo e le scorte in magazzino sono giudicate "in accumulo". ■

Propensione al risparmio delle famiglie

Fonte: ISTAT

(2012-2017, variazioni % sul trimestre precedente)



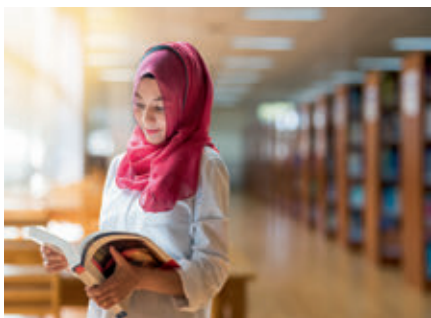
THE ECONOMIST

Il Pakistan sta ricostruendo il sistema scolastico

Il Pakistan è impegnato nella rifondazione della scuola, dando vita a un'operazione così vasta da non avere, probabilmente, precedenti nel mondo. Ha iniziato la più grande provincia del paese, il Punjab, che ha una popo-

lazione di 110 milioni di abitanti. Il primo passo è stato quello di affidare, nell'aprile del 2016, la gestione di mille scuole elementari pubbliche a privati. Tale processo di privatizzazione è

continuato nel 2017: ora le scuole a gestione privata sono diventate 10 mila. Ogni tre mesi il primo ministro della provincia, Shahbaz Sharif, riunisce i funzionari dell'educazione per fare il punto sui progressi. Inoltre, è stato avviato un programma sia per la ristrutturazione degli edifici scolastici sia per la realizzazione di nuovi. Un'iniziativa, ha detto Sharif, "assolutamente necessaria. La nostra scuola pubblica è in condizioni atroci". Infatti, in tutto il paese, solo il 72% dei maschi e il 62% delle femmine terminano le scuole elementari, ma con risultati disastrosi: circa il 50% resta comunque analfabeta. Molto forte è, inoltre, il divario per condizione sociale e per sesso: se solo il 61% degli studenti provenienti da famiglie ricche termina la scuola a 19 anni, la percentuale scende al 24 per le classi medie, all'8 per i più disagiati, mentre solo il 4% delle femmine povere completa il ciclo. Netamente migliori sono i risultati delle scuole private. Ciò ha indotto il governo a scegliere la privatizzazione. Le ragioni del fallimento del sistema pubblico sono molteplici, a iniziare dagli attacchi terroristici agli edifici scolastici che creano instabilità (si calcola che nel 2016 siano stati 867, mentre i talebani hanno fatto chiudere nel nord del paese centinaia di istituti femminili) e il massiccio assenteismo di maestri e insegnanti: ai loro compensi è destinato l'87% del budget statale stanziato per l'educazione, ma con un enorme spreco. Specialmente nelle zone rurali, gli insegnanti sono in gran parte "fantasmi" che appaiono solo al momento di ritirare lo stipendio. ■



CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** *SpA*

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Zone economiche speciali: maneggiare con cura

Le Zes possono rappresentare, come avvenuto in tanti altri paesi, un'importante occasione di sviluppo per il Mezzogiorno, ma devono essere "pensate", realizzate e gestite con molta attenzione.

di **Alessandro Panaro***

L'obiettivo delle Zone Economiche Speciali-ZES, secondo il legislatore italiano, è agevolare la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese. È evidente, in questo caso, che non si è inteso limitare la presenza di aziende a quelle preesistenti ma creare qualcosa che andasse anche a stimolare la generazione di nuove iniziative industriali. Un secondo problema che è stato affrontato è stato individuare in modo chiaro la funzione della ZES. In questa ottica è stata definita "una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale [...]". Appare dunque ben chiaro il ruolo fondamentale di generatore di sviluppo del porto; nel caso dell'Italia ovviamente coincidente con l'Autorità di sistema portuale o con uno dei porti facenti capo ad essa; ma non basta poiché dovrà essere uno scalo che sia interessato dalle reti europee. Si ribadisce che la presenza del porto è un elemento che resta di significativa importanza in quanto non in tutti i paesi che hanno la presenza di ZES è necessario prevedere aree portuali. In realtà il principio è da condividere poiché si ritiene sia fondamentale

aggiungere a tutti i vantaggi della ZES una serie di opere che possano garantire alle imprese l'attuazione di processi di internazionalizzazione rapidi e integrati. Sarà importante prevedere, oltre alle agevolazioni, investimenti aggiuntivi. Ciò va in parallelo con la necessità di effettuare scelte decise e precise sulla tipologia settoriale delle aziende da incentivare e sulla dimensione da considerare.

Per quanto riguarda le proposte di istituzione della Zona, potranno essere presentate dalle Regioni meno sviluppate e in transizione; in Italia si tratta in sostanza dell'intero Mezzogiorno con la chiara intenzione di far sì che anche questo strumento entri in una logica di riequilibrio dei divari territoriali. Ogni Regione potrà presentare una o al massimo due proposte qualora detenga più aree portuali di rilievo; le Regioni che non posseggono aree portuali potranno presentare proposte in forma associativa dando luogo a ZES "interregionali". L'iter prevede la definitiva approvazione con decreto del presidente del consiglio dei ministri, da adottare su proposta del ministro per la Coesione territoriale, di concerto con il ministro dell'Economia e con il ministro delle Infrastrutture. La proposta andrà corredata da un piano di sviluppo strategico serio e ben strutturato. La Regione interessata deve, oltre a specificare le caratteristiche

dell'area, anche individuare il soggetto per l'amministrazione che è identificato in un Comitato di indirizzo composto da quattro membri che devono prestare l'incarico senza compenso: il presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede (a ulteriore conferma della significatività del porto nell'ambito della strategia della Zona); un rappresentante della Regione coinvolta (o delle Regioni); un rappresentante della presidenza del consiglio; un rappresentante del ministero delle Infrastrutture.

Il Comitato si avvarrà del segretario generale dell'Autorità di sistema per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali e agli oneri di funzionamento si provvederà con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; altra disposizione che lascia immaginare la creazione di strutture molto snelle e senza aggravii di spesa aggiuntivi, senza alcuna forma societaria che possa causare liti tra enti sull'assegnazione di nomine. Il soggetto per l'amministrazione e cioè il Comitato di indirizzo dovrà altresì assicurare: gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali; l'utilizzo di servizi economici e tecnologici nell'ambito ZES; l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.



Veduta del porto di Napoli. Le Zes in Italia devono necessariamente comprendere un importante scalo marittimo, ciò per dare alle aziende che vi si insediano uno sbocco per l'export

rare i termini di procedimenti e adempimenti burocratici rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa ordinaria; è previsto l'accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico della ZES, alle condizioni definite dal soggetto per l'amministrazione; è previsto un credito di imposta in relazione agli investimenti effettuati nelle ZES ed è commisurato alla quota del costo complessivo

È molto importante il tema della governance delle Zone in quanto in molti paesi del mondo sono già da tempo avviate forme che prevedono a vario titolo l'intervento di privati nel management o nella realizzazione di determinati asset della Zona come, ad esempio, le infrastrutture interne al territorio o la possibilità di entrare con quote di partecipazione nel soggetto gestore quando viene costituita una società ad hoc. Ad esempio, nella Free Zone di Aqaba, Giordania, il pubblico realizza le infrastrutture esterne e beneficia delle concessioni sui terreni mentre il privato finanzia le infrastrutture interne e ne gestisce i servizi. Inoltre, il segretario generale dell'Autorità di sistema potrà stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari. Sarà importante assicurare l'appoggio di istituzioni finanziarie di grande professionalità per appoggiare - ove sostenibili, validi e bancabili - tut-

ti i progetti imprenditoriali che la Zona potrà stimolare e creare. Si sottolinea la particolare importanza di questo punto poiché, secondo le esperienze italiane del passato, le normative di incentivazione e la valutazione di progetti complessi hanno funzionato al meglio quando nel processo legislativo che portava all'assegnazione del contributo è stata inserita l'istruttoria bancaria o comunque l'intervento dell'istituto di credito a supporto della valutazione del business plan aziendale o territoriale.

Le agevolazioni. Il decreto in esame ha altresì stabilito le tipologie di agevolazioni di cui potranno beneficiare le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche o di investimenti aggiuntivi nelle ZES. Esse sono di duplice ambito, amministrativo e fiscale. In primo luogo, sono previste procedure semplificate, da applicare a cura delle amministrazioni locali e statali, rivolte ad accele-

dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Per ottenere tale credito, che al momento sembra essere la sola tipologia di beneficio finanziario prevista per le imprese, occorre rispettare taluni requisiti, vale a dire: le imprese devono mantenere la loro attività nell'area ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici, e non devono essere in stato di liquidazione o di scioglimento. Le cifre a ora stanziare per tali benefici sono definite in 206,45 milioni di euro ripartite nel periodo 2018-2020.

Problema importante che si è inteso affrontare riguarda quello del monitoraggio degli interventi che andrebbe effettuato con particolare cura, visto il presumibile nascere di numerose Zone e progetti, tali da poter rendere non semplice il controllo di risorse e l'oppor-

tuno coordinamento delle ZES con tutti gli altri strumenti territoriali di sviluppo (ad esempio, i fondi comunitari). Sarà l'Agenzia per la coesione territoriale che dovrà assicurare il monitoraggio

degli interventi e degli incentivi concessi, riferendo al presidente del consiglio dei ministri o al ministro delegato per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, sull'andamento delle attività e sull'ef-

ficacia delle misure di incentivazione concesse, avvalendosi di un piano di monitoraggio che dovrà basarsi su indicatori di avanzamento fisico, finanziario e procedurale.

ZES: un caso di successo

Tanger Med è tra i maggiori hub portuali del Mediterraneo per movimentazione di container e per il transito di mezzi navali ed è dotato, nella zona retroportuale, di una Free Zone strutturata. Situato a circa 40 km da Tangeri, è il più grande porto del Marocco e punto d'incontro navale tra il Mare Nostrum e l'Atlantico e gode di una posizione geografica di rilievo sullo stretto di Gibilterra. La caratteristica tipica del porto è che la nave per transitare nello scalo non ha bisogno di complesse manovre di attracco ma solo di rallentamenti per l'accosto in banchina. Ciò velocizza notevolmente le procedure di imbarco e sbarco. Nonostante sia uno scalo "giovane" (il primo terminal è stato inaugurato nel 2007), è in breve tempo diventato un modello internazionale di governance da imitare e un riferimento per il trasporto via nave di merci. Dal 2007 (data in cui è quasi completamente partita l'operatività del terminal) al 2016 ha aumentato la movimentazione di container di 20 volte arrivando a circa tre milioni di teu. Nella prima metà del 2017, il traffico contenitori ha registrato una crescita dell'11,2% pari a quasi 1,6 milioni di teu rispetto a 1,4 milioni del primo semestre del 2016. Di rilievo è anche la risalita che il Marocco ha effettuato, grazie

alla crescita del porto, nel ranking del Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad: il paese è passato dal 77° posto del 2004 al 17° del 2016 scalando 60 posizioni; risultato che è tra le maggiori performance mondiali. La maggiore escalation si è avuta

avendo di fronte il primo (e tra i più efficienti) porto container del Mediterraneo qual è lo spagnolo Algeciras che muove una concorrenza non di poco conto allo scalo. Il primo driver che Tanger Med ha saputo sfruttare è la location geografica; è situato, come accennato, allo sbocco di



Veduta dal mare di Tangeri

proprio dal 2007 al 2008 quando il valore dell'indicatore è salito di 20 punti.

L'ascesa del porto è dovuta oltre che a una spinta strategica del governo in termini di investimenti pubblici, anche a quattro driver che gli permettono di avere un ruolo da protagonista pur

Gibilterra in un'area nodale quanto Suez sulla via di passaggio tra Asia, nord Europa, nord e sud America e ha banchine facilmente raggiungibili. Il secondo è la capacità che ha avuto il porto di attrarre carrier e terminalisti di primo livello come Eurogate (che fa capo al gruppo tedesco Eurokai) che gestisce il terminal 2 e APM (del Gruppo danese Maersk, primo vet-

tore al mondo per volumi di container trasportati) che gestisce il terminal 1. I terminal 3 e 4, assegnati a Marsa Maroc e APM, in fase di allestimento, consentiranno di aumentare la capacità del porto a 8,2 milioni di teu. Il terzo è la capacità di svolgere il ruolo di multipurpose e quindi di accogliere ogni tipologia di nave, dal container al Ro-Ro, alle rinfuse; questo rende il porto molto flessibile ai mutati scenari del mercato che oscillano in funzione dei noli e del prezzo delle rinfuse. Tanger Med è connesso, con 55 servizi regolari, a 150 porti mondiali di 66 paesi. Veniamo al quarto driver che è il cuore pulsante del porto: la dotazione di una Free Zone strutturata che ha saputo infondere una grande accelerazione alla crescita dello scalo; l'area logistico portuale e l'area "franca" ospitano com-

tanza al porto così come nella logica del legislatore italiano: un'area che traina la crescita di tutto il territorio.

La Free Zone è composta da sei zone: Renault Tanger Med; Tanger Automotive City; Tanger Free Zone; Tetouan Park; Tetouan Shore; Commercial Free Zone. Come si è avuto modo di comprendere dalla sintetica descrizione delle attività presenti nell'area, la Zona è un progetto complesso in cui vanno previste una serie di attività non solo industriali ma anche di servizi e di commercializzazione, sempre e tutte rivolte allo sviluppo delle imprese e del porto. Il tutto contornato da una serie di agevolazioni finanziarie che vanno ad aggiungersi alle semplificazioni amministrative, che possono essere riassunte in questo modo: esenzione

il Fondo Hassan II, può concedere aiuti finanziari per l'acquisto di terreni e/o la costruzione di unità produttive; il trattamento previdenziale per assunzioni e contratti di dipendenti permette un abbattimento del costo del lavoro.

L'insediamento imprenditoriale è anche facilitato dalla presenza di nuove infrastrutture, ampi spazi per lavorare le merci ed efficienti collegamenti stradali, ferroviari e aeroportuali. In conclusione il successo del porto marocchino deriva da una serie di fattori combinati tra loro. Tra questi, gli elementi chiave di maggior rilievo riguardano le favorevoli condizioni di sviluppo e le grosse opportunità economiche che il porto è stato ed è in grado di offrire agli investitori esteri logistici e manifatturieri. Tanger Med prevede infatti numerose facilitazioni burocratiche agli scambi commerciali, che gli permettono di superare la concorrenza degli altri porti del Mediterraneo ed essere preferito da aziende e compagnie di navigazione, nell'individuazione delle rotte più profittevoli e in fase decisionale per stabilire dove situare le attività produttive. Le imprese internazionali sono fortemente spinte a delocalizzare la produzione a Tangeri grazie alle condizioni convenienti che il governo offre agli investitori stranieri. La posizione geostrategica nel Mediterraneo, come più volte sottolineato, permette a Tanger Med di configurarsi come un ponte tra Europa e Africa, e offrire l'accesso a un mercato di oltre 600 milioni di persone, nonché fornire un collegamento altamente efficiente da e per l'entroterra del Marocco. ■



Tangeri. Una caratteristica bottega in un antico mercato

plessivamente circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un export totale di oltre quattro miliardi di euro. L'area è impropriamente definita Free Zone in quanto si tratta in realtà di sei zone ognuna con una vocazione diversa e concepite sempre per avere una perfetta integrazione con lo scalo. La zona è costruita infatti per dare piena impor-

dalle imposte di registro e di bollo; esenzione dell'imposta sui brevetti e dalla tassa urbana per cinque anni; esenzione dell'imposta sul reddito; esenzione fiscale sui prodotti azionari, azioni e proventi assimilati e sul rimpatrio di capitali; le merci che entrano nella zona, così come i servizi resi dal territorio, sono esenti da Iva; per alcuni settori, lo Stato, attraverso

**Responsabile dell'Area di ricerca maritime&mediterranean economy del Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno-SRM*

Transporeon: trasporti in Europa, capacità in calo

Secondo il Transport Market Monitor, redatto a cura di Transporeon e Capgemini Consulting, la capacità e i prezzi dei trasporti si sono confermati, in Europa, nel terzo trimestre del 2017 "ad alti livelli". In particolare, il report sottolinea che nel periodo la capacità è aumentata del 2,6% raggiun-



gendo un indice pari a 67,4, ma registrando una flessione rispetto allo stesso periodo del 2016 del 20,5%; i prezzi sono aumentati dello 0,6%, determinando un indice pari a 101,8, con un aumento sul 2016 del 7,0%; l'indice del gasolio è sceso a 75,3 (con un calo del 3,0% sul trimestre precedente). Erik van Dort, direttore Supply Chain presso Capgemini Consulting, ha così commentato il report: "Come al solito abbiamo potuto osservare un calo della capacità a fine estate. Ma quest'anno il calo a settembre è stato particolarmente forte e ha causato i prezzi più alti dell'anno. Questa situazione si dovrebbe normalizzare da ottobre in poi, ma sarà interessante vedere se questo accadrà in considerazione dello stato attuale del mercato". Oliver Kahrs, Director Strategic Initiatives Transporeon, ha aggiunto: "A settembre abbiamo registrato l'indice di capacità più basso dal gennaio 2008. Ciò significa che anche i prezzi dei trasporti sono molto alti. Nonostante il leggero aumento della capacità durante il terzo trimestre, a settembre abbiamo assistito a un improvviso calo. È difficile prevedere se la situazione vedrà un'ulteriore ripresa durante il quarto trimestre. Il livello rimane fondamentalmente troppo basso. La limitata disponibilità di capacità è l'argomento dominante del settore, per cui gli attuali prezzi del gasolio non trovano riscontro nei prezzi dei trasporti. Inoltre, è prevedibile che a breve il prezzo del petrolio greggio possa aumentare nuovamente a seguito di sviluppi politici globali".

Porto di Trieste: record per treni e container

Si sta confermando il trend positivo dei traffici del porto di Trieste, che ha registrato nel periodo tra gennaio e ottobre del 2017 un nuovo record per treni e container. Infatti, in questi dieci mesi, i treni movimentati sono stati 7.147, con una crescita del 13,86% rispetto allo stesso periodo del 2016, mentre nel solo mese di ottobre ne sono stati lavorati 822, dato record mensile per lo scalo giuliano. In complesso, nel periodo, vi è stato un aumento dei volumi totali di traffico del 4,66% sul 2016, con oltre 51,1 milioni di tonnellate di merce trattata. Incremento a doppia cifra dei container, con un più 26,62%, che hanno toccato quota 513.899 teu. "L'eccellente performance dei container è un risultato senza precedenti per il porto - ha affermato il presidente dell'Autorità di sistema Zeno D'Agostino - tanto che già a ottobre abbiamo superato il totale dell'anno 2016, pari a 486.462 teu, e il record del porto di Trieste del 2014 di 506.019 teu. Con questo trend di crescita prevediamo di raggiungere per la prima volta i 600 mila teu a



fine anno. Sono volumi non paragonabili ai porti nord europei, ma dimostrano una dinamicità e una vivacità senza precedenti in atto nello scalo. Al di là del risultato dei container, siamo un porto multisettoriale, con una forte vocazione ferroviaria e importanti margini di crescita: oltre ai numeri, in questo momento la nostra solidità si misura soprattutto sulla capacità di attrarre compagnie armatoriali e investitori internazionali interessati al nostro sviluppo in ambito logistico e industriale". In particolare, è stata buona la performance degli altri comparti: merci varie, più 13,92%; Ro-Ro, più 3,99%, con 250.325 unità transitate; in aumento anche le rinfuse liquide con un più 2,65%, mentre le rinfuse solide hanno segnato un meno 20,76%. Positivi, infine, tutti i dati del singolo mese di ottobre rispetto allo stesso

mele del 2016: movimentazione totale, più 11,64%; container più 40,03% teu; merci varie, più 12,92%; comparto Ro-Ro, più 0,66%; rinfuse liquide, più 9,90%; rinfuse solide, più 42,60%.

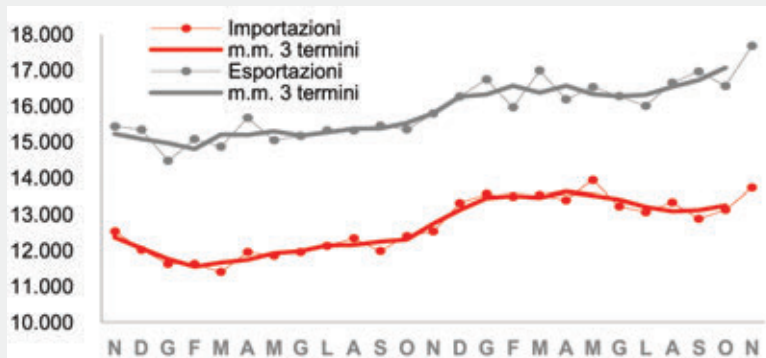
Il commercio extra Ue in crescita

A novembre, rispetto al mese precedente, entrambi i flussi commerciali con i paesi extra Unione europea sono stati in espansione, con un aumento più marcato per le esportazioni (6,7%) che per le importazioni (4,5%). L'incremento congiunturale delle vendite ha coinvolto quasi tutti i raggruppamenti principali di industrie a esclusione dei beni di consumo durevoli (meno 3,3%) e dell'energia (meno 0,9%). I beni strumentali (più 12,6%) hanno registrato un aumento marcato dovuto anche alla vendita di mezzi di navigazione marittima. Dal lato dell'import, l'incremento congiunturale registrato a novembre è stato esteso a quasi tutti i raggruppamenti principali di industrie, a eccezione dei beni strumentali (meno 2,0%). Nell'ultimo trimestre,

Commercio estero con i paesi extra Ue

Fonte: ISTAT

(nov. 2015-nov. 2017, valori in milioni di euro)



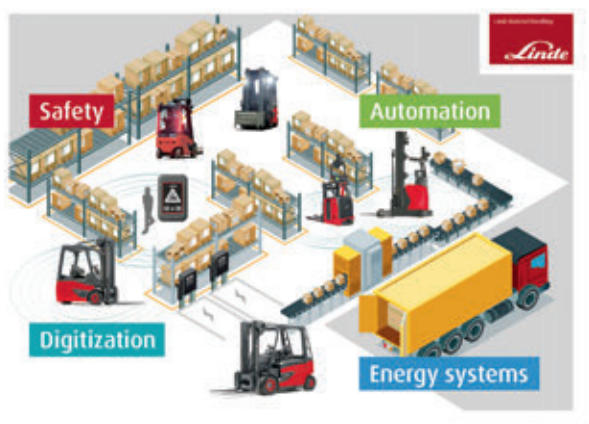
(nov. 2016-nov. 2017, variazioni % sul mese precedente)



la dinamica congiunturale dell'export verso i paesi extra Ue è risultata ampiamente positiva (più 4,6%) ed estesa a quasi tutti i raggruppamenti principali di industrie a eccezione dei beni di consumo durevoli (meno 3,5%). Nello stesso periodo, le esportazioni sono state in forte aumento su base annua (più 12,9%); anche le importazioni sono state in espansione (più 11,6%) coinvolgendo quasi tutti i comparti a eccezione dei beni strumentali (meno 2,7%). Sempre a novembre, il surplus commerciale (4.602 milioni di euro) è stato in notevole aumento rispetto a quello dello stesso mese del 2016 (3.937 milioni). In particolare, il surplus nell'interscambio di prodotti non energetici (più 7.581 milioni) è stato in forte crescita rispetto a novembre 2016 (più 6.229 milioni). Rispetto a novembre 2016, le esportazioni sono cresciute del 45,8% verso la Svizzera, del 31,3% verso i paesi Mercosur, del 19,7% verso la Cina e del 16,5% verso la Russia.

Nel mirino di Linde c'è l'intralogistica del futuro

I continui passi avanti nell'innovazione contribuiscono a far diventare realtà il passaggio ai processi interconnessi e digitalmente controllati, alle soluzioni autonome, ai più alti standard di



sicurezza e perfino alle trazioni più potenti. Alla fiera LogiMAT, che si terrà a Stoccarda, Germania, dal 13 al 15 marzo 2018, Linde mostrerà la vastità della gamma prodotti e le innovazioni apportate per preparare al futuro la movimentazione di merci in tutti i settori. Sempre più aziende di tutte le dimensioni riconoscono le opportunità derivanti dall'intralogistica come la digitalizzazione e la robotica. Le opportunità di crescita sono fornite, soprattutto, dagli elevati livelli di automatizzazione, dalla rete dei sistemi di IT che fino a ora hanno lavorato in modo separato così come dalla più grande individualizzazione possibile e dall'uso consistente dei sistemi energetici innovativi. I prodotti e le soluzioni Linde in mostra a LogiMAT riguardano tali punti. In particolare, i carrelli industriali Linde digitalmente connessi aprono la strada a un enorme potenziale di ottimizzazione nella movimentazione di merci. Dotata di un software adeguato, la flotta carrelli eseguirà gli ordini di trasporto nella sequenza ottimale, tramite il percorso più veloce possibile con la velocità ideale, la più alta efficienza possibile e la massima sicurezza. Ciò è reso possibile dalla nuova Truck Call app per la gestione ordini digitale che verrà presentata a LogiMAT per la prima volta. Tale app permette ai logistics manager di creare ordini in modo facile e veloce, stabilire le priorità e assegnare gli ordini agli operatori con il carrello più adeguato. Linde mira anche a migliorare la sicurezza delle operazioni: il Linde Safety Guard, un sistema per evitare collisioni, sarà presentato per la prima volta a Stoccarda.

Fercam potenzia la filiale di Cervignano

Fercam, operatore altoatesino di trasporti e logistica, è presente con una filiale a Cervignano del Friuli dal marzo 2016, specializzata nei trasporti a carico completo e parziali sia nazionali che internazionali. Con l'inizio dell'anno nuovo, la società rafforzerà questa struttura con l'ampliamento dell'offerta di servizi e una concomitante riorganizzazione della propria presenza in Friuli nonché con un aumento del proprio organico. Nell'ottica di un continuo miglioramento della capillarità del servizio e con il preciso convincimento che una presenza diretta in loco rappresenti la maniera migliore per interloquire con la clientela, Fercam nei prossimi mesi potenzierà la struttura di Cervignano, aumentando l'organico della filiale che si renderà necessario in seguito all'incremento dei volumi di traffico e al trasferimento del traffico attualmente gestito dalla filiale di Gorizia. Quindi, la struttura di Cervignano assumerà un ruolo di primaria importanza come



specialista per i traffici da e per la Slovenia e i paesi balcanici oltre che come punto di riferimento dell'industria friulana per il traffico nazionale. "Cervignano grazie alla sua posizione ottimale è indubbiamente per noi la località più adatta per servire al meglio i nostri clienti friulani; da qui fungeremo anche da appoggio per tutte le nostre filiali italiane che hanno trasporti con i paesi balcanici oltre che verso i paesi dell'est quali Slovenia e Ungheria. Molte aziende italiane che hanno dislocato la loro produzione verso est ora si servono dei nostri servizi di trasporto sia per l'approvvigionamento delle strutture produttive sia per il rifornimento dei vari mercati di sbocco con i loro prodotti", ha spiegato Pierluigi Prodromi, Regional Manager. La filiale è collocata presso l'interporto di Cervignano, che rappresenta un nodo strategico nella rete logistica dell'Italia orientale posto al crocevia tra le autostrade A4 Torino-Trieste e A23 Udine-Tarvisio.

OM Still: i nostri clienti sono soddisfatti

In un comunicato, OM Still sottolinea che “sono eccellenti i risultati emersi dell’analisi condotta presso 18.500 clienti in 17 diversi paesi per verificare i livelli del nostro servizio”. L’indagine, continua l’azienda, ha evidenziato un tasso di soddisfazione del 93%, “un dato eccezionale che non rappresenta un traguardo ma un punto di partenza per fare ancora meglio”. La qualità del servizio Aftersales è infatti per Still da sempre un’assoluta priorità. Del resto, se il processo di acquisto o noleggio di un carrello si conclude generalmente in pochi giorni, il suo utilizzo si protrae per diversi anni, nei quali il corretto funzionamento del mezzo è fondamentale per garantire al cliente l’atteso valore aggiunto. “I clienti ci dicono spesso che il nostro eccellente livello di servizio è uno



dei motivi principali per i quali si affidano a noi”, ha spiegato Andrea Dietz, Head of Product&Fleet Services di OM Still, “La mia affermazione è suffragata dai risultati delle più recenti ricerche di mercato, dalle quali emerge che affidabilità e livello di servizio sono criteri di scelta di un partner logistico più importanti rispetto a caratteristiche quali il prezzo e le prestazioni del veicolo stesso”. Ma cosa caratterizza un buon servizio? Per Dietz sono tre i fattori chiave: “Qualità, competenza e stretti rapporti con i clienti. L’assistenza è importante. I nostri tecnici ricevono una formazione completa e approfondita. Possiamo così assegnare a ogni cliente un referente di fiducia a cui rivolgersi sia in caso di problemi sia per ricevere una consulenza globale in merito alla movimentazione del materiale. In questo modo tra cliente e tecnico si crea un rapporto di conoscenza e fiducia reciproca”. In Italia

OM Still può fare affidamento su una vasta e capillare rete di assistenza, composta da oltre 800 tecnici, 200 dei quali direttamente assunti dall’azienda. La pronta disponibilità dei pezzi di ricambio è invece garantita dall’hub di Rolo, dove è stato allestito un magazzino ricambi con oltre 30 mila referenze a stock che può spedire i ricambi entro le 24 ore in tutto il territorio nazionale.

Manhattan Associates: nuove soluzioni per il magazzino

Manhattan Associates sta introducendo in Italia Manhattan Active Supply Chain Solution, una piattaforma progettata per aumentare la capacità e l’efficienza del magazzino e aiutare le imprese a tenere il passo con le innovazioni di warehouse management. La soluzione Active Supply Chain di Manhattan include: Manhattan Active Distribution, un tool specifico per la gestione ottimale del magazzino e del flusso lavoro dei dipendenti; Manhattan Active Transportation, che include soluzioni per la gestione e la visibilità delle operazioni logistiche. Per anni, sottolinea l’azienda, i magazzini hanno cercato di aumentare l’efficienza nell’elaborazione



degli ordini utilizzando una metodologia di lavoro “a ondate”, raccogliendo un certo volume di ordini da inviare al centro di distribuzione in gruppi organizzati. Sfortunatamente, in settori in cui la domanda può essere imprevedibile, questo ➤

metodo può portare a picchi e vuoti di attività, dal momento che le ondate di lavoro coinvolgono anche i passaggi successivi al magazzino. Come rimedio a questo fenomeno, la soluzione Manhattan Active Distribution include il primo sistema di gestione del magazzino che incorpora l'opzione di evasione ordini "senza ondate" nella propria piattaforma.

Questa funzione aumenta drasticamente l'utilizzo delle risorse e migliora i livelli di produzione, consentendo al magazzino di elaborare in modo efficiente sia le grandi spedizioni che i singoli ordini dei consumatori. "La soluzione Order Streaming è unica nella sua capacità di ottimizzare le risorse di manodopera e attrezzature, sia che si lavori in modalità wave o waveless. Riteniamo che strutture di distribuzione più efficaci si ottengano dall'automazione innovativa, con dipendenti abilitati e coinvolti e dall'adozione di software intelligenti che orchestrano e ottimizzano tutte queste risorse in modo olistico", ha dichiarato Brian Kinsella, Vice President of Product Management di Manhattan.

Number1 sostiene il Banco Alimentare

Sabato 25 novembre è stata la Giornata nazionale della Colletta Alimentare, organizzata ogni anno dalla Fondazione Banco Alimentare, onlus quotidianamente impegnata nel recupero di eccedenze alimentari da destinare ai più poveri del nostro paese. La Giornata si è svolta in 13 mila supermercati, nei quali i clienti potevano donare prodotti. Number1 Logistics Group, l'azienda parmense leader nel settore della logistica integrata, sempre più impegnata sul fronte della solidarietà,



Nella foto, da sinistra, il segretario generale della Fondazione Banco Alimentare Marco Lucchini e Renzo Sartori, presidente di Number1

anche quest'anno ha partecipato all'evento. "Sul tema della sostenibilità non possiamo tirarci indietro", ha dichiarato Renzo Sartori, presidente di Number1. "La sostenibilità deve divenire 'buona pratica' di ogni azienda, declinata in base ai settori di operatività. In questo anche il settore della logistica può e deve fare la propria parte: per noi, essere sostenibili significa innanzitutto metterci a disposizione di iniziative come quella attivata dal Banco Alimentare il 25 novembre, ma significa soprattutto adottare un cambio di mentalità per essere sostenibili in ogni fase della nostra attività: nuove tecnologie 'smart' per una logistica sempre più green; nuovi processi orientati alla circular economy; soluzioni di packaging sostenibile; modelli di riutilizzo e redistribuzione delle eccedenze a fini sociali, considerando che 5,6 milioni di tonnellate di cibo rappresentano l'eccedenza alimentare e quindi lo spreco. Infine, diventando parte attiva in programmi di sensibilizzazione e inclusione sociale".

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

Chiuso con successo il master dogane



Si è da poco concluso il master di "Qualifica di responsabile delle questioni doganali" organizzato da Assologistica Cultura e Formazione (ramo formativo di Assologistica) e tenutosi presso la sede milanese dell'associazione. Il corso (di 200 ore e 25 giornate) ha ottemperato a quanto previsto dal nuovo codice doganale dell'Unione europea per le aziende certificate AEO (operatore economico autorizzato) o che intendano chiedere l'autorizzazione, soggetti cui il nuovo regolamento riconosce innumerevoli benefici e vantaggi. Il corso, iniziato lo scorso mese di aprile, è stato articolato in cinque moduli (25 giornate di otto ore ciascuna) e si è concluso con un esame scritto e orale superato brillantemente da tutti i corsisti, che hanno seguito assiduamente le lezioni. "Si è trattato di un gruppo eterogeneo di persone molto motivate e provenienti da differenti ambiti, sia da operatori logistici sia da aziende. Il che ha creato un mix ideale, consentendo di affrontare da più punti di vista (teorico, operativo, gestionale) i vari argomenti trattati, mettendo in luce tanto le esigenze e le problematiche dei fornitori di servizi quanto quelle delle aziende, sia produttrici che di intermediazione e servizi", ha commentato Lucia Iannuzzi di C-Trade, uno dei docenti del corso.



SHIPPING,
FORWARDING & LOGISTICS
meet INDUSTRY
2° EDIZIONE

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



1-2 Febbraio 2018

Centro Congressi Assolombarda
MILANO

Organizzato da:



Port of Milan

Dissenso dell'amministratore e del

di **Franco De Renzo***

L'assioma che la migliore società è quella costituita da un numero dispari inferiore a tre si può utilizzare anche per gli amministratori. Fortunatamente da nessuna parte è scritto che i consigli di amministrazione devono deliberare con il voto unanime. Il consiglio, in quanto tale, è utilizzato per "consigliare" sul da farsi e, quindi, valutando anche i diversi punti di vista. La riforma del diritto societario del 2003 ha fatto una netta distinzione tra la gestione delle Srl e quella delle Spa. Prima, invece, per le Srl si rimandava letteralmente alle disposizioni previste per le Spa. La normativa che disciplina le Spa è prevista agli articoli 2380 - 2409 novedecim. Per le Srl, gli articoli vanno dal 2462 al 2506-quater. Per le cooperative, in mancanza di disposizioni specifiche, per l'art. 2519, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni sull'amministrazione delle società per azioni (tranne che l'atto costitutivo preveda che trovino applicazione le norme sulla società a responsabilità limitata, se la cooperativa ha un numero di soci cooperatori inferiore a venti ovvero un attivo dello stato patrimoniale non superiore ad un milione di euro).

Art. 1176 cod. civ. "Nell'adempimento delle obbligazioni inerenti all'esercizio di un'attività professionale, la diligenza deve valutarsi con riguardo alla natura dell'attività esercitata".

Art. 1218 cod. civ. "Il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile".

Art. 40, co 2, c.p.: "Non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo".

È da tenere ben presente, comunque, che spesso, le norme si accavallano per i rimandi previsti.

La posizione degli amministratori privi di deleghe non esime gli stessi da eventuali responsabilità in sede civile e in sede penale, per gli eventi pregiudizievoli provocati dall'agire degli amministratori delegati. La posizione di garanzia assunta con l'accettazione della carica e le previsioni comunque imposte dal codice civile in capo agli stessi, impongono un generale dovere di agire informati che postula la necessità di non rimanere passivi nell'attesa delle informazioni da parte dei delegati ma di attivarsi, senza tuttavia conferire loro un ulteriore dovere di indagine. La mera conoscibilità di

eventi dannosi può condurre a responsabilità penale per non aver impedito il verificarsi di un fatto che l'amministratore aveva l'obbligo giuridico di impedire. L'art. 2476, comma 1, cod. civ., richiama lo schema della responsabilità in materia civile e specifica che gli amministratori sono solidalmente responsabili nei confronti della società per i danni derivanti dall'inosservanza dei doveri ad essi imposti dalla legge e dell'atto costitutivo per l'amministrazione. Ed è opportuno ricordare (art. 2476, comma 8, cod. civ.) che: "l'approvazione del bilancio da parte dei soci non implica liberazione degli amministratori e dei sindaci per le responsabilità incorse nella gestione sociale". In via prioritaria permane, rispetto alla normativa previgente, il principio in base al quale gli amministratori sono solidalmente responsabili verso la società. Tale principio è mitigato dalla disposizione nella quale è specificato che sono esonerati dalla responsabilità gli amministratori che dimostrino di essere esenti da colpa o che, qualora fossero al corrente dell'atto potenzialmente dannoso che gli altri amministratori stavano per compiere, abbiano manifestato il proprio dissenso facendolo constatare. Stante la formulazione dell'art. 2476 cod. civ., si deve intendere che la manifestazione del dissenso dovrà risultare documentalmente, ovvero che lo stesso sia segnalato in maniera adeguata secondo il principio generale dell'idoneità dell'atto allo scopo. All'atto pratico, si dovrà provvedere ad informare tempestivamente tutti gli amministratori dell'operazione dannosa, mediante comunicazioni delle quali si possa dimostrare l'avvenuta ricezione (fax, telegrammi, raccomandate, pec) e, in ogni caso, il dissenso potrà essere segnalato con dichiarazioni nel corso delle riunioni assembleari e consiliari che oggi, si ricorda, possono avvenire mediante semplici consultazioni scritte.

In tema di Srl, il legislatore ha integrato la normativa generale sulla lite contenuta nell'art. 90 e seguenti del codice di procedura civile con la regola secondo la quale, in caso di accoglimento della domanda, la società è tenuta a rimborsare all'attore non solo le spese della lite, ma anche quelle sostenute prima del giudizio per l'accertamento dei fatti, salvo il diritto di regresso nei confronti degli amministratori dei quali è stata riconosciuta la responsabilità. Una delle novità più significative nella disciplina della nuova Srl è stata introdotta al comma 3 dell'art. 2476 cod. civ., dove si dispone che "l'azione di responsabilità contro gli amministratori è promossa da ciascun socio", indipendentemente dalla quota di capitale posseduta. Per l'esercizio dell'azione, dun-

socio nelle società



L'amministratore o il socio dissenziente deve far annotare il proprio dissenso sul registro delle adunanze e comunicarlo per iscritto al presidente del collegio sindacale

que, non è più necessaria una delibera dei soci, essendo attivabile da ciascun socio. La previsione del comma 3 è coerente con il diritto, per i soci che non partecipano all'amministrazione, di avere notizie degli affari sociali e di poter consultare tutti i libri sociali e i documenti relativi all'amministrazione nel quadro più generale di una tutela forte della posizione dei singoli soci.

Gli amministratori che violano i propri doveri possono incorrere in responsabilità civile e responsabilità penale e amministrativa. Qualunque sia il modello di amministrazione adottato, gli amministratori sono solidalmente responsabili per i danni derivanti dall'inosservanza dei doveri loro imposti dalla legge e dall'atto costitutivo (art. 2392, comma 1, c.c.). Ciascun amministratore dissenziente, per essere esonerato dalla responsabilità solidale, deve, senza ritardo, fare annotare il proprio dissenso nel libro delle adunanze e delle deliberazioni e darne immediata notizia, per iscritto, al presidente del collegio sindacale (art. 2392, c. 3, c.c.). L'art. 2393, cod. civ., prevede l'azione di responsabilità nelle Spa: c. 2: La deliberazione concernente la responsabilità degli amministratori può essere presa in occasione della discussione del bilancio, anche se non è indicata nell'elenco delle materie da trattare, quando si tratta di fatti competenza dell'esercizio cui si riferisce il bilancio; c. 3: L'azione di responsabilità può anche essere promossa a seguito di deliberazione del collegio sindacale, assunta con la maggioranza dei due terzi dei suoi componenti;

c. 4: L'azione può essere esercitata entro cinque anni dalla cessazione dell'amministratore dalla carica. Il provvedimento di Banca d'Italia del marzo 2008 estende la disciplina del conflitto d'interessi anche ai componenti del consiglio di sorveglianza al quale è attribuita la funzione di alta amministrazione.

Il dissenso del socio deve essere verbalizzato affinché sia valido l'annullamento della delibera che cambia lo statuto. Per la Cassazione (sez. I, sent. 13.09.2012 n. 15342), non è annullabile da parte di un socio di una Srl la delibera di assemblea straordinaria con la quale è modificato lo statuto sociale nel caso in cui lo stesso non abbia fatto verbalizzare il suo dissenso, in sede di riunione assembleare. Possono impugnare le decisioni sociali il singolo socio o i soci che non hanno acconsentito alla decisione: tale formula copre tutte le ipotesi di mandata partecipazione del socio e, quindi, sia il caso del socio dissenziente, sia di quello astenuto e di quello assente. La legittimazione spetta indipendentemente dal possesso di una determinata percentuale di capitale (diversamente da quanto previsto nella Spa). ■

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

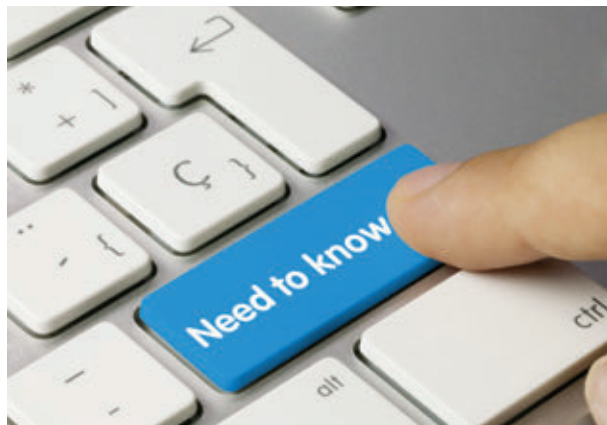
Conoscere la dogana, serve

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Il pensiero dei più è che la scelta di automatizzare i processi aziendali debba per forza spettare alle grandi aziende, ma nel periodo storico che viviamo, quello della tanto decantata globalizzazione, la lettura da dare allo slancio tecnologico è quella di un guanto di sfida ipercompetitiva, a 360 gradi, lanciato anche alle piccole e medie imprese. Nondimeno queste hanno la necessità di fare uno sforzo verso le tecnologie più avanzate, nell'ottica di una "digitalizzazione di impresa", per non essere fagocitate dal mostro del mercato dei grandi. Nel nostro paese le Pmi rappresentano l'ossatura portante dell'economia nazionale, il fiore all'occhiello per qualità e quantità della produzione settoriale e specializzata, e le nuove tecnologie sono lo strumento di gran lunga più efficace, nel lungo periodo, per sopravvivere, anzi, imporsi, mostrando i denti, all'interno di un mercato caratterizzato da una concorrenza così agguerrita. Non è possibile non considerare sotto una rinnovata luce questo aspetto, soprattutto se alla spietata concorrenza nazionale si deve aggiungere anche il confronto con i mercati internazionali, dove il vantaggio competitivo non è rappresentato solo dal prodotto o dal servizio offerto ma diventa determinante avere una vera e propria cultura scientifica per sfruttare le tecnologie informatiche a fini organizzativi e gestionali. Struttura, produzione e flussi informativi sono da considerarsi dominanti all'interno di una logica profittevole, pertanto in una situazione strutturale di budget limitato, risulta vitale abbattere tutta una serie di costi, magari inizialmente frammentati e non esagerati, ma che nel lungo periodo uccidono la competitività. Intimamente connesso all'esigenza di abbattimento di costi superflui e consequenzialmente di una automatizzazione dei processi risulta il pensiero comune intorno al "problema dogana".

Il momento doganale non deve essere considerato come un male necessario dalle aziende, ma deve diventare, anche in questo caso, un valore aggiunto per l'azienda. Alla tradizionale convinzione dell'operatore economico medio, per cui le operazioni doganali siano inutili, superflue, costose, farraginose, sostanzialmente equiparate ad un foglio di via obbligatorio, si auspica la formazione di una cultura, potremmo dire, "doganalista", d'impresa. Oggi, in Italia, per esperienza diretta in qualità di spedizioniere doganale, posso affermare che siamo ancora ben lontani dal conoscere le principali leve doganali dell'import-export all'interno delle aziende, ma questo dato non deve essere interpretato come una resa, anzi come uno stimolo ad approfondire e conoscere serven-



Per operare sul mercato globale, specie per le Pmi, è fondamentale crescere in termini culturali, anche per quanto concerne il "momento" doganale

dosi dei professionisti del settore, appunto i doganalisti. La conoscenza è la migliore medicina preventiva: per l'operatore, possedere un sufficiente know-how su come vengano regolati gli scambi import-export significa incidere in maniera concreta sul profilo fiscale, commerciale e produttivo della realtà aziendale stessa. Una pianificazione doganale puntuale, nell'ottica di una leale collaborazione tra professionista-spedizioniere e operatore economico, rappresenta la chiave per una gestione consapevole dell'attività aziendale per ottenere benefici fiscali (leciti) ed evitare potenziali pesanti sanzioni.

I focus fondamentali da conoscere in azienda, per una ottimale pianificazione doganale negli scambi con l'estero, possono riassumersi così: il valore di transazione in dogana (royalties-transfert pricing); dazi antidumping o equipollenti; origine dei prodotti (origine non preferenziale/origine preferenziale); etichettatura dei prodotti; regimi doganali speciali; istituto del deposito fiscale ai fini Iva; valutazione puntuale dei mercati internazionali più convenienti; certificazione di operatore economico autorizzato, AEO. Quest'ultimo figura di fondamentale importanza nel nuovo Codice doganale dell'Unione europea.

Quanto sopra detto, in altre parole, vuole proporsi come uno stimolo e un invito alle aziende che operano sui mercati internazionali a promuovere sessioni di formazione della materia doganale per assicurarsi una crescita e un'innovazione: solo così diventiamo più efficienti, competitivi e capaci di generare più occupazione. ■

La sinergia con le imprese

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La Regione Liguria ha recentemente pubblicato un bando “a sportello” per la formazione di specifiche professionalità da inserire nel mondo del lavoro. Per facilitare questo obiettivo, ha previsto che i progetti siano accompagnati da accordi occupazionali da parte di imprese (del territorio ligure e non) intenzionate ad ampliare il proprio organico. Si tratta di un’operazione destinata a generare moltissimo valore per aziende, territori e persone in cerca di lavoro. Il bando infatti si propone: di attivare un sistema che consenta una maggiore aderenza della formazione professionale alle esigenze del mercato del lavoro e che agisca pertanto sulle competenze delle persone in cerca di lavoro; di promuovere l’accesso all’apprendimento lungo tutto l’arco della vita in coerenza con i bisogni e le strategie individuali di sviluppo professionale e personale; di generare nuove opportunità di crescita e occupazione; di incrementare l’occupazione e la partecipazione al mondo del lavoro; di qualificare e specializzare sulla base dei profili professionali richiesti direttamente dalle imprese; di favorire le imprese nel reperimento di persone con specifiche competenze da inserire nel proprio organico. Quanti oggi

rapportata a obiettivi sia di nuova occupazione sia di mobilità professionale, senza mai perdere il contatto con le esigenze che emergono dal sistema produttivo.

“**La formazione che a oggi** abbiamo realizzato per formare specifiche professionalità e facilitare l’inserimento nel mondo del lavoro vede numeri importanti”, sottolinea Genziana Giacomelli, direttore di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. “Abbiamo formato più di 200 disoccupati, accompagnandone molti anche in successive fasi di collocamento professionale, grazie anche a una strettissima sinergia instaurata con le imprese del settore logistica e trasporti. Grazie al loro coinvolgimento, la formazione erogata negli ultimi anni si è rivelata sempre più funzionale alle esigenze di inserimento manifestate dalle imprese. Questo ha generato risultati occupazionali molto importanti, a beneficio delle persone, delle imprese e del tessuto economico locale. Opportunità come quella offerta dalla Regione Liguria può rendere il legame tra la formazione che realizziamo per le persone in cerca di lavoro e le aziende molto più stretto e strutturato. A fronte di un’esigenza

importante di inserimento, vi è la concreta possibilità di strutturare percorsi complessi e mirati secondo le specifiche necessità delle imprese e soprattutto secondo le specifiche ‘curvature’ del fabbisogno. Già in passato, secondo un meccanismo analogo, abbiamo formato 40 tecnici ferroviari, collocati nella misura del 100%, grazie ad accordi stabiliti già a monte con imprese di quel comparto. Va senz’altro considerato che la quota minima di inserimenti (60% delle persone che concludono il percorso) non dovrà necessariamente essere garantita da una sola realtà aziendale, ma anche dall’unione di più di realtà interessate, che potranno impegnarsi all’assunzione anche solo di poche unità formate. Questo dato può rivelarsi particolarmente

significativo per imprese di piccole dimensioni, impossibilitate a impegnarsi per grandi numeri. Nel loro caso l’unione potrà ‘fare la forza’ e avere comunque in esito risultati importanti”.

Per informazioni: catani@scuolatrasporti.com



si occupano di formazione professionale non possono non prendere atto di una grande trasformazione che sta avvenendo in questo ambito. La formazione infatti delle risorse umane, in un contesto di grande criticità e complessità che riguarda il mercato di riferimento, non può essere concepita come mondo a sé stante, ma essere costantemente

Un marchio che deve crescere

di **Daniele Testi**

Presidente di SOS LOG

Tra poco gireremo pagina sul calendario archiviando un anno, il 2017, che possiamo senza dubbio definire ricco di soddisfazioni per la prima associazione di Logistica Sostenibile in Italia, SOS LOG. Abbiamo portato a compimento progetti che erano rimasti per anni nel cassetto e messo le basi per iniziative che hanno le potenzialità per incidere significativamente nel settore della logistica e dei trasporti, un settore quest'ultimo che ancora oggi incide per il 14% delle emissioni globali di gas serra.

Il 5 giugno scorso, con il lancio del primo marchio di Logistica Sostenibile, legato al protocollo sviluppato insieme al Lloyd's Register, abbiamo infatti portato a compimento la prima fase di un lavoro impegnativo e visionario, tracciando una linea netta di demarcazione tra le iniziative di facciata e quelle sostanziali a cui gli operatori economici e logistici potranno guardare per supportare il proprio percorso di sostenibilità. Adesso è solo questione di tempo per far sì che il numero di adesioni al marchio di Logistica Sostenibile cresca di interesse

tra gli operatori. Le prime realtà che hanno deciso di aderire all'iniziativa avviando il processo di validazione del protocollo hanno alcuni fattori in comune tra cui il principale è la presenza di famiglie imprenditoriali motivate e con una visio-



ne di lungo periodo che hanno colto l'opportunità offerta dal marchio per mettere in luce il proprio impegno coinvolgendo clienti e fornitori lungo la propria filiera. Con il marchio Sustainable Logistics abbiamo gettato un seme che contribuirà, germogliando e crescendo nel tempo, ad un cambiamento di questo settore per un mondo più sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico in linea con gli obiettivi internazionali che influenzano sempre di più le agende politico-economiche degli Stati nonostante le dichiarazioni di facciata di alcuni leader che non trovano supporto nella realtà dei sistemi economici e imprenditoriali che dichiarano di voler rappresentare.



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

Il settore della logistica affronta cambiamenti strutturali dalle dimensioni non facilmente prevedibili. Dinamiche che portano con sé minacce e grandi opportunità. La concentrazione nel settore del trasporto marittimo dove tre grandi alleanze controllano oltre l'80% dei volumi mondiali, l'apertura dei mercati dell'autotrasporto, l'iniziativa cinese One Belt One Road e l'applicazione delle nuove tecnologie (intelligenza artificiale, internet delle cose, blockchain, ecc) ai processi di supply chain sono solo alcuni esempi. Ancora più evidente è l'impatto dell'eCommerce sui processi logistici e gli spazi del nostro quotidiano con il consumatore finale che diventa sempre più partecipe e determinante. Negli Stati Uniti le vendite online hanno superato in percentuale le vendite nei canali tradizionali e anche in Italia il trend sembra confermare una tendenza irreversibile. Il nostro vicepresidente Renzo Provedel, in occasione del convegno/laboratorio SOS LOG del 16 novembre, svoltosi a Milano presso l'Università statale della Bicocca, ha brillantemente coniato la definizione di "consum-attore": una descrizione sintetica ed efficace del cambio di paradigma a cui stiamo assistendo e che altri importanti osservatori hanno definito come la "logistica del capriccio".

A SOS LOG va riconosciuta tale intuizione nel voler affrontare, prima di altri, il tema della comunicazione e dell'informazione non limitandolo al settore B2B in cui operano i logistici ma estendendolo, grazie a competenze trasversali e complementari, al vasto mondo della comunicazione "People to People". Questa visione e volontà di informare i consumatori finali in merito all'impatto delle loro scelte di acquisto sulla supply chain, guiderà molte delle iniziative future di SOS LOG. Fedeli alla missione che i soci fondatori hanno formulato 12 anni fa, SOS LOG ha inoltre investito molte energie per sviluppare un proprio esteso ecosistema fatto di professionisti, imprese, associazioni di categoria, centri di ricerca, università, fondazioni, media di settore e istituzioni. Un gruppo di attori con cui collaborare per promuovere il concetto di Logistica Sostenibile come leva per innovare, essere più efficienti e competitivi. Questo ecosistema dovrà essere ampliato ancora di più, certi che i risultati non si possono ottenere rispettando i vecchi cluster e modalità associative dove la con-



"Con il marchio Logistica Sostenibile abbiamo gettato un seme che contribuirà, germogliando, a un cambiamento del settore per un mondo più sostenibile dal punto di vista ambientale", sottolinea Testi

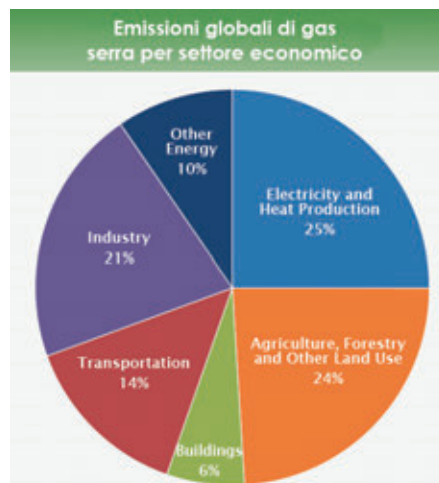
sostenibilità inizia a farsi strada nell'opinione pubblica, tra i decisori istituzionali e nelle imprese, ma il percorso è ancora lungo e pieno di insidie. La consapevolezza dei benefici lega-

trapposizione di interessi troppo spesso viene mascherata da posizioni corporative. Tutto questo non sarebbe stato possibile senza il contributo di tutti i soci e partner si SOS LOG.

Il concetto di

ti allo sviluppo di una logistica sostenibile richiede ancora sforzo e "barra al centro" in un mare che la crisi degli ultimi anni ha lasciato agitato e non privo di pericoli. Sono

ancora troppi i costi nascosti dell'inefficienza. In SOS LOG siamo animati dalla ferma volontà di "incidere" su questo settore, convinti che le cose accadono come conseguenza del "fare" e non del "dire" e sappiamo di non essere soli in questo cammino.



Assologistica, l'Associazione nazionale

che tutela e promuove gli interessi della logistica

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

Scopo principale dell'Associazione è di promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso. La peculiarità di Assologistica è infatti costituita dall'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzi che le utilizzano.

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

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

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

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



Assologistica

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

ASSOLOGISTICA: Via Cornalia 19 - 20124 Milano - Tel. 02 669 1567 - 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45

www.assologistica.it

milano@assologistica.it - roma@assologistica.it

Quadrante Europa di Verona: un 2017 da incorniciare

“I numeri record nel traffico ferroviario devono essere un punto di partenza per un ulteriore sviluppo verso il nostro primo obiettivo, quello di diventare un vero e proprio retroporto per gli scali marittimi italiani”, sottolinea il presidente Matteo Gasparato.

di **Paolo Giordano**



MATTEO GASPARATO

“**C**i muoviamo verso il futuro” è lo slogan che apre il sito dell’interporto Quadrante Europa di Verona. Un’affermazione che non è solo uno “slogan”, ma che riassume l’impegno che l’interporto, sotto la presidenza di Matteo Gasparato, sta da anni, con successo, portando avanti. “Muoversi verso il futuro” significa, in primo luogo, potenziare i collegamenti tra l’interporto e, da un lato, l’Europa e, dall’altro, l’intero nostro territorio nazionale: Verona interpretata come un vitale snodo per la mobilità delle merci nel sistema logistico italiano. In primo luogo, potenziando il trasporto ferroviario. Par-

lavamo di “successo”, lo dimostrano i numeri del Quadrante Europa: il traffico ferroviario e terminalistico del primo semestre di quest’anno ha registrato una crescita del 3,86% rispetto allo stesso periodo dell’anno scorso. Anno in cui l’interporto veronese ha raggiunto dati record. In dettaglio, la costante crescita del traffico è dimostrata, nel corso degli anni, dal numero di coppie treno lavorate nei vari primi semestri: 2014, 3.720; 2015, 3.820; 2016, 4.070; 2017, 4.227. In particolare, marzo di quest’anno ha visto la lavorazione di 831 coppie treno (1.652 convogli), ossia una media di quasi 32 coppie di treno quotidianamente per ognuno dei 26 giorni lavorativi del mese. Un record assoluto. Mai visto. Quasi 64 treni giorno.

“**Dobbiamo accrescere** questi importanti risultati proseguendo nel nostro impegno principale, che deve essere anche quello di tutte le infrastrutture interportuali italiane, ossia quello di

svolgere per i nostri scali marittimi il ruolo di retroporto. Quindi: collegamento efficiente fra porti e interporti, anche per rispondere in modo efficiente al gigantismo navale, evitando di intervenire solo sulla lunghezza delle banchine. E collegamento efficiente anche in termini di servizio, mi riferisco ad esempio ai corridoi doganali e standard di condivisione dei dati che servono, comunque, per rendere il flusso più efficiente”, afferma il presidente Gasparato, sotto-

“Attraverso la ferrovia, attraverso nuove catene logistico-interportuali internazionali, che partono dai porti e fanno perno sugli interporti, possiamo divenire sempre più competitivi”, afferma Gasparato.



lineando con queste parole l’obiettivo di “muoversi verso il futuro”. Infatti, anche per gli obiettivi che si è posta l’Unione europea e per le politiche che sta portando avanti, il “futuro” si giocherà

GASPARATO RICONFERMATO PRESIDENTE DELLA UIR

L'Unione interporti riuniti-Uir, l'associazione che riunisce la totalità degli interporti italiani, ha rinnovato il consiglio direttivo con la riconferma del presidente Matteo Gasparato, la nomina di tre vicepresidenti, Luigi Capitani (Vicario), Lorenzo Cardo e Salvatore Antonio De Biasio. Come segretario generale è stato nominato Mosè Renzi. L'associazione, che aderisce alla Confindustria, ha come obiettivo principale quello di consolidare e sviluppare l'intermodalità nel trasporto e nella logistica attraverso un rapporto stabile tra interporti, porti, società ed enti, intesi quali sistemi d'interscambio merci nel cluster "terra-mare". "Come categoria - ha sottolineato Gasparato - stiamo portando avanti un intenso lavoro finalizzato al nostro riconoscimento a livello nazionale. Obiettivo primario per il prossimo triennio sarà l'approvazione di una legge quadro di riconoscimento degli interporti a livello nazionale. Nel quadro di questo riconoscimento, ciò che riteniamo più importante è il potenziamento dei collegamenti ferroviari fra gli interporti e le reti principali. Alcuni interporti certamente sono già adeguatamente collegati, ma questo non vale per tutti, mentre è importante stabilire che tutti gli interporti che afferiscono alla rete nazionale siano riconosciuti in quanto tali e abbiano la stessa efficienza di connessioni alla rete ferroviaria. Un adeguamento indispensabile se vogliamo che gli interporti diventino finalmente quella piattaforma logistica strumentale all'industria e alla logistica nazionale. In questo senso stiamo già collaborando attivamente con Rfi, affinché nell'arco di qualche anno ci sia una piena efficienza del settore".

molto sull'efficienza dei collegamenti ferroviari. "In quest'ottica, lavoriamo per diventare il gateway dei porti italiani, raccogliendone le merci e distribuendole in tutta Europa, attraverso la fondamentale direttrice del Brennero. Siamo convinti che un interporto non può pensare di essere semplicemente una singola infrastruttura e occuparsi soltanto di 'sé stessa', ma deve 'pensare' e operare nella logica di appartenere a un sistema che coinvolge porti, interporti, principali centri di distribuzione e di produzione, assi fondamentali di trasporto in collegamento con i corridoi europei, rete ferroviaria. Un sistema che deve essere sinergico, se vogliamo puntare allo sviluppo. Questa è la via da percorrere per riuscire a far sì che i nostri scali marittimi escano da un ruolo semplicemente regionale per provare a entrare in mercati finora lontani, ad attrarre nuovi clienti, offrendo servizi efficienti e che guardano lontano. Attraverso la ferrovia, attraverso nuove catene logistico-intermodali internazionali, che partono dai porti e fanno perno sugli interporti, possiamo divenire sempre più competitivi", aggiunge Gasparato.

Tutte le azioni che il Quadrante Europa e il suo presidente stanno compiendo

vanno in questa direzione. Ne citiamo alcune. In primo luogo, è stato firmato recentemente un protocollo d'intesa con Rete Ferroviaria Italiana che prevede la realizzazione di un nuovo terminal di carico e scarico con una gru a portale, aree di stoccaggio e binari di arrivo e partenza di 750 metri, secondo lo standard europeo. Ciò anche in previsione dell'apertura della galleria del Brennero, prevista nel 2026, in maniera da porre l'infrastruttura veronese in grado di sfruttare al meglio la sua posizione strategica che permette di intercettare traffico su due corridoi europei Ten-T, lo Scandinavia-Mediterraneo (Helsinki-La Valletta) e quello propriamente mediterraneo (dalla penisola iberica all'Ucraina). Sul fronte dei collegamenti, è stato avviato il servizio dell'impresa ferroviaria Interporto Servizi Cargo - di proprietà dell'Interporto Campano di Nola -, in collaborazione con Lugo Terminal, tra il Quadrante Europa e il terminal di Giovinazzo, Bari, in grado di trasportare lungo la dorsale adriatica semirimorchi con codifica P386. Inoltre, Quadrante Europa, in stretta partnership con l'armatore Grimaldi e il gestore del Terminal Fusina di Venezia, sta lavorando al progetto di un treno shuttle tra l'interporto di Verona e

il terminal veneziano con l'obiettivo di "sottrarre" traffico alla strada su questa tratta. A livello europeo, in giugno è stata avviato il servizio intermodale con destinazione il terminal rumeno di Curtici Port Rail Arad. "Questo nuovo servizio conferma la leadership europea dell'interporto di Verona - ha sottolineato Gasparato - e rappresenta un punto di partenza per l'espansione del network di collegamenti verso l'est Europa, espandendo il nostro bacino di mercato". Infine, l'interporto veronese ha ospitato il 28 settembre scorso l'incontro della Brenner Corridor Platform, con la partecipazione di rappresentanti dei ministeri dei Trasporti italiano, tedesco e austriaco e rappresentanti dei tre gestori dell'infrastruttura ferroviaria Rfi, Öbb e DB Netze. Si tratta di un gruppo di lavoro che mira a garantire una politica integrata dei trasporti per il Corridoio del Brennero, con la definizione, lo sviluppo e il monitoraggio di misure atte a promuovere un uso efficiente e ottimale dei collegamenti transfrontalieri tra Monaco e Verona, a garantire il necessario spostamento dei trasporti dalla strada alla rotaia e a proteggere l'ambiente alpino. Tutto ciò, per il Quadrante Europa e per Matteo Gasparato, significa "muoversi verso il futuro". ■

La prima analisi costi-benefici

Presentata a Lecce da Agici e dedicata all'ammodernamento della strada statale 275 Maglie-Santa Maria di Leuca.

Agici Finanza d'Impresa, società di ricerca e di consulenza specializzata nel settore delle utilities (energia, ambiente e trasporti), ha presentato a Lecce l'analisi costi benefici per l'ammodernamento della strada statale 275 che collega in 40 chilometri Maglie, comune della provincia leccese, con Santa Maria di Leuca, importante centro turistico, posto all'estremo sud della Puglia e del nostro paese. Lo studio ha certamente una valenza locale, ma è importante sottolineare che rappresenta la prima applicazione concreta delle "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche", varate con il decreto n. 300 del giugno scorso

e decisionale da utilizzare per ottimizzare la spesa pubblica e orientare gli investimenti verso opere davvero prioritarie. La metodologia adottata da Agici, al fine di quantificare gli impatti della realizzazione dell'intervento sulla statale 275, si è basata principalmente su tali "linee guida", che definiscono i criteri per la valutazione ex-ante delle singole opere di competenza del ministero e costituiscono l'elemento cardine per un nuovo approccio alla programmazione infrastrutturale incentrato sulla valutazione rigorosa degli investimenti pubblici. Infatti, l'applicazione generalizzata dell'analisi costi benefici



Nelle foto, vedute di Santa Maria di Leuca



dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per l'applicazione dell'analisi costi benefici alle grandi e medie infrastrutture. Tali "linee guida" rappresentano uno strumento dinamico, conoscitivo

rebbe le ricadute, positive e negative, sui territori interessati e, più in generale, sulla collettività e gli effetti indotti sull'economia (ad esempio, crescita del Pil), nonché i costi impliciti della mancata realizzazione

dei progetti stessi. Valutazione in Italia sempre trascurata, con gravi danni per il paese: l'assenza di una seria e corretta analisi costi benefici, a monte di ogni intervento, ha determinato costi rilevanti in termini economici, ambientali e sociali, stimabili in circa tre miliardi di euro l'anno. "Il valore si basa sull'Anagrafe delle Opere Incompiute e si tratta di investimenti sprecati, oneri del mancato utilizzo e mancati benefici ambientali e sociali", sottolinea Agici. In particolare, l'analisi condotta sull'ammodernamento della statale 275 ha sottolineato che l'intervento potrebbe determinare una serie di benefici netti misurabili in 95 milioni di euro e ricadute economico-sociali pari a circa 33 milioni, in un arco temporale di 30 anni. ■

Il sistema nazionale portuale deve stabilire strategie e obiettivi



“Dobbiamo, insieme e da soli, risolvere i problemi, senza attendere iniziative di altri, per trovare soluzioni con la consapevolezza che andiamo ad affrontare tematiche globali”, ha detto il presidente Zeno d’Agostino.

di **Paolo Giordano**

“**M**ai come oggi dobbiamo fare squadra, fare ‘sistema’ e impegnarci nel prevedere gli scenari politici futuri del nostro settore”, ha sottolineato, subito, all’inizio della relazione che ha aperto l’assemblea programmatica dell’Assoporti, il presidente Zeno D’Agostino. Tale esigenza di “fare sistema” è sottolineata dagli scenari globali che l’Italia ha davanti: la Cina, che si prevede al 2025 diventare leader in dieci settori industriali, com-

preso quello del lusso e quello delle vendite online, con la crescita impressionante della piattaforma Alibaba (che nel secondo trimestre del 2017, rispetto allo stesso periodo del 2016, è cresciuta del 58% con un fatturato di oltre sei milioni di dollari), sta intensificando senza sosta le sue iniziative e i suoi collegamenti nel Mediterraneo e verso l’Europa, nel nostro continente i paesi dell’est si muovono guardando da un lato alla Cina e dall’altro alla Germania, nel Mediterraneo cresce la

competizione e crescono tutti i nostri competitor, dalla Spagna al Marocco, alla Grecia, il tutto mentre l’Unione europea non riesce a varare linee politiche e scelte ben definite. “La realtà odierna presenta aspetti paradossali: assistiamo alla forte spinta capitalistica impressa dal governo cinese, mentre gli Stati Uniti di Donald Trump, da un lato, sul fronte del commercio estero, assumono atteggiamenti protezionistici e autarchici e, dall’altro, mostrano una crescente insofferenza, >



Il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino

sotto la spinta della destra più conservatrice, verso l'innovazione tecnologica, che, ad esempio, ha portato, addirittura, al fallimento della trattativa con i lavoratori portuali perché negli scali marittimi sta entrando troppa automazione. In una situazione di ta-

le complessità e di difficile 'lettura', quale linea strategica deve assumere la nostra portualità? L'Italia dei porti dove deve stare?", si è chiesto D'Agostino. Una domanda che sottolinea perché l'assemblea dell'associazione è stata definita "programmatica".

Secondo il presidente dell'Assoporti la risposta può essere una: "Dobbiamo, insieme e da soli, risolvere i nostri problemi, senza prendere scorciatoie o attendere iniziative di altri. Dobbiamo trovare soluzioni e fissare strategie e obiettivi, andando oltre ai problemi quotidiani, con la convinzione che la portualità non è settoriale, ma è un problema del paese e la consapevolezza che andiamo ad affrontare tematiche globali e soprattutto attori e protagonisti con capacità mostruose", ha chiarito D'Agostino. Il presidente di

Assoporti ha aggiunto che "abbiamo oggi la possibilità di muoverci compatiti in questa direzione, anche grazie a quanto hanno fatto il governo e il ministro Delrio. La riforma della 84/94 è stata importante: la razionalizzazione non era facile, ma è stata portata avanti. A ciò si stanno aggiungendo la Zone economiche speciali e il porto franco a Trieste. Il risultato è che attualmente non offriamo più al mercato un singolo porto, ma un 'sistema portuale' complesso che ingloba altri soggetti, ad esempio la manifattura". "Una nostra importante partita la dobbiamo giocare in primo luogo nel Mediterraneo, un'area che dopo tante turbolenze si sta normalizzando e che mostra porti con dinamiche in forte crescita. E' un'area nella quale abbiamo le chance per poterci affermare, ne abbiamo tutte le possibilità,

L'"AVANZATA" CINESE

Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, ha parlato dell'espansione cinese e della Via della Seta. Ed è partito ricordando la recente comunicazione della commissione europea "Accogliere con favore gli investimenti esteri diretti tutelando nel contempo gli interessi fondamentali". Tale comunicazione da un lato afferma che l'apertura dell'Unione agli investimenti esterni non è destinata a cambiare e, dall'altro, sottolinea "i rischi che in singoli casi gli investitori stranieri possano cercare di acquisire il controllo o esercitare influenza nelle imprese europee le cui attività hanno ripercussioni sulle tecnologie cruciali, sulle infrastrutture, sui fattori produttivi o sulle informazioni sensibili". All'ordine del giorno c'è sul tema anche una proposta di regolamento teso a permettere agli Stati membri, e in alcuni casi alla commissione, di esercitare un controllo sugli investimenti stranieri. Queste prese di posizione, come ha commentato D'Agostino, "sono tardive e vengono quando molti giochi sono stati già fatti specialmente in paesi importanti del nord Europa". In Italia, a fine 2016 i gruppi cinesi con investimenti in Italia erano 168. Nel 90% dei casi in cui un'azienda italiana è partecipata da cinesi, questi ultimi ne detengono il controllo. Dal 2008, si sono registrate acquisizioni di nostre imprese per 22 miliardi di dollari, mentre gli investimenti italiani in Cina sono ammontati a 300 milioni di dollari, tutti in progetti greenfield. Inoltre, nei rapporti con la Cina non esistono clausole di reciprocità: loro possono comprare aziende da noi (o addirittura in Europa il porto del Pireo) ma noi non possiamo farlo da loro (come detto, possiamo investire solo su progetti da realizzare su terreni edificabili); le compagnie marittime europee non possono effettuare cabotaggio nel mercato cinese; l'antitrust europeo ha permesso l'alleanza P3, mentre i cinesi l'hanno bloccata. Nei paesi del Mediterraneo, e anche in Italia, è giusto vedere gli investimenti cinesi come un'opportunità, date anche le scarse risorse pubbliche, ma non possono funzionare a senso unico, debbono garantire anche un ritorno "in loco": ad esempio, contribuire a rendere possibile un dirottamento di traffici diretti negli scali del Northern Range verso i nostri porti.

L'INTERMODALITÀ

Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, ha parlato dell'intermodalità, sottolineando che questa modalità ha avuto nel nostro paese, prima della liberalizzazione, un notevole sviluppo, in gran parte però dovuto “a una bolla fondata sul basso prezzo della trazione ferroviaria” e non su strategie e un ciclo industriale efficienti che avrebbero potuto garantire al settore una sostenibilità di medio-lungo periodo. Infatti, con l'avvento della liberalizzazione e l'assunzione di metodi di gestione attenti al mercato e “alla razionalità economica”, tali bassi prezzi sono divenuti impraticabili per la ferrovia. Ciò, in aggiunta alla scelta italiana di non dare incentivi pubblici all'intermodalità, al contrario di quanto fatto in Austria, Svizzera e Germania, ha portato in breve tempo all'azzeramento del trasporto combinato strada-ferro. La ferrovia ha continuato “a pagare” anche perché si è generata in Italia “una forbice tra incremento dell'intermodalità obbligata, indotta dal fatto che è costantemente cresciuta la quota di scambi commerciali via mare, e decremento dell'intermodalità opzionale, soprattutto nella componente dei trasporti terrestri di medio e lungo raggio. Questo fenomeno asimmetrico ha indebolito la completezza della gamma dei servizi intermodali complessivamente intesi, impoverendo l'effetto di rete e inducendo un vantaggio competitivo all'intermodalità marittima fondata sull'integrazione nave-gomma”. Con la riforma portuale, il Piano nazionale della logistica, la “cura del ferro” voluta dal ministro Delrio il traffico ferroviario sta da noi aumentando. Molto resta da fare sul piano infrastrutturale, specie a livello di “ultimo miglio”, e, soprattutto, per migliorare le infrastrutture ferroviarie all'interno dei porti e l'efficienza delle operazioni di manovra ferroviaria nei segmenti terminali delle tratte. Oggi, si sta definendo, in stretto raccordo tra ministero e Rfi, un programma di adeguamento alle esigenze dei terminal ferroviari all'interno degli scali: si tratta di una premessa indispensabile per individuare e realizzare soluzioni capaci di rimettere in carreggiata la competitività dei collegamenti dai sistemi portuali all'hinterland.

Porto di Genova. “Oggi, non offriamo più al mercato un singolo porto, ma un ‘sistema portuale’ complesso che ingloba altri soggetti, ad esempio la manifattura”, dice D’Agostino



Dal 2008, i cinesi hanno acquisito nostre imprese per 22 miliardi di dollari, mentre gli investimenti italiani in Cina sono ammontati a 300 milioni di dollari



considerando le capacità e la collocazione dei nostri scali meridionali. Da dieci anni l'Unione europea ha abbandonato le reti inframediterranee, su tale aspetto si è fermata, attendendo probabilmente indicazioni. Dobbiamo imporre il nostro ruolo perché nell'a-

rea siamo il paese più importante per la portualità. Dobbiamo riuscire a ‘portare a casa’ gli obiettivi che dobbiamo prefiggerci”, ha concluso D’Agostino. L'assemblea si è poi articolata in oltre dieci relazioni, tenute dai presidenti delle Autorità di sistema, che hanno

affrontato singoli temi rilevanti che i porti devono affrontare proprio nell'ottica “di sistema” delineata da D’Agostino, ossia quella di accrescere l'efficienza e la competitività. Nei riquadri di queste pagine, presentiamo in grande sintesi due di tali relazioni. ■

L'attenzione della Federagenti sui porti "ad alto rischio"

L'assemblea della Federazione ha analizzato in particolare la complessa situazione degli scali di Gioia Tauro, Venezia e Taranto.

di **Stefano Pioli**

ARoma, il giorno dopo l'assemblea dell'Assoporti, si è tenuta quella pubblica della Federagenti che ne ha quasi rappresentato una continuazione. Infatti, al centro dell'attenzione anche in questo caso è stata la portualità nazionale. Il dibattito ha acceso i riflettori non solo sullo stato dell'arte della riforma portuale, ma anche su al-

Una nave da crociera nella laguna di Venezia, sullo sfondo la basilica di San Giorgio Maggiore



cune realtà portuali ad alto rischio, in particolare Gioia Tauro, Venezia e Taranto. Per quanto riguarda Gioia Tauro, è emersa con forza l'esigenza (sostenuta dal presidente degli agenti marittimi della Calabria, Michele Mumoli) di garantire al più importante hub italiano di transhipment dei container normative e regole del gioco che gli consentano di competere ad armi pari con la concor-

renza mediterranea ed europea. Su un tema scottante come quello sintetizzato nel titolo "il porto della cocaina", che è diventato un refrain su Gioia Tauro, è emerso come le navi che scalano nel porto calabro siano oggetto di 1.200 ispezioni al mese (per oltre 15 mila all'anno) contro le sette ispezioni annuali del Pireo, probabilmente con qualche effetto di intercettare i traffici di stupefacenti, ma sicuramente con quello

di limitare fortemente l'efficienza dello scalo e di renderlo meno competitivo. Come ha detto il commissario straordinario del porto calabrese, "E' vero che si trova droga a Gioia Tauro, perché la si cerca e viene scoperta, cosa che non si fa in altri porti europei. Bisognerebbe poter competere con le stesse regole. Fatto che coinvolge anche alcuni punti di debolezza del porto di Gioia Tauro, come tasse di ancoraggio troppo alte, è possibile che dal 1963 siano sempre state adeguate verso l'alto e non siano state mai 'ripensate'? Lo stesso avviene per le accise".

Da un argomento border line all'altro: Venezia e il suo destino di città-porto. Sia l'assessore del comune Simone Venturini sia il presidente degli agenti marittimi del Veneto, Alessandro Santi, e il presidente dell'Autorità portuale di sistema, Pino Musolino, hanno respinto nettamente l'idea che Venezia possa rinunciare al suo porto e vivere un futuro di città-museo. I numeri parlano chiaro: il porto di Venezia che è strategico per un'area industriale come quella veneta - che ha un peso produttivo pari all'intera Baviera - ed è, parimenti, fondamentale per il rifornimento di materie prime per la siderurgia bresciana, occupa 14.000 addetti a Porto Marghera, 2.000 a Chioggia, 4.500 nel solo settore crociere, 1.034 imprese. Questo sistema è irrinunciabile. Per quanto riguarda le crociere, dove Venezia ha perso 300 mila passeggeri in un anno, la rinuncia a questo settore (che rappresenta solo il 15% del traffico) potrebbe avere ripercussioni molto pesanti, provocando il ridimensionamento se non la scomparsa delle navi passeggeri in tutto il "mare-lago" dell'Adriatico.

Per quanto riguarda Taranto, la città, anche culturalmente per decenni vincolata a un concetto di industria pubblica (dalla marina militare alla siderurgia), è chiamata oggi a una trasformazione epocale. Il sindaco, Rinaldo

Melucci, ha parlato della necessità “di una vera e propria rivoluzione che partendo dalla messa a punto della filiera siderurgica, di grande rilevanza per tutto il paese, permetta una forte diversificazione. Oggi, ci sono le possibilità per cogliere ogni opportunità anche quelle che possono essere aperte dalla Zes, dalla Zona economica speciale, che dovrebbe essere finalizzata a radicare a Taranto attività industriali private che possano approfittare delle opportunità poste in essere dal porto”. Come ha sottolineato Gian Enzo Duci, presidente della Federagenti, “Il porto di Taranto è sempre stato visto come ‘il problema’ per eccellenza, dimenticando che ha condizioni che non hanno paragoni in Italia per fondali, banchine, spazi retroportuali, collegamenti ferroviari con il nord lungo la linea adriatica, possibilità di reperire manodopera efficiente”. Il presidente dell'Autorità di sistema del mare Ionio, Sergio Prete, ha aggiunto: “L'esempio della crescita del porto del Pireo, fondata su una visione simile a quella assunta da alcuni porti del sud Italia, deve far riflettere. Oltre al potenziamento delle infrastrutture portuali, il porto greco è stato individuato come piattaforma per la distribuzione in Europa e nel Mediterraneo delle merci, soprattutto di provenienza cinese, ma non solo, attraverso il miglioramento del trasporto ferroviario e stradale. I porti del nostro Mezzogiorno, e in primo luogo Taranto, hanno anch'essi la possibilità di svolgere il ruolo di ‘porta sud’ dell'Europa, rappresentando la naturale piattaforma logistica di alcune grandi direttrici, in particolare dei traffici lungo le rotte che dal canale di Suez raggiungono il continente europeo per trasferire le merci sui mercati dell'Europa centro settentrionale. Dobbiamo creare le condizioni

affinché tale possibilità si concretizzi”.

Le conclusioni sono state affidate a una tavola rotonda che ha evidenziato in modo drammatico la sottovalutazione del valore dei porti da parte del “sistema Italia”, comprendendo i media, televisioni e carta stampata, la politica e l'opinione pubblica. Zeno D'Agostino, presidente dell'Assoporti, ha definito “assurdo e incomprensibile” il fatto che il tema della portualità non rientri nella consapevolezza dei vertici politici e che non se ne occupi uno specifico ministero o direttamente la presidenza del Consiglio, quando “in considerazione del loro valore strategico ed economico, i porti dovrebbero almeno occupare il 10% del tempo del presidente del Consiglio di qualsiasi governo. Invece, non troviamo quasi mai il trasporto e la portualità al centro del dibattito o dell'attenzione politica”. D'Agostino, che è anche presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico orientale e quindi del porto di Trieste, ha inoltre sottolineato, riprendendo quanto era stato detto su Taranto, che “occorre sviluppare un made in Italy dei porti di alta gamma. Non ci possiamo limitare a prendere quelle scatole di ferro chiamate container per spostarle semplicemente su un'altra nave, su un treno o su un camion. Il vero valore aggiunto sta nel fare sistema integrando nelle nostre aree portuali sempre più la manifattura, l'industria,



Veduta sull'Iva di Taranto

la ricerca/sviluppo. E' quanto stiamo facendo a Trieste”. Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti, ha sottolineato che “l'assurdo” di cui ha parlato D'Agostino si perpetua nonostante che il 67,7% delle materie prime di un paese come l'Italia, che occupa i vertici delle potenze industrializzate, passi attraverso gli scali marittimi e che i porti garantiscano allo Stato un gettito annuale di Iva pari a 15 miliardi di euro. “Senza i porti, il Pil italiano varrebbe quello della Grecia”, ha detto il consigliere del ministero. Russo, che ha definito “ridicole” le proposte di trasformare le Autorità portuali in società per azioni (che vivono, in quanto pubbliche, gli stessi vincoli di una Autorità di sistema), ha invitato il settore a “evitare di prolungare la tendenza storica di non consolidare mai quanto c'è di nuovo. Occorre concentrare gli sforzi sui regolamenti scaturiti dalla riforma portuale (ne sono stati approvati 35 sui 37 varati) che devono essere trasformati in fatti”. Fra questi, fondamentali le nuove norme sui dragaggi con la trasformazione del concetto dei “fanghi” in “detriti”, con, quindi, la tanto attesa semplificazione delle procedure di smaltimento. ■

L'industria incontra la logistica

A Milano, nei primi giorni di febbraio, il forum che metterà a confronto protagonisti dei due settori. "Solo facendo squadra si può incidere", sottolinea Riccardo Fuochi, presidente del Propeller's Club Milano.

a cura di **Anna Mori**

L'1 e il 2 febbraio, nella sede di Assolombarda a Milano, torna Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry, forum annuale tra i protagonisti dell'industria italiana e quelli dello shipping, della logistica, delle spedizioni. A Riccardo Fuochi, presidente del Propeller's Club Port of Milan, tra gli organizzatori dell'evento, abbiamo chiesto di illustrarci che cosa aspettarci da questa seconda edizione della manifestazione meneghina.

QUALI LE PRINCIPALI NOVITÀ DELL'EDIZIONE 2018 DELL'INIZIATIVA?

La principale non è in realtà una novità ma un'accentuazione, quella sull'al-

mai un'alleanza tra logistica e aziende (industriali e commerciali) per far fronte al fenomeno della concentrazione determinata dal gigantismo dei market place che si sovrappongono a tutti i settori. Parlando in termini teatrali, possiamo dire che al centro della scena di Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry ci sono le aziende industriali, commerciali e della distribuzione che illustrano le proprie esigenze logistiche. La platea e le quinte laterali sono occupate da spedizionieri, società di servizi logistici integrati e verticali, imprese di trasporto, rappresentanti di infrastrutture come interporti, tronchi autostradali e ferroviari, trafori, autorità di sistema portuali, armatori e società di servizi marittimi e portuali, fornitori



RICCARDO FUOCHI

"L'innovazione deve anche divenire sempre più protagonista nel settore dei servizi e della logistica", sottolinea Fuochi



leanza necessaria tra industria, commercio e logistica in tutte le sue articolazioni per costruire un sistema in grado di rendere più competitivo il nostro paese; il tutto con lo scopo di cogliere in modo durevole i frutti della ripresa economica. E' fondamentale oggi più che

di tecnologie e servizi. Tutte pronte per rispondere alle sollecitazioni con le proprie competenze, esperienze e soluzioni. Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry in questo è differente da quasi tutte le altre manifestazioni che si occupano di logistica e trasporti.

QUALI I TEMI AL CENTRO DEI VARI MEETING CHE SI SUCCEDERANNO NEL CORSO DELLA SECONDA EDIZIONE DELL'EVENTO?

Abbiamo deciso di affidare a una sessione "istituzionale" - nel senso che vi sono rappresentati i protagonisti ai massimi livelli delle autorità governative e locali e delle realtà associative industriali e di settore - l'esplicitazione del tema

dell'alleanza per la crescita durevole di cui ho parlato prima: il concetto è "confrontiamoci tra committenti e fornitori perché la ripresa deve essere 4.0 o non sarà". Le altre sessioni trasversali, come le abbiamo chiamate, toccano tutti i temi più caldi del settore.

"Non ci sarà un particolare spazio dedicato all'industria 4.0, infatti tutta la manifestazione è permeata dal concetto di innovazione digitale a supporto del cambio di passo del funzionamento delle imprese", dice Fuochi

IN PARTICOLARE, QUALI?

Lo sviluppo delle infrastrutture del paese è estesamente trattato, con una focalizzazione sul tema delle Zone Economiche Speciali e delle zone franche. Non può mancare un focus sulla logistica sostenibile, ma con pragmatismo l'abbiamo declinata negli strumenti già oggi utilizzabili perché si possa veramente "fare". Le tendenze tecnologiche hanno uno spazio importante, e penso che nessun altro le abbia affrontate in modo così integrato come nella sessione dedicata nel nostro palinsesto. Si parlerà di guida autonoma, big data, strumenti di supporto per le decisioni strategiche, droni, ma anche di blockchain e di intelligenza artificiale. Infine, One



MENTI MERCEOLOGICI?

Certamente. Ne abbiamo quattro, una dedicata al settore dell'alimentare, con un focus su fresco e freschissimo, una alla filiera dei cereali e delle granglie per la pasta e i mangimi, una sulla logistica dei ricambi in ambito di meccanica e automotive. Infine si ritorna alla logistica come veicolo di export, di diffusione strategica del made in Italy: esamineremo le strategie dei brand e quelle delle piattaforme di eCommerce internazionali e nazionali, tenendo conto delle esigenze logistiche che ne scaturiscono.

CI SARÀ UNO SPAZIO PER IL TEMA DEL MOMENTO, OSSIA L'INDUSTRIA 4.0?

Non parliamo di uno spazio, infatti tutta la manifestazione è sottesa dal concetto di innovazione digitale a supporto del

cambio di passo del funzionamento delle imprese. Per quello abbiamo richiamato sin dal titolo della sessione istituzionale il risultato cui deve portare l'introduzione delle industrie 4.0, ovvero la ripresa 4.0.

PROPELLER'S CLUB MILANO E ASSOLOGISTICA SONO I PROMOTORI DELLA MANIFESTAZIONE, PERCHÉ QUESTA SCELTA? E CHE DIRE DELLE ALTRE ASSOCIAZIONI COINVOLTE NEL PROGETTO?

E' una scelta che va in un'ottica di continuità, già lo scorso anno, alla prima edizione dell'evento, il Propeller's Milano e Assologistica sono stati presenti e da sempre sono attivi nell'organizzare momenti di confronto fra il mondo della logistica e dello shipping e l'industria. Mi fa piacere anche citare il ruolo come promotore di Alsea e i diversi patrocinii a oggi pervenuti fra cui Confitarma, Federazione del Mare, Assoporti, Assagenti Genova, Sos Logistica e Assoferr che confermano come solo facendo squadra si può realmente incidere. Ma non ci fermiamo qui, poiché altre associazioni di categoria ci hanno confermato il loro interesse e aspettiamo a breve le loro conferme.

CHE RISPOSTA VI ATTENDETE DAL MONDO INDUSTRIALE?

Quella che stiamo ricevendo. Le grandi associazioni di categoria ci stanno patrocinando; aziende importanti e centrali per il loro settore sono già inserite in agenda (un nome per tutti, Versalis), la stessa sede del convegno, Assolombarda, è un fatto eloquente di quello che vogliamo ottenere. Le alleanze richiedono sempre almeno due contraenti, e a Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry ci sono tutte le parti interessate. Penso e spero proprio che la sera del 2 febbraio potremo dirci "abbiamo fatto un buon lavoro". ■



Belt One Road, tema presentato da un punto di vista che pensiamo originale e che veramente interessa alle aziende, ponendoci le seguenti domande: "assunto che si farà, che ce ne facciamo? Possiamo usare questa moderna Via della Seta per aumentare le nostre esportazioni? Possiamo intercettare i flussi di traffico e gli investimenti che viaggiano con essa?".

ANCHE QUEST'ANNO PREVEDETE SESSIONI VERTICALI, PER SINGOLI SEG-

Industria 4.0: le nuove frontiere della logistica e della supply chain

Un convegno a Novara ha sottolineato l'esigenza che il sistema logistico debba adeguarsi velocemente allo sviluppo tecnologico del sistema produttivo.

La quarta rivoluzione industriale impone senza sconti di mettersi in rete per diventare più competitivi. In particolare le piccole e medie imprese devono poter cogliere le innovazioni dell'industria 4.0 sapendo che sono indissolubilmente intrecciate con la logistica, che - nel nuovo scenario degli ultimi anni - assume un ruolo centrale e a pieno titolo si può definire logistica 4.0. Ecco perché Pmi, aziende di IT e operatori logistici debbono imparare a fare sistema, migliorando così le richieste sempre più flessibili e sofisticate da parte del consumatore finale. Di questi temi si è parlato a Novara presso l'associazione degli industriali in un convegno, dal titolo "Industria 4.0: la priorità delle competenze", promosso dall'International Supply Chain Academy-Isca (già SCM Academy) e dalla Confindustria Piemonte, in collaborazione con Ain e Invitalia Assistenza tecnica ministero dello Sviluppo economico. Nel convegno sono state analizzate le necessità e suggerite le migliori strategie per dare priorità alle competenze: dalle innovazioni tecnologiche e organizzative alle opportunità di supporto, pubbliche e private, per i necessari investimenti. Con questa iniziativa novarese, dopo la riuscita esperienza del primo convegno, tenuto il 24 maggio scorso a Torino sullo stesso tema, è continuata la formula dell'incontro concreto pensato al servizio degli operatori e delle Pmi sotto il patrocinio del ministero dello Sviluppo economico, della giunta e del consiglio regiona-



Il tavolo della presidenza del convegno novarese

le del Piemonte. Obiettivo: veicolare le imprese ad adeguarsi al nuovo modo di fare impresa nella quarta rivoluzione industriale.

Durante il convegno, che ha offerto spunti ed esempi per sostenere il miglioramento della logistica affinché l'intera filiera del made in Italy possa essere più competitiva sullo scacchiere mondiale, sono state dettagliate anche le procedure per richiedere le agevolazioni del Mise a favore degli investimenti per l'innovazione. Lo scenario di industria e logistica 4.0 ha visto alternarsi, dopo i saluti dei presidenti di Isca Domenico Netti e di Confindustria Piemonte Fabio Ravanelli, gli interventi dell'assessore regionale alle Attività produttive Giuseppina De Santis e del consigliere Raffaele Gallo, di protagonisti pubblici e privati in tema di finanziamenti alle imprese per l'a-

degumento a 4.0. Lo scenario è stato arricchito dalle case history di grandi e piccole aziende di produzione, distribuzione e sanità, con approfondimenti sulle possibilità offerte dalle tecnologie abilitanti, fino alla tavola rotonda "Imprenditori e manager sono pronti a gestire la logistica 4.0?".

Sull'argomento non c'è tempo da perdere: il recente G7 dell'industria alla Venaria Reale, Torino, ha sottolineato l'impellente necessità di uniformarsi ai piani di Industria 4.0. Bruxelles ha lanciato una piattaforma comune per la condivisione delle migliori prassi e per mettere in sinergia grandi progetti. Sono 15, a oggi, i programmi europei per Industria 4.0: a lanciarli per ora sono stati Germania, Italia, Francia, Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Spagna, Ungheria, Lituania, Lussemburgo, Olanda, Polonia, Porto-

gallo, Svezia. Dalle analisi incrociate di Adapt, Politecnico di Milano e I-Com la Germania risulta avanti per il trasferimento tecnologico, l'Italia per sostegno fiscale alle imprese. Ma occorre conoscere questi meccanismi. Un recente sondaggio, condotto da PwC su oltre 400 aziende italiane per comprendere l'importanza riconosciuta all'industria 4.0, ha rilevato un'attenzione crescente verso l'Internet delle cose. "C'è, quindi, già un grande interesse delle imprese, ma la cultura aziendale va rafforzata", ha sostenuto nel convegno Netti. Nell'indagine PwC il 37% degli imprenditori italiani prevede di investire nei prossimi cinque anni sino al 3% del proprio fatturato in tali progetti, il 34% ha indicato di voler allocare il 4%-5% del fatturato, il 22% una percentuale superiore tra l'8% ed il 9% del fatturato, mentre il 7% investirà almeno il 10%.

Netti ha aggiunto: "La logistica è sempre stata la spina dorsale dell'economia: la stessa globalizzazione sarebbe stata inconcepibile senza le reti logistiche che abbracciano il mondo. La digitalizzazione favorisce il decentramento del sistema produttivo mondiale attraverso la creazione di sottosistemi autonomi, interconnessi e ubicati dove sono disponibili le migliori competenze. I sottosistemi produttivi e i consumatori, localizzati in qualsiasi parte del pianeta, sono connessi e generano continuamente volumi enormi di dati (bigdata) che a loro volta producono ulteriori cambiamenti nel sistema sociale e produttivo. Il risultato è l'aumento della velocità delle innovazioni. Alla logistica è assegnato il ruolo

fondamentale di portare le innovazioni dalla fase di laboratorio a quella operativa e di consumo su scala mondiale. In questo scenario, gli obiettivi virtuosi



Un'indagine di PwC ha rilevato che il 37% degli imprenditori intervistati intende investire nei prossimi cinque anni il 3% del fatturato in progetti di innovazione digitale

dell'industria 4.0 sarebbero inconcepibili senza l'asse portante della logistica impegnata nella gestione efficiente delle reti e nell'adeguamento delle infrastrutture di supporto. Nel contesto italiano, gli operatori logistici devono incrementare la loro conoscenza tecnologica di pari passo con la diffusione delle innovazioni. L'obiettivo potrà essere raggiunto solo con la crescita delle competenze, che sarà favorita dall'aggregazione di piccole realtà imprenditoriali in soggetti aventi la massa critica necessaria per generare e gestire know how e innovazione, nella produzione e nei servizi".

"Diversamente dal passato in questa quarta rivoluzione industriale - ha detto Ravanelli - l'introduzione delle nuove tecnologie non avviene con dinamiche spontanee e di mercato, ma

è sostenuta e fortemente accelerata da piani strategici nazionali, a conferma della sua epocale rilevanza. In altre parole oggi, per tenere l'azienda al passo con i livelli competitivi, non basta (o, quantomeno, potrebbe non bastare) la naturale attitudine imprenditoriale, ma occorre bensì l'azione congiunta e coordinata dell'intero sistema nazionale, dal governo alle pubbliche amministrazioni, al sistema educativo, alle associazioni di categoria. L'esempio Amazon ci dimostra a quale livello di competitività può giungere un'azienda che, saltando integralmente il processo produttivo, ha puntato tutto il suo business sulla capacità logistica. Un'azienda che, dall'iniziale modello di business

basato sugli "intangibles", oggi rappresenta un modello industriale in termini di investimenti impiantistici nel campo della robotica e automazione. Proprio la logistica è quel segmento del tessuto produttivo sul quale, con ampio anticipo, si sono viste le prime rivoluzionarie applicazioni delle nuove tecnologie digitali e la dotazione infrastrutturale avrà un ruolo determinante nella nostra capacità competitiva. Confindustria si sta impegnando su queste tematiche con uno sforzo sistemico di portata straordinaria. Da una parte, con la partecipazione attiva ai tavoli di coordinamento con governo e istituzioni (posso affermare con soddisfazione che il piano Calenda è frutto di un lavoro "a quattro mani"); dall'altra parte con il varo di un programma strategico che coinvolgerà l'intera organizzazione, a livello sia di associazioni territoriali che associazioni di categoria, e con la costituzione di una nuova struttura dedicata, quella dei Digital Innovation Hub". ■

IL PARERE DI GUIDO OTTOLENGHI

Serve una logistica efficiente

“E’ fondamentale per lo sviluppo delle imprese”, dice il coordinatore del Gruppo tecnico che si occupa di logistica in Confindustria.

di **Ornella Giola**

Guido Ottolenghi

“**U**na buona logistica non può che favorire lo sviluppo delle imprese. La logistica non solo è importante per il Pil del paese, ma è fondamentale per lo sviluppo industriale. Di ciò ha piena coscienza anche Confindustria, al punto da aver dato vita un anno e mezzo fa al Gruppo tecnico per la logistica, i trasporti e l’economia del mare”, esordisce così il coordinatore di tale gruppo, Guido Ottolenghi, agli addetti ai lavori noto anche per il suo ruolo di direttore generale e amministratore delegato di La Petrolifera Italo Rumena Spa. Le finalità del gruppo sono quelle di analizzare istanze e tendenze del settore logistico, elaborando proposte di politica economica, adeguamento legislativo e favorendo il coordinamento tra operatori e associazioni per rendere più efficace e incisivo il settore, rapportandosi al Comitato di presidenza di Confindustria. “Nel gruppo - spiega Ottolenghi - confluiscono persone che rappresentano i tanti aspetti del nostro mondo, dagli interporti ai porti, dalle autostrade agli operatori marittimi, ferroviari, dell’auto-transporto e della logistica. Lo scopo è di consentire a queste persone di confrontarsi e individuare priorità, fatto questo che si riflette poi positivamente sull’attività e sugli interventi di Confindustria. In poco più di un anno di lavoro effettivo abbiamo partecipato con più incisività, ad esempio, al lavoro svolto dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture sul ferrobonus, dando indicazioni utili per l’attivazione di tale incentivo; siamo anche intervenuti attivamente sul

tema del cargo aereo, fornendo un importante contributo nell’analisi dei dati del settore. Tengo però a sottolineare che il gruppo non intende lavorare sui ‘massimi sistemi’, quanto su aspetti operativi che portino a semplificare il più possibile i processi. Un esempio su tutti: quest’anno abbiamo ottenuto che i semirimorchi viaggino con la copia della carta di circolazione e non col documento in originale: soluzione pratica e semplice, ma fondamentale in termini di semplificazione burocratica per imprese del settore”. Ottolenghi elenca poi alcuni impegni portati avanti dal gruppo insieme alle associazioni di settore, come quelli relativi al pagamento dell’Imu da parte dei terminalisti portuali, ai successi parziali ottenuti in tema di trasporti eccezionali e all’impegno in fatto di concessioni marittime. “Il tema di fondo sul quale ci stiamo concentrando riguarda però la mancanza di concentrazione dei volumi (essenziale per la logistica) che parte dalla frammentazione a livello portuale. Poiché cambiare la storia millenaria dell’Italia non è possibile, crediamo invece nello sforzo per concentrare e razionalizzare i flussi attraverso interporti, ferrovie, attività di analisi su come comporre treni con carichi misti così da realizzare volumi che giustifichino il raggiungimento di un entroterra sempre più ampio”. Parallelamente il gruppo di Confindustria porta avanti un’attività di tipo culturale. “Le imprese italiane vanno sensibilizzare a non delegare agli acquirenti la distribuzione dei loro prodotti (con il prevalere del



cosiddetto “ex fabbrica”), ma a considerare la logistica un valore aggiunto di cui farsi carico. In materia, abbiamo allo studio varie modalità, compresi possibili roadshow territoriali con la realizzazione di progetti pilota in aree particolarmente promettenti”. Uno degli aspetti che caratterizza questa prima fase dell’attività del gruppo sono gli incontri itineranti presso infrastrutture logistiche dislocate in varie parti d’Italia. “Il fine di tali incontri - afferma ancora Ottolenghi - è soprattutto quello di creare una cultura logistica a 360 gradi per i membri stessi del gruppo”. E le Unidustrie locali come si pongono rispetto al gruppo di Confindustria? “Tra i nostri obiettivi vi è quello di dialogare sempre di più coi territori”, conclude Ottolenghi. “Per questo con Stefano Pan, vicepresidente Confindustria e presidente del Consiglio delle rappresentanze regionali e per le politiche di coesione territoriale, stiamo pensando a un coinvolgimento di ogni regione, così da diffondere capillarmente una migliore cultura logistica”.

Gefco Italia festeggia i trent'anni

Gefco Italia, nata nel 1987 con una filiale a Milano e attualmente presente con 12 hub in tutto il paese, rappresenta oggi un player riconosciuto a livello nazionale nella gestione delle supply chain complesse.

Gefco, attore globale della logistica industriale e leader europeo della logistica automotive, festeggia 30 anni di presenza in Italia. Un traguardo importante, che testimonia la capacità dell'azienda di restare al passo con le esigenze del tessuto produttivo italiano, offrendo servizi in grado di rafforzare la competitività e sostenere l'export dei propri clienti. Nel corso dei 30 anni di attività in Italia, l'azienda ha ampliato il proprio network arrivando a dodici hub distributivi e quattro parchi autovetture sull'intero territorio nazionale, offrendo ai clienti soluzioni logistiche in linea con le nuove esigenze e tendenze del mercato. Oltre alla "storica" specializzazione in tutte le forme di trasporto terrestre - groupage, LTL e FTL - ha costantemente incrementato la gamma dei servizi offerti con l'obiettivo di rispondere efficacemente all'evoluzione dei mercati: dai trasporti marittimi, aerei e ferroviari, alla creazione

di aree doganali dove opera in procedura domiciliata, fino allo sviluppo di servizi davvero peculiari e richiesti dai clienti per ottimizzare i propri flussi logistici (ad esempio, la distribuzione notturna di ricambi presso locali specificatamente dedicati a questo servizio). Grazie alla propria capacità di tecnologia e integrazione, Gefco Italia assume oggi un ruolo sempre più ampio e strategico lungo tutti gli stadi della supply chain dei propri clienti, venendo quindi riconosciuta nel settore quale operatore logistico 4PL.

Il primo treno Cina-Francia, così si "allunga" la Via della Seta



Nata per gestire in maniera dedicata i flussi logistici di ricambi e autovetture della casa madre PSA, nel corso degli anni '90 Gefco ha inoltre intrapreso in Italia un importante percorso di differenziazione anche dei settori serviti: oggi, serve oltre 3.000 aziende che operano in diversi settori industriali: automotive, industria, fashion&textile, health&beauty, elettronica e informatica, largo consumo, aerospazio e difesa, oli&gas, trasporto di grandi impianti. "Nel corso degli anni abbiamo accompagnato l'evoluzione del mercato italiano, offrendo alle imprese del territorio le migliori soluzioni logistiche in grado di rappresentare un vero vantaggio competitivo sia sul mercato nazionale che internazionale", ha sottolineato Fernando Reis Pinto, Country Manager Gefco Italia. L'azienda, che impiega oggi 210 persone su tutto il territorio nazionale e può contare su un network mondiale di 300 filiali in 45 paesi, è in grado di sostenere le sfide dell'export italiano, >

IL GRUPPO GEFCO

Gefco progetta e sviluppa schemi logistici ottimizzati per le aziende manifatturiere, offrendo soluzioni a elevato valore aggiunto per rafforzare la loro competitività. I servizi che offre ai clienti sono frutto dell'esperienza acquisita negli oltre 65 anni di attività, in particolare nell'industria automobilistica, uno dei settori più esigenti e complessi. Presente in 150 paesi, è uno dei primi dieci gruppi europei con un fatturato di 4,2 miliardi di euro nel 2016 e 12 mila dipendenti. Con oltre 300 filiali nel mondo, sviluppa continuamente la sua presenza nei cinque continenti.



LA VIA DELLA SETA

Gefco, il 27 novembre, ha annunciato l'arrivo in Francia dalla Cina del suo primo treno blocco, dopo un percorso 11 mila chilometri. Il treno ha trasportato per il cliente PSA container da 40 piedi da Wuhan a Dourges, nel nord della Francia, in meno di tre settimane, percorrendo in media 600 chilometri al giorno e attraversando il Kazakistan, la Russia, la Bielorussia, la Polonia e la Germania. Gefco si è occupata della gestione e del coordinamento del progetto, con i partner ferroviari dei diversi paesi, congiuntamente ai team di Gefco Forwarding con sede a Shanghai, Mosca e Parigi. Questo primo treno blocco fa parte dell'iniziativa One Belt One Road, introdotta dal governo cinese per beneficiare del nuovo itinerario della Via della Seta, che collega la Cina all'Europa. Il collegamento con la Francia, inaugurato con questa spedizione, è un miglioramento importante che consentirà di posizionare meglio il territorio francese su questa nuova Via, avvicinando mittente e destinatario, visto che la maggior parte dei percorsi, fino a questo momento, avevano come destinazioni finali la Germania e la Polonia. Se da un lato la Cina sta investendo in modo significativo per sviluppare e promuovere il trasporto su rotaia fra l'Asia e l'Europa, dall'altro Gefco continua a sviluppare i propri servizi ferroviari per soddisfare le crescenti necessità dei clienti, che richiedono soluzioni flessibili nell'area. Il trasporto su rotaia è complementare al trasporto aereo e marittimo, presentando vantaggi significativi: il tempo di trasporto dei clienti viene ridotto della metà se confrontato al trasporto per via marittima e rispetto al trasporto aereo è decisamente favorevole in termini di prezzo e produce meno inquinamento.

che nei prossimi tre anni promette di crescere notevolmente verso i mercati del nord e centro America, Europa e Asia e nei settori dell'automotive, della meccanica strumentale, del tessile e della chimica.

“Ci impegniamo costantemente nello sviluppo di servizi per il settore automotive sempre più ad alto valore aggiunto, rispondendo a trend di mercato molto diversificati, che vanno dal settore dell'usato sempre più internazionale - e che necessita quindi di servizi logistici in grado di sostenerlo - alla diffusione dell'auto elettrica, che richiede investimenti nell'adeguamento dei parchi autovetture. Allo stesso tempo ci poniamo l'obiettivo di consolidare la nostra presenza anche negli altri ambiti della produzione industriale, accompagnando le imprese italiane nel processo di internazionalizzazione e nell'export verso i paesi di maggiore sviluppo”, ha proseguito Reis Pinto. “Vorrei per questo ringraziare tutti i dipendenti di Gefco Italia, che hanno reso possibile con passione e impegno il raggiungimento di questo traguardo e nei confronti dei quali adottiamo le politiche sulle risorse umane più avanzate, in modo da favorire un ambiente di lavoro stimolante e attento al benessere del lavoratore”.

L'ACQUISTO DELLA SOCIETÀ SPAGNOLA GLT

Gefco ha annunciato l'acquisizione della società spagnola GLT, specializzata nei trasporti tra Europa e Marocco. L'acquisizione ha un elevato valore strategico e rinforza la presenza di Gefco nella regione in un momento di rapida crescita degli scambi commerciali fra Europa e Marocco nei settori automotive, moda e fast moving dei beni di consumo. Le prospettive della fusione fra Gefco e GLT sono molto incoraggianti: in oltre vent'anni di presenza sul mercato l'azienda spagnola si è creata una solida reputazione professionale. Fondata nel 1998, GLT (che prevede di fatturare 35 milioni di euro nel 2017) è riconosciuta come specialista affidabile nei flussi logistici attraverso lo stretto di Gibilterra e ha sviluppato importanti collaborazioni con clienti nel settore automotive e moda. L'azienda è un operatore di punta tra i porti di Algeciras e Tangeri, garantendo 16 mila traversate ogni anno, con una flotta di 75 camion e 380 rimorchi. Offre un modello commerciale e una configurazione operativa particolarmente efficaci, con una gestione unica dell'intera catena logistica, dalla sede di Oiartzun (nei Paesi Baschi, poco distante da Irun), oltre a centri di spedizione di prossimità e manutenzione rapida a Tangeri e Algeciras.



Il Gruppo Basso, nell'era dell'eShopper



Dal 1930, uomini che lavorano.

Affrontare il cambiamento della logistica investendo nello sviluppo.

La logistica vive un momento positivo, ma di grandi cambiamenti. In questo quadro s'inserisce a pieno titolo la trevigiana Gruppo Basso Spa, che opera 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: Co-

Lefim

Promotion Real Estate Development

struzioni 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 contesto economico attuale, in particolar modo del nord est, appare favorevole e incline a "incoraggiare" nuove forme di sviluppo. Lo sa bene il Gruppo Basso, da 85 anni attivo nel mercato degli immobili d'impresa, che, oltre a registrare un aumento nel volume del-



le locazioni e delle compravendite, sottolinea la necessaria "inversione di rotta" a favore dello sviluppo dei processi: cambia l'utenza, cambiano le logiche. Prendendo in esame uno specifico comparto del mercato, il settore logistico e della supply chain, assistiamo a uno stravolgimento delle esigenze, con l'abbandono delle classiche modalità di distribuzione sino ad arrivare al totale outsourcing delle attività logistiche. Terzarizzare, dunque. Il passaggio della logistica da una funzione sussidiaria a un ruolo strategico si è accompagnato a una propensione a esternalizzare le attività di trasporto e di movimentazione delle merci, affidando a terzi un compito che non rientra nel core business aziendale. Con l'avvento della cosiddetta quarta rivoluzione industriale, caratterizzata "dall'online", il settore emergente dell'eCommerce, nella panoramica dello sviluppo logistico, contribuisce a definire il cambiamento repentino di questo settore, modificando le logiche precedenti business to consumer. La vera sfida è una logistica che risponda efficacemente all'acquisto "omnichannel". Quindi, come cambia la logica distributiva?

E' in atto una profonda riorganizzazione dei flussi delle merci con un sistema "hub and spoke", ovvero un modello di rete logistica

che minimizza il numero delle operazioni di trasporto. Cosa apporterà? Contrariamente al precedente "point to point", una maggiore efficienza nelle consegne e una complessiva riduzione dei costi.

I magazzini centrali avranno sempre più funzione sussidiaria rispetto ai sempre più quotati magazzini "di prossimità", necessari per la gestione ottimale delle consegne al cliente, i "last mile". Inoltre, nell'ottica di ottimizzare i costi e lo stock, l'evoluzione sarà anche in termini di costruzione di magazzini comuni, unici per i diversi canali.

Gruppo Basso, come property company d'esperienza, cavalca l'onda dell'Industria 4.0 allineandosi con le mutate richieste dell'utenza, mettendo a disposizione il suo know how nella costruzione di piastre logistiche, gallerie e parchi commerciali atti all'installazione di cross docker e punti pick and pay. Dispone di varie soluzioni distribuite in gran parte del nord e del centro Italia - Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Toscana ed Emilia Romagna - e di molteplici aree edificabili che, oltre a risultare strategiche per loro stessa ubicazione, sono perfette per accogliere le richieste della più esigente committenza, in ottica di sviluppo. (Federica Cogo) ■

La "linea guida" di DKV: "You Drive, We Care"

L'azienda sta progressivamente crescendo anche nel nostro paese: oggi offre servizi a oltre cinquemila aziende e presenta un network di 7.200 stazioni di servizio dove si può usare la carta carburante.

DKV Euro Service è l'azienda leader in Europa per i servizi legati al trasporto su gomma di persone e merci. Nata in Germania durante gli anni '30, l'azienda è diventata famosa per aver inventato la prima Carta Carburante, la "DKV CARD", per pagare il rifornimento senza contanti. Oggi DKV si rivolge a imprese, operatori logistici, aziende di trasporto con mezzi pesanti e parchi misti, padroncini, terzisti e flotte aziendali che operano in Italia e sul continente, con un'offerta completa per il pagamento carburante, pedaggi, assistenza stradale e recupero Iva e accise, nel pieno rispetto del motto "You Drive, We Care". Il network DKV è il più esteso d'Europa, grazie a una rete capillare e multimarca di oltre 65 mila punti di accettazione, e 150 mila aziende che hanno scelto la qualità tedesca per rispar-



miare sul costo del gasolio e ricevere assistenza in tutto il continente.

In Italia sono più di 5.000 le aziende che si affidano all'esperienza di DKV. Nell'ultimo anno si è registrato un incremento totale delle vendite nel settore carburante e del pedaggio, in entrambi i casi, in doppia cifra rispetto al 2016. L'anno si è chiuso con 7.200 stazioni all'attivo nel network di carte carburan-

te di DKV, con l'attivazione nel 2017 di 1.577 nuovi impianti: un gran bel risultato se si considera che nel 2016 sono stati attivati in totale 699 stazioni di servizio!

Questo notevole incremento è stato dovuto, oltre all'oneroso lavoro di sviluppo da parte del dipartimento preposto ai convenzionamenti, grazie anche al rapporto di fiducia che il Customer Service DKV riesce a instaurare con i clienti: nel 20% dei casi, infatti, sono proprio questi ultimi a segnalare le stazioni che vorrebbero essere presenti all'interno del network DKV. Per quanto riguarda, invece, le pompe bianche, si è riscontrato un aumento delle stazioni convenzionate al sud rispetto agli anni precedenti, dovuto alla recente tendenza delle reti storicamente legate ad un marchio di dirigersi verso un rebranding "bianco". Entrando ulteriormente nel dettaglio, il network a basso costo DKV passa dalle precedenti 400 alle oltre 1.500 stazioni di fine 2017: queste, identificabili facil-

DKV COCKPIT

DKV Euro Service ha ampliato le funzionalità del conto cliente elettronico DKV COCKPIT per offrire carte carburante in modo più sicuro. I clienti DKV possono, in base alle proprie esigenze di approvvigionamento, impostare limiti di disponibilità flessibili per ogni carta. È inoltre possibile disattivare temporaneamente ogni carta e riattivarla. Se, oltre a impostare i limiti di disponibilità, i clienti desiderano ricevere una notifica ogni volta che viene utilizzata una carta o inserito un Pin errato, DKV eREPORTING mette a disposizione una funzione di allarme via email. Infine, l'utente può seguire in tempo reale l'utilizzo delle carte consultando la lista delle operazioni a display.

mente tramite DKV APP o DKV MAPS o attraverso la consulenza fornita dal Customer Service DKV, consentono di risparmiare fino a 20 centesimi di euro al litro.

Gli obiettivi per il 2018. DKV sta investendo a medio e lungo termine in diversi progetti che daranno i loro frutti a partire dal 2018. Tra le prime novità, sicuramente l'offerta studiata appositamente per il cambiamento del sistema di pedaggio che coinvolgerà la Slovenia, e che permetterà di offrire ai clienti registrazione e fatturazione in modo semplice e rapido. A partire dal prossimo 1 aprile, infatti, l'accesso alle strade soggette a pedaggio in questo



Marco Berardelli, Country Manager DKV Euro Service Italia

paese non avverrà più tramite l'attraversamento di caselli, ma con il sistema di "free flow" DarsGo, senza barriere. Tutti i veicoli con peso a pieno carico oltre 3,5 tonnellate dovranno essere dotati di un box pedaggio (OBU) associato al veicolo e dovranno essere registrati per il nuovo sistema. Le carte DARS e i box ABC finora utilizzati non saranno, quindi, più utilizzabili. Sul sito web DKV i clienti possono già registrarsi per ricevere il nuovo sistema di pedaggio. Una volta effettuata la registrazione le nuove On Board Unit postpay potranno essere inviate a qualsiasi indirizzo di consegna nell'Unione europea oppure ritirate presso le stazioni di servizio

L'ASSISTENZA, UN PUNTO DI FORZA

DKV ha fatto del servizio di assistenza uno dei suoi punti di forza, rinomato dai clienti proprio per la qualità del supporto fornito e per il numero di casi coperti, con oltre 200 mila chiamate gestite in Europa ogni anno. In caso di necessità, per richiedere l'assistenza è sufficiente contattare il numero di telefono internazionale DKV ASSIST (00800 36524365) gratuito e disponibile 365 giorni all'anno 24/24. Normalmente gli operatori rispondono subito e possono risolvere problemi relativi ai pagamenti della DKV CARD (blocco della carta in caso di furto o smarrimento, rilascio autorizzazioni particolari se si è già raggiunto il massimale e si chiede un extra, oppure per fare rifornimento in stazioni che non sono nel network DKV o nei casi in cui la carta non sia leggibile) o pagamenti in contante, tramite il servizio di anticipo immediato del contante, per pagare multe, sanzioni o pernottamenti d'emergenza. DKV ASSIST si occupa anche di assistenza tecnica ai mezzi, in caso di avaria, ricambio pneumatici, servizio di recupero e rimorchio, assistenza e refrigerazione per i camion frigo, noleggio mezzo sostitutivo per permettere di non restare bloccati.

DARS locali. La nuova On Board Unit di DKV, vincolata al veicolo associato, ha un unico costo di emissione pari a 10 euro, senza canone di noleggio o tasse di servizio.

Un altro passo avanti verrà fatto dall'infrastruttura tecnologica, che semplificherà notevolmente lo scambio di dati con i partner commerciali. Una delle principali novità sarà il Digital Front Office, che in futuro avrà il compito di sostituire l'attuale conto elettronico del cliente e permetterà di offrire numerose funzioni integrative. Attraverso il Toll Online Manager integrato nel conto, sarà possibile registrare in modo facile e veloce pedaggi aggiuntivi dei vari paesi, funzione estremamente importante soprattutto in combinazione con il DKV BOX EUROPE, i cui preparativi sono già in pieno svolgimento. Nel 2018 arriverà sul mercato anche il DKV BOX ITALIA, che consentirà ai trasportatori che operano entro i confini nazionali - che in Italia sono l'80% - di pagare tutti i pedaggi italiani. Un altro obiettivo sarà quello di ampliare l'offerta nel settore dell'elettricità. Dal momento che lo scorso novembre la commissione europea ha proposto nuovi obiettivi in termini di emissioni nocive delle auto (riduzione di gas CO2 del 30% entro il 2030 rispetto

ai livelli del 2021) e nuovi incentivi all'acquisto di mezzi elettrici, DKV stringe una collaborazione con il gestore dell'infrastruttura di ricarica francese Freshmile Services. Questo consentirà ai clienti DKV di caricare i propri veicoli elettrici in 2.500 punti di ricarica distribuiti in Francia. E l'Italia non resta a guardare dal momento che il 2018 sarà l'anno dello sviluppo per questo settore.

DKV sembra davvero preparata ad affrontare un ambiente concorrenziale ed estremamente dinamico in cui si muovono imprese dotate di un'enorme velocità di sviluppo. Per massimizzare gli investimenti è necessario perseguire gli obiettivi con la massima coerenza, esaminando continuamente potenziali prodotti e servizi futuri e cercando di capire se possono rispondere alle sempre crescenti esigenze del mercato. A tal fine, DKV si impegna a coinvolgere per tempo i clienti nello sviluppo dei prodotti: l'obiettivo è di intensificare notevolmente, rendendole sistemiche, le ricerche di mercato per avere maggiori riscontri del proprio operato sui mercati e clienti. ■

Parmigiano Reggiano di Montagna, presto un magazzino ad hoc

La società reggiana Gema è impegnata nella realizzazione di una struttura unica nel suo genere che offrirà, in termini sia qualitativi sia logistici, a un prodotto tipico, in costante crescita, le massime garanzie.

di **Ornella Giola**

Tra pochi mesi, nel comune di Montese, su un'area di 25 mila mq a 846 metri di altitudine al confine tra le province di Modena e Bologna, aprirà i battenti - unico nella filiera di riferimento - un magazzino generale dedicato a stagionatura e custodia delle forme di Parmigiano Reggiano convenzionali, biologiche e marchiate "prodotto di montagna". La sua realizzazione è a cura di Gema Magazzini Generali, società di Reggio Emilia partecipata dal Banco S. Geminiano e S. Prospero, Gruppo Banco BPM, che da tempo gestisce in regime di magazzino generale lo stoccaggio per conto terzi di formaggi a pasta dura e principalmente di Parmigiano Reggiano. Nell'operazione la Spa ha investito 12 milioni di euro. Al responsabile tecnico Marco Dallaglio abbiamo chiesto di chiarirci alcuni aspetti di questo progetto sostenuto dal Consorzio del formaggio Parmigiano Reggiano, che ha anche fissato i requisiti a difesa e tutela della denominazione d'origine nelle zone qualificate "di montagna".

QUAL È LA MOTIVAZIONE CHE HA SPINTO GEMA MAGAZZINI GENERALI A INVESTIRE IN QUESTO PROGETTO?

■ Nelle aree modenesi qualificate "di montagna", così come definite dal Consorzio del Parmigiano Reggiano, sono operativi 42 caseifici con una produzio-

ne annua di oltre 194 mila forme del pregiato formaggio. Pesava l'assenza di una struttura (operante come magazzino generale) che potesse dare ordine e disciplina dal punto di vista sia qualitativo sia logistico in un'area dove la produzione risulta in costante crescita, come pure in crescita è la domanda da parte dei consumatori. Il magazzino di Montese permetterà ai produttori di effettuare anche la stagionatura in loco e ottenere quindi l'attribuzione dell'ulteriore prestigioso marchio "Prodotto di Montagna". La nuova struttura ha già suscitato pure l'interesse di alcuni caseifici ubicati nelle altre province dell'Appennino pronti a usufruire dei servizi di Gema, cui - ricordo - è stata conferita, prima e unica nella filiera di riferimento, la certificazione sulla "sicurezza alimentare" UNI EN ISO 22000:2005, che si somma al già qualificato bagaglio di certificazioni in possesso della nostra società.

QUAL È STATA LA RISPOSTA DA PARTE DELLE AUTORITÀ LOCALI?

■ Il progetto è sempre stato ben percepito anche a livello amministrativo locale e lo stesso tessuto produttivo montano si è sentito sostenuto dalla nostra iniziativa, dal momento che mancava un tassello finale nella sua operatività. Ricordo che Gema accoglie il prodotto da dopo la produzione gestendone distribuzione e vendita, accompagnando la filiera dal punto



Il nuovo magazzino di Montese, che sarà pronto nella prossima primavera, potrà contenere 170 mila forme di Parmigiano e sarà completamente informatizzato

di vista sia qualitativo sia amministrativo-finanziario, dalla nascita del valore fino alla commercializzazione finale del prodotto.

QUALI CARATTERISTICHE PRESENTA LA NUOVA STRUTTURA?

■ Il magazzino, sottoposto al monitoraggio continuo della temperatura (16-18



Il magazzino, con una struttura che occupa 8.500 metri quadri, sorge a 846 metri di altitudine

gradi) e dell'umidità (75-85%), si estende su una superficie di circa 25 mila mq, occupandone di fatto una porzione di 8.500, dove sono gestiti in modo completamente informatizzato 170 mila posti forma. I clienti, tramite accesso all'area riservata del sito www.gemabpv.it, potranno visionare in tempo reale movimentazione e giacenza del loro prodotto.

TUTTO QUESTO SUPONGO ABBIAMO COMPORTATO IMPORTANTI INVESTIMENTI IN TECNOLOGIA ...

■ Nel rispetto della migliore tradizione di stagionatura, Gema si è munita di mezzi e strumentazioni tecnologicamente avanzati, dotando la struttura di qualificate soluzioni impiantistiche made in Italy, rispettose della materia che devono gestire. Segnalo, ad esempio, che ogni giorno nel magazzino si ricambiano 64 mila metri cubi di aria, rinnovando l'atmosfera interna con quella esterna, senza che però sia percepita pressione dell'aria, perché il formaggio ha bisogno di una condizione di ambiente molto delicata e rigorosa allo stesso tempo; diversamente la presenza di pressioni dell'aria imporrebbero frizioni sulla materia prima del formaggio, favorendo il calo peso, che invece è determinato fisiologicamente in percentuali molto precise. E' quindi interesse, sia nostro sia del cliente, mantenere nei perfetti parametri questo calo peso.

COME VIENE GESTITO IL RAPPORTO CON I

PRODUTTORI DI FORME DI FORMAGGIO?

■ Viene redatto un contratto tra partner, in quanto Gema ha a cuore il rispetto delle normali abitudini sia logistiche sia qualitative dei produttori. Una volta conosciuto il cliente, ascoltiamo le sue richieste (che possono cambiare anche di mese in mese) e viene elaborato un piano d'azione. Gema ha l'autorizzazione a rilasciare una perizia che dà successivamente origine a un documento redatto su carta filigranata non riproducibile (warrant) nella quale indica che per numero di forme e di chili in un determinato momento vi è un dato valore. Il cliente con tale documento può presentarsi in qualsiasi istituto di credito e chiedere un'anticipazione monetaria che la banca è ben contenta di concedere, in quanto in presenza di un credito garantito da un terzo, il magazzino generale appunto, sempre corrisposto dà un valore alto e a rischio zero.

CHE DIRE DEI VOSTRI SERVIZI?

■ Abbiamo una tariffa per tonnellate riferite al mese di competenza, nonché la possibilità di usufruire di servizi sia ordinari sia straordinari (battiture, trattamenti straordinari del formaggio, esportazioni qualitative attraverso raggi X e molti altri).

E DELLA PARTE DISTRIBUTIVA DEL PRODOTTO?

■ Noi non commissioniamo trasporti, ma nella nostra filiera ci sono vettori che

abbiamo identificato come specifici del settore in quanto dotati delle doverose e adeguate coperture assicurative, nonché di tutte le particolarità strutturali atte al mantenimento qualitativo e igienico-sanitario della merce trasportata. Tali vettori coprono tutta la zona del Parmigiano Reggiano e ad essi il produttore può rivolgersi.

AVETE ALTRE STRUTTURE SIMILI A QUELLA MODENESE?

■ Gema dispone di un'altra struttura a Castelnovo di Sotto, Reggio Emilia, sede storica e amministrativa della società, che qui gestisce 230 mila posti forma. Siamo nel cuore della culla del Grana, in una posizione strategica della filiera lattiero-casearia relativa alla produzione del formaggio a pasta dura Parmigiano Reggiano e Grana Padano.

AVETE PREDISPOSTO PARTICOLATI ACCORGIMENTI SISMICI NELLE VOSTRE STRUTTURE?

■ Il tema sismico è di primaria importanza e punto di partenza dei nostri progetti: le scaffalature speciali adibite allo stoccaggio della merce sono state studiate, progettate e realizzate raggiungendo le più alte resistenze sismiche rapportate alla zona di ubicazione e la struttura non è stata concepita come un semplice involucro di calcestruzzo che protegge macchinari e forme di formaggio. Il magazzino è il nostro miglior amico, per questo deve essere antisismico e garantire determinate rigidità strutturali, ma soprattutto contenere quell'ecosistema composto da macchine e processi rispettosi delle modalità indicate dal Consorzio di produzione. Al riguardo segnalo che abbiamo adeguato in chiave antisismica anche la struttura di Castelnovo di Sotto, per dimostrare vicinanza al tema e rispetto del cliente. ■



ROS Italia: come riparare i montanti delle scaffalature

Dal 2004, la ROS International, che ha una filiale in Italia, con sede tecnica a Milano, ne ha riparati circa un milione e trecentomila grazie a un sistema brevettato che offre ogni garanzia.

di **Anna Mori**

ROS Italia, che è detentore in Italia del brevetto che Ros International conferisce alle varie filiali in tutta Europa e nel mondo, è un'azienda autonoma accomunata alle altre ROS europee. Nel 2004 la società ha brevettato un particolare sistema per riparare a freddo i montanti delle scaffalature industriali, senza il bisogno di smontare gli stessi, con notevoli saving da differenti punti di vista. Abbiamo intervistato Cataldo Baratta, amministratore delegato della divisione Italia.

PUÒ ILLUSTRARE LA VOSTRA MISSION AZIENDALE?

I Al primo posto poniamo sempre la soddisfazione del cliente. Riteniamo che un approccio comune alla soluzione del problema, affidabilità, fiducia e responsabilità costituiscano la base di una collaborazione di successo. Ogni magazzino presenta caratteristiche diverse, pertanto anche la soluzione proposta sarà adeguata e personalizzata. Questa è la ragione per cui affrontiamo con flessibilità le problematiche dei nostri clienti. Se-

gnalo che non eseguiamo però solo interventi di riparazione; nel nostro lavoro rientrano ovviamente anche assistenza competente e un'adeguata consulenza. Il numero dei nostri clienti continua a crescere e vogliamo potenziare la nostra attività anche in futuro. Per questo puntiamo all'eccellenza nei nostri servizi, che comprendono sopralluogo gratuito, predisposizione di un'offerta non vincolante, consulenza in materia di prevenzione e sistemi di protezione contro gli urti e, in caso di supporti non riparabili, la



CATALDO BARATTA

proposta di soluzioni offerte da partner esperti nella loro sostituzione.

IL SISTEMA ROS È NATO A SEGUITO DI UN PROBLEMA IN UN MAGAZZINO OLANDESE: VOGLIAMO RICORDARE I FATTI?

Un magazzino spedizioni olandese con sede a Oosterhout registrava un elevato tasso di danneggiamenti ai propri depositi pallet provocati dai carrelli elevatori. Danneggiamenti che comportavano continue interruzioni nelle operazioni e costi di riparazione. Nel tentativo di ridurre i costi generati da tali situazioni, il distribution-center incaricò l'ingegnere Hans Slavenburg, specializzato in statica e stabilità delle costruzioni, di elaborare una soluzione. E proprio a Slavenburg va il merito di aver sviluppato e brevettato questo metodo per la riparazione dei supporti danneggiati.

CI SPIEGA COME FUNZIONA CONCRETAMENTE LA VOSTRA SOLUZIONE? E QUALI SERVIZI EFFETTUATE?

Il sistema ROS per la riparazione

delle scaffalature prevede uno stampaggio vero e proprio attraverso delle dime all'interno e all'esterno del montante ove, grazie a pompe oleo-manuali, si effettua la pressione fino a ultimare lo stampo vero e proprio del montante. Abbiamo le matrici interne di qualsiasi tipo di montante utilizzato in Europa più la dima esterna, uno stampo modulabile di 70 cm di altezza che permette di ricreare anche la maglia del frontale del montante, finché questo non torna perpendicolare al 100%. Benché ROS Italia sia specializzata nelle riparazioni delle scaffalature, trasversalmente ci occupiamo anche di sicurezza per magazzini industriali a 360 gradi. Sì, perché siamo anche fornitori di una linea di protettori e barriere per magazzini, che, a oggi, ci sta dando grandi soddisfazioni. Inoltre forniamo corsi di formazione per quanto riguarda la Uni En 15635-15629 e ispezioni per l'analisi strutturale annua come da norma di legge. Insomma, ci consideriamo gli specialisti della sicurezza dei magazzini.

QUALI SONO LE CARATTERISTICHE DEL PRODOTTO CHE PROPONETE?

Il sistema ROS Italia garantisce tutta una serie di vantaggi, a cominciare dal risparmio economico (la riparazione fa risparmiare fino all'80% rispetto alla sostituzione delle scaffalature) e risparmio del tempo (per riparare una scaffalatura il tempo necessario è in media di 25 minuti, mentre per sostituirla occorrono in media due ore). Tutti i nostri interventi sono certificati, inoltre non intaccano in alcun modo la garanzia iniziale del produttore di scaffalature. Forniamo poi soluzioni eco-sostenibili, con fino al 70% in meno di emissioni CO2 rispetto all'attività di sostituzione, senza dimenticare che

il nostro sistema triplica la vita delle scaffalature. Da ultimo non intralciamo in alcun modo le attività di magazzino, al contrario della sostituzione che comporta invece la chiusura delle corsie in cui si svolgono i lavori.

QUALI I VANTAGGI DELL'OPERATORE CHE DECIDE DI RICORRERE ALLA VOSTRA SOLUZIONE?

Risparmio economico, velocità di intervento, supporto a 360 gradi nella manutenzione delle scaffalature e, come detto in precedenza, nessuna interruzione delle attività di magazzino.

CHE GARANZIE OFFRITE A CHI SCEGLIE DI AFFIDARSI A VOI PER RIPARARE LE PROPRIE SCAFFALATURE?

ROS è attiva sul mercato europeo dal 2004, lo stesso anno in cui è stato concesso il brevetto. Da allora abbiamo riparato circa un milione e 300 mila montanti in tutto il mondo. Nel 2009, abbiamo ricevuto la certificazione ufficiale di Dekra, uno dei tre certificatori autonomi più importanti d'Europa, mentre di recente la società è stata anche certificata da Bureau Veritas. Questi riconoscimenti ci consentono di garantire e certificare i lavori svolti presso il cliente. Inoltre non solo l'azienda, ma anche tutti gli operatori di ROS sono certificati: devono, infatti, seguire un corso di formazione e conseguire una certificazione ufficiale a livello individuale.

COME È STRUTTURATA ROS IN ITALIA?

La nostra sede legale è a Parma, mentre la sede tecnica è a Milano. L'area manager è distribuita su tutto il territorio nazionale e si occupa delle ispezioni presso le aziende che le richiedono e della stesura delle offerte.

Il primo treno Italia-Cina

E' partito dal Polo logistico di Mortara per Chengdu con 17 vagoni doppi.

È partito la mattina del 28 novembre dai binari del terminal intermodale del Polo logistico di Mortara, Pavia, il primo treno merci diretto Italia-Cina che ha inaugurato la linea ferroviaria Mortara/Milano-Chengdu, capoluogo della provincia di Sichuan, nella parte sud occidentale del paese, destinata a consolidarsi nel corso del 2018 e a concorrere ad alimentare la Via della Seta. Il treno, lungo 479 metri e composto da diciassette vagoni doppi in grado di caricare trentaquattro container da 40 piedi, trasportava macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e automobili. Il treno ha attraversato l'Europa, passando per la Polonia fino a Malaszewicze dove ha puntato su Dostyk in Russia per dirigersi verso la Cina. Partner del progetto sono Changjiu Group, gruppo cinese quotato in borsa a Shanghai dal 2016, che conta oltre 20 miliardi di fatturato, attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico tra i primi sei in Cina e prima società di logistica quotata in borsa, mentre della parte relativa alla trazione si occupa la compagnia ferroviaria Chengdu International Railway Services Co. Ltd anche attraverso altri operatori in ambito europeo.

Con l'apertura dell'instradamento del treno, il tempo di transito dall'Italia verso la provincia cinese del Sichuan è ridotto a circa 18 giorni, rispetto ai 40/45 giorni via mare e ciò favorirà notevolmente gli scam-

bi tra i due paesi. Per il futuro è previsto soprattutto il trasporto di macchinari, mobili, elettronica, piastrelle, automobili o componenti, moda, cibo e vino e la recentissima riduzione dei dazi doganali all'importazione in Cina consentirà di arricchire ulteriormente la tipologia delle merci destinate al mercato cinese. "Questa partenza è solo l'avvio di una linea ferroviaria Italia-Cina che porterà a sviluppare le relazioni commerciali tra i nostri paesi lungo la Via della Seta - ha dichiarato il presidente del Polo logistico di Mortara Andrea Astolfi - il Beijing Changjiu Logistics Group, con sede a Pechino, rappresenta una delle realtà più importanti nel comparto logistico cinese e il fatto che abbia stretto una partnership con la Polo logistico di Mortara è certamente un dato importante e positivo per il futuro, siamo però del tutto consapevoli che sarà indispensabile ampliare lo spettro delle collaborazioni e, per così dire, 'fare sistema' affinché l'interscambio con la Cina sia sempre più efficiente. La nostra è una presenza determinante ma l'interesse del governo e della Regione Lombardia, da una parte, e del mondo imprenditoriale dall'altra, dimostrano come da oggi si debba lavorare con ancor maggiore impegno per dar vita a una vera linea ferroviaria con la Cina



con periodicità garantite e prezzi competitivi".

Il Polo logistico integrato di Mortara, di cui è azionista al 99,85% la Fondazione Banca del Monte di Lombardia presieduta da Aldo Poli, è l'unica infrastruttura in Lombardia che combina la presenza di un terminal ferroviario con la logistica (fino a 180 mila mq di magazzini ecocompatibili). All'incrocio del corridoio mediterraneo e del corridoio Reno-Alpi della rete Ten-T, si connette agli attraversamenti alpini di Modane, Sempione-Lötschberg, Luino-Gottardo, al sistema portuale ligure e all'area metropolitana di Milano. Il centro di Mortara offre servizi di logistica in sinergia con un terminal intermodale di 7 binari (4 completamente elettrificati per arrivi e partenze dirette con locomotori a trazione elettrica) con treni giornalieri da e per Rotterdam, Krefeld e Gent. ■

Lo sviluppo della mobilità ecologica

Paesi come la Francia, la Germania e la Cina hanno dichiarato di voler sostituire nei prossimi vent'anni le auto a benzina e diesel con quelle elettriche. La ricerca di mezzi più ecologici sta anche coinvolgendo sempre più il settore delle merci: l'esempio Fercam.

di **Paolo Sartor**

Si stanno concentrando in molte aree del mondo - in particolare in Europa, Usa e Cina - le sfide per ricercare soluzioni per un trasporto più sostenibile delle merci, con l'impiego di veicoli elettrici a zero emissioni. Questa necessità, considerando l'accelerazione del processo di urbanizzazione, che si sta registrando a livello globale, si concentrerà nelle aree urbane, con l'espansione costante delle aree metropolitane, a cui si accompagnerà la crescita della distribuzione delle merci e della raccolta di rifiuti. Ma questo non deve escludere la mobilità eco-

logica nelle aree urbane - ha determinato un forte interesse anche da parte degli operatori del trasporto - come ad esempio della Fercam, di cui parleremo in seguito - per l'introduzione di veicoli elettrici.

Il fascino dell'electric power continua a raccogliere entusiasmi, non solo per le auto elettriche, con paesi come Francia, Germania e Cina (paese quest'ultimo che si conferma primo produttore e primo mercato mondiale del settore) che hanno dichiarato di voler sostituire entro i prossimi venti anni le auto diesel

inquinanti si sono cimentate molte case costruttrici più o meno note. E' proprio per preparare le flotte al passaggio alla trazione elettrica, sono state pensate dai costruttori di veicoli commerciali e industriali applicazioni che elencano quali debbano essere i requisiti per fare questo passo in termini di gestione dei depositi, alimentazione elettrica, manutenzione e nuove competenze dei dipendenti. Inoltre, vengono forniti consigli per l'ottimizzazione dei percorsi, la configurazione del veicolo e le strategie per la ricarica delle batterie. Affrontando le questioni relative all'alimentazione elettrica, alla pianificazione delle rotte e alla gestione delle batterie, oltre ad occuparsi della stazione di ricarica, bisognerà adeguare la dimensione del deposito e occuparsi degli aspetti legati alla sicurezza. La disponibilità di energia elettrica dovrà essere proporzionata al numero di veicoli e alla tecnologia di ricarica impiegata. Fondamentale sarà anche la competenza e formazione tecnica dei dipendenti per eseguire lavori di manutenzione e riparazione sui veicoli elettrici. Ci sono ancora fattori critici per l'adozione di questi mezzi, come ad esempio le batterie. Infatti, quelle oggi disponibili sono in generale pesanti, ingombranti e sottraggono portata e volume di carico. Inoltre, al momento manca la soluzione tecnica per ridurre i tempi di ricarica, elemento importante per ridurre i costi di esercizio e per rendere i veicoli commerciali e industriali ancora più attraenti.

Il padiglione Scania all'ultima edizione di Ecomondo



gica delle merci anche a breve-medio raggio. La crescente domanda di nuove forme di distribuzione connotate da un maggior rispetto dell'ambiente - in par-

e a benzina con quelle elettriche, ma anche nel settore dei veicoli commerciali e industriali, dove oramai nella corsa alla realizzazione di automezzi meno

ALCUNE NOVITÀ DAI COSTRUTTORI

Per la Daimler Mercedes-Benz la strada è tracciata: il futuro della mobilità si giocherà su tre corsie: veicoli elettrici, modelli ibridi e ancora motori a combustione, ma high-tech e ad altissima efficienza. È la linea ecosostenibile che la casa tedesca intende seguire nello sviluppo dei suoi veicoli, siano essi auto, commerciali, bus o autocarri. L'idea è quella di portare avanti diverse tecnologie, facendole coesistere e adattandole alle specifiche esigenze di trasporto del cliente e ai modelli di veicoli. E' però l'elettrico che sembra affascinare maggiormente il colosso tedesco. In questo settore, la Mercedes sta infatti sviluppando progetti per oltre dieci diversi veicoli nei vari segmenti che saranno pronti entro il 2022. L'investimento è colossale: oltre 10 miliardi di euro per allargare il portafoglio di veicoli EQ, il marchio elettrificato della casa tedesca. Andando oltre oceano, mentre il miliardario sudafricano Elon Musk di Tesla rimanda il lancio del tanto atteso camion elettrico conosciuto come "The Beast", è ora il turno dell'Aeos, un prototipo elettrico del produttore statunitense di motori diesel Cummins. Le performance per il momento non sono così entusiasmanti come per "The Beast", visto che Aeos potrà coprire in elettrico solo 160 km (alimentati da batterie agli ioni di litio da 140 kWh di capacità), potendo poi arrivare fino a 480 km con l'ausilio di un motore "range extender" a gasolio. Infine, la startup tecnologica svedese Einride ha realizzato un prototipo su scala reale del suo T-Pod, il veicolo elettrico autonomo di trasporto delle merci che spera possa sostituire i piccoli autocarri pesanti, con funzionamento a distanza e una capacità energetica di 200 kWh con una portata massima di circa 124 miglia. Il T-Pod sarà messo in servizio per la prima volta in una rotta tra Göteborg e Helsingborg in Svezia entro il 2020, con 200 veicoli unità Pod che percorreranno questo itinerario, che sarà dotato di stazioni di ricarica.

Fercam è stato il primo operatore logistico europeo ad assicurarsi la prenotazione del Tesla Semi Truck, camion elettrico che promette 800 km di autonomia a pieno carico con una ricarica, le cui consegne inizieranno nel 2019. "Se il Tesla Semi Truck sarà in grado di mantenere ciò che è stato promesso alla sua presentazione ufficiale, possiamo attenderci una vera rivoluzione per il traffico pesante e sono soddisfatto che siamo riusciti a piazzare questa nostra prenotazione che ci garantisce di essere tra i primi ad avere a disposizione questo automezzo rivoluzionario", precisa l'amministratore delegato Hannes Baumgartner.

Il Semi Truck promette prestazioni eccezionali, come un peso massimo a terra di 36 tonnellate ed è spinto da quattro motori elettrici indipendenti che muovono le ruote posteriori. Secondo quanto indicato dal costruttore statunitense, il guidatore siederà in posizione centrale rispetto alla carreggiata e sarà aiutato nel suo lavoro da una versione migliorata del sistema di guida semiautomatica in grado di mantenere velocità

e distanza dagli altri veicoli, di restare nella sua corsia e di frenare da solo in caso d'emergenza.

Con l'adozione di camion elettrici non soltanto in ambito urbano, dove da tempo sono presenti, ma anche per i trasporti europei, Fercam intende confermare la volontà di adottare immediatamente qualsiasi tecnologia a disposizione che migliori l'impatto ambientale dei suoi servizi. In zone particolarmente sensibili i camion elettrici potranno costituire un tassello importante per una tutela ambientale globale. "L'innovazione tecnologica è sicuramente il nostro migliore alleato per affrontare le problematiche ambientali; è da tempo che attendavamo questo camion elettrico che per noi costituisce la combinazione ideale con i nostri servizi intermodali. Siamo in contatto anche con la Daimler, nostro maggiore fornitore del parco automez-

zi, per il loro camion elettrico, ma non siamo ancora riusciti ad avere un impegno concreto, come pure non è stato



La Fercam è particolarmente attenta a tutti i livelli alle problematiche ambientali: è stata la prima impresa logistica europea a prenotare Tesla Semi Truck, il camion elettrico che promette grandi prestazioni

possibile averlo dal produttore svedese Einride, il cui prodotto è per noi molto interessante per la distribuzione. Certamente l'entrata di Tesla nel settore dei veicoli cargo comporta un'accelerazione in tutto questo sviluppo", conclude Baumgartner. ■



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

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

T. 02 6691567
www.assologistica.it



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

T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner



Ultimissime

La rivista



**Voucher digitalizzazione, via
alle domande dal 30/1/2018**

08/01/2018

Già dal 15 gennaio sarà però possibile accedere alla procedura informatica e compilare la domanda direttamente dal sito del ministero dello Sviluppo



AEROME

08/01/2018
Nel 2018



NOTIZIE, INTERVISTE, APPOFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

SVILUPPIAMO IL TUO MAGAZZINO, PEZZO DOPO PEZZO.

Le nostre soluzioni più innovative
per la **ricezione e spedizione** delle tue merci.



Linde MH offre soluzioni concrete per il tuo magazzino.

Studiamo processi e soluzioni in grado di minimizzare errori, danni e inefficienze perché oggi il magazzino non deve essere un costo ma un'opportunità, dove sviluppare il business e migliorare i risultati.

Per aumentare la produttività nella fase di ricezione e spedizione delle merci, mettiamo in campo tutta la nostra gamma di carrelli, unita ai nostri AGV, alle scaffalature, ai sistemi di automazione e ai

dispositivi di riconoscimento ed alle più avanzate soluzioni software. La nostra capillare rete vendita e di assistenza ci permette di offrire sempre soluzioni create su misura e adeguate alle tue esigenze.

Linde MH ti segue e ti consiglia in tutte le fasi di progettazione, fornitura, installazione e collaudo.

→ www.linde-mh.it

Numero Verde
800-200850