

N°3 MARZO 2013 Euro 5.00

# €uromerci

Audi: Roma n° 497 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano



## Alessandro Ricci

PRESIDENTE UIR

"INDUSTRIA

E LOGISTICA INSIEME

PER FAVORIRE L'EXPORT

DELLE NOSTRE IMPRESE"

## DOSSIER INTERMODALITÀ: DOV'È LA POLITICA?

PUNTO LEGALE

Costi minimi: la "palla" passa alla Ue

TRANSPOTEC

Tante voci senza un progetto

PORTUALITÀ

Bari guarda al sud-est del Mediterraneo

# EDIA EM

Il piacere della guida

quando  
l'affidabilità  
è turbo...



Facilità di manovra senza sforzo ... controllo totale  
Il nuovo motore diesel ed il nuovo sistema di iniezione standard  
per "turbo" ... il segreto delle più importanti delle produzioni.

## Di che cosa ti puoi fidare... ...veramente?

In tutto il mondo dove il lavoro dipende da un carrello  
elevatore, la gente si affida alla Mitsubishi.

Facendo parte di un gruppo industriale con una tecnologia  
all'avanguardia, la Mitsubishi Forklift Trucks ha assicurato  
una reputazione leggendaria per l'affidabilità dei suoi prodotti.

Ogni carrello elevatore è costruito per continuare a lavorare.....

... giorno dopo giorno ... anno dopo anno ...

qualunque sia il lavoro ... qualunque siano le condizioni.

Oltre al carrello Mitsubishi c'è una rete di concessionari esperti  
e preparati. Con proposte interessanti come finanziamenti  
a tasso agevolato siamo qui per aiutarvi. Oggi e domani.



Per maggiori informazioni  
su EDIA EM visitate:  
[edia-mitsubishi.com](http://edia-mitsubishi.com)



**DEGROCAR**  
insieme possiamo

Numero Verde 800 264 623

Oppure visita [www.mitsubishiforklift.com](http://www.mitsubishiforklift.com)

---

## **LOGISTICA FAI DA TE** **All'infinito, senza un piano?**

---

**NELL'ULTIMO EDITORIALE AUSPICAVAMO CHE IL NUOVO PARLAMENTO E IL NUOVO GOVERNO AL QUALE AVREBBE DOVUTO DARE VITA AFFRONTASSERO FINALMENTE E CON URGENZA LE TEMATICHE DEL TRASPORTO E DELLA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI IN ITALIA E ALL'ESTERO IN UN'OTTICA DI MIGLIORARE COSTI ED EFFICIENZA DELLA LOGISTICA, IN PRIMO LUOGO A FAVORE DELL'EXPORT, UNA DELLE POCHE CARTE POSITIVE CHE ABBIAMO ANCORA IN MANO. UN OBIETTIVO CHE VEDIAMO SEMPRE PIÙ LONTANO, MA CHE DIVIENE SEMPRE PIÙ URGENTE. SE UN LETTORE, ARMATO DI MOLTA PAZIENZA, LEGGESSE QUESTO NUMERO DI EUROMERCI SE NE RENDEREbbe FACILMENTE CONTO. AL TRANSPOTEC DI VERONA, COME RIFERISCE UN PUNTUALE SERVIZIO DI ORNELLA GIOLA, SI SONO LEVATE TANTE VOCI, TANTE RICHIESTE, MA OGNUNA PER SUO CONTO, DISEGNANDO INVECE CHE UN CONTESTO COERENTE UN PUZZLE INDISTRICABILE. A PADOVA, IN UNA TAVOLA ROTONDA, MERLO, MORETTI E RICCI HANNO DISCUSO A FONDO E SENZA ESCLUSIONE DI COLPI SULL'INTERMODALITÀ, MA IL RISULTATO È STATO CHE SENZA UNA POLITICA DEL SETTORE (CHE NELLA DISCUSSIONE, COME ABBIAMO TITOLATO, È STATA "IL CONVIATATO DI PIETRA") NON ANDIAMO PROPRIO DA NESSUNA PARTE: OGNUNO PROSEGUE SULLA SUA STRADA, EVENTO CHE FINORA NON HA DATO GRANDI SUCCESSI. SE A CIÒ AGGIUNGIAMO I DATI DEL "MALESSERE DEL PAESE" (VEDI BAROMETRO DELL'ECONOMIA) E LA SITUAZIONE DELL'AUTOMOTIVE CHE CI RIPIERTA AGLI ANNI '70 IL QUADRO È COMPLETO E, NELLA SUA COMPLETEZZA, SCORAGGIANTE.**



Assologistica

**EUROMERCI**



Cultura e Formazione

Assologistica

organizzano:

# 9a Edizione del Premio *Il* Logistico dell'Anno

**SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE  
AL 9° PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"**

L'edizione 2013 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Ambientale
- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'impresa
- Social responsibility
- Tecnologico
- Trasportistico (mono o multimodale)

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **30 giugno 2013**

Gli invii in formato word o pdf o power-point vanno effettuati:

via mail a [ogiola@euromerci.it](mailto:ogiola@euromerci.it)

oppure

per via postale a **Euromerci - Candidatura  
al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO  
Via Cornalia 19 - 20124 Milano**

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

# VI SEGNALIAMO

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

Redazione Milano  
Via Cornalia 19 - 20124 Milano  
tel. 02.669.1567 - fax 02.667.142.45  
internet: [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
e-mail: [redazione@euromerci.it](mailto:redazione@euromerci.it)

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

Direttore responsabile  
**Jean Francois Daher**

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

Stampa  
Mediaprint Milano

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

**Transpotec Logitec 2013**

**TANTE VOCI  
SENZA UN PROGETTO**

**20**

**Dossier Intermodalità**

**SUBITO UNA POLITICA  
INDUSTRIALE PER LA LOGISTICA**

**24**

**Dossier Intermodalità**

**TAVOLA ROTONDA A PADOVA:  
LA POLITICA "CONVITATO DI PIETRA"**

**26**

**Documento Eurispes**

**ITALIA IN CODA IN EUROPA  
PER IL CARGO FERROVIARIO**

**32**

**Portualità**

**BARI:  
SGUARDO A EST**

**38**

**Speciale Automotive**

**TORNATI  
AGLI ANNI '70**

**50**

**Magazzino del Mese**

**MAGAZZINO CON TRASLO  
PER IL SETTORE PHARMA**

**54**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

**4**

**NEWS**

**8**

**DALLE AZIENDE**

**10**

## CERTIQUALITY

IL LEADER DELLA CERTIFICAZIONE NELLA LOGISTICA  
E NEI TRASPORTI

CERTIQUALITY - Organismo specializzato nella Certificazione dei Sistemi di Gestione Aziendale per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e la Sicurezza sul lavoro, l'Energia - è il punto di riferimento per le Certificazioni rilasciate in Italia nei Settori della Logistica e dei Trasporti.

CERTIQUALITY è l'unico Istituto in Italia che effettua le Valutazioni SQAS ed ESAD, richieste dall'Industria Chimica per la qualificazione dei fornitori di servizi e dei distributori.

### CERTIFICAZIONE INTEGRATA

CERTIQUALITY promuove inoltre la crescita aziendale con la Certificazione integrata dei Sistemi di Gestione per la Qualità (ISO 9001), l'Ambiente (ISO 14001), EMAS, la Salute e la Sicurezza sui luoghi di lavoro (BS OHSAS 18001), l'Energia (ISO 50001).



ISTITUTO DI CERTIFICAZIONE DELLA QUALITÀ

Via Gaetano Giardino 4 - 20123 Milano - tel. 02 8069171  
fax 02 86465295 - [certiquality@certiquality.it](mailto:certiquality@certiquality.it)

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

VENEZIA: tel. 041 099.1302/2082 - BOLOGNA: tel. 051 38721.75/86

FIRENZE: tel. 055 377304/9060233 - ROMA: tel. 06 97271.006/098

NAPOLI: tel. 081 5620494 - BARI: tel. 080 2046136

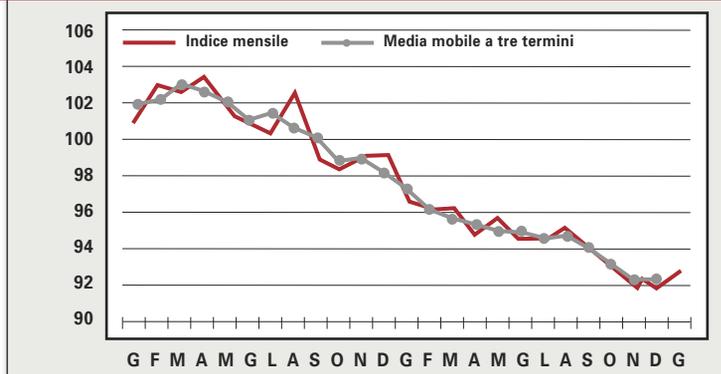
CATANIA: tel. 095 497087/0933262

## Italia: i dati del "malessere"

### Produzione industriale congiunturale

(gennaio 2011-gennaio 2013, variazione dell'indice sul mese precedente, indice 2010=100)

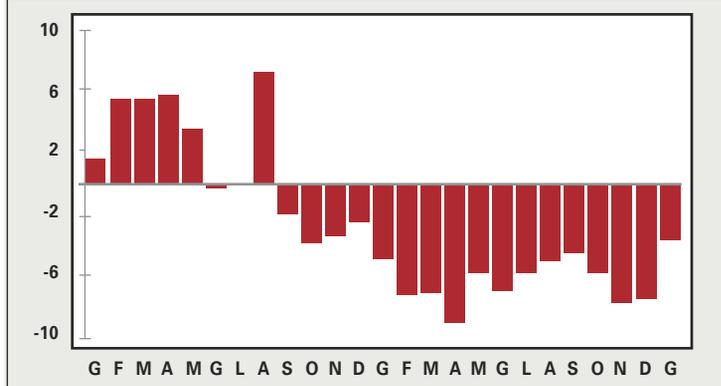
Fonte: ISTAT



### Produzione industriale tendenziale

(gennaio 2011-gennaio 2013, variazione % sullo stesso mese dell'anno precedente)

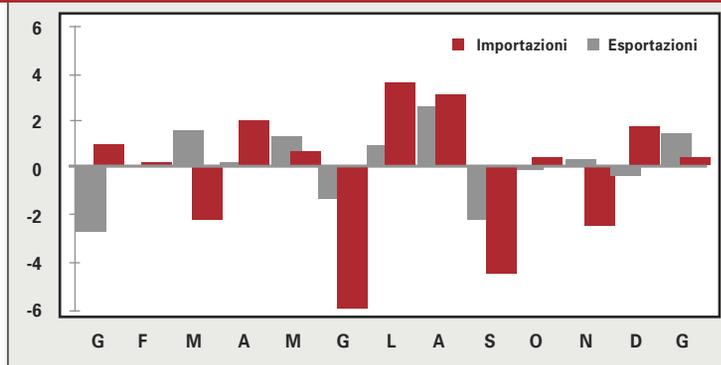
Fonte: ISTAT



### Flussi commerciali con l'estero

(gennaio 2012-gennaio 2013, variazioni % sul mese precedente)

Fonte: ISTAT



Come appare evidente dall'andamento dei grafici che pubblichiamo a fianco, la produzione industriale del nostro paese, in termini tendenziali, ossia considerando le variazioni percentuali sullo stesso mese dell'anno precedente, a settembre 2011 ha imboccato una strada negativa che ha continuato ininterrottamente a percorrere e continua ancora a percorrere: a gennaio 2013 abbiamo vissuto il 17° mese consecutivo con un risultato in "rosso" (a gennaio 2013, su gennaio 2012, meno 3,6%, dato corretto per gli effetti del calendario, avendo avuto lo scorso gennaio un giorno lavorativo in più rispetto a gennaio dell'anno passato). Il dato appare ancora più allarmante se consideriamo che nel gennaio 2012, su gen-

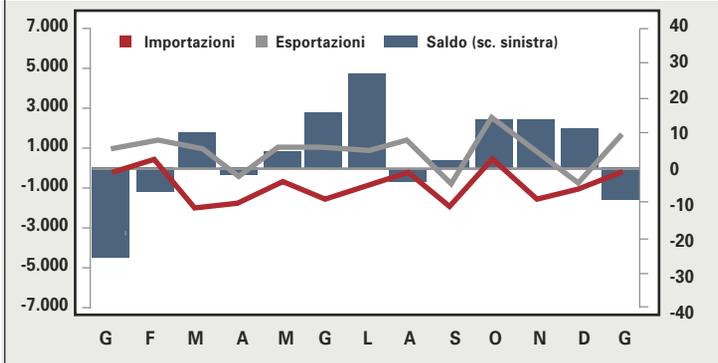


naio 2011, già si era registrata una flessione di oltre il 5%: continuiamo a flettere anche rispetto a parametri già di per sé stessi non certo brillanti. In termini congiunturali, ossia sul mese precedente, l'indice, sempre a gennaio 2013, ha avuto un leggero miglioramento (più 0,8%), ma non in grado di modificare il trend negativo del trimestre novembre-gennaio che ha perso, rispetto al precedente trimestre, l'1,9%.

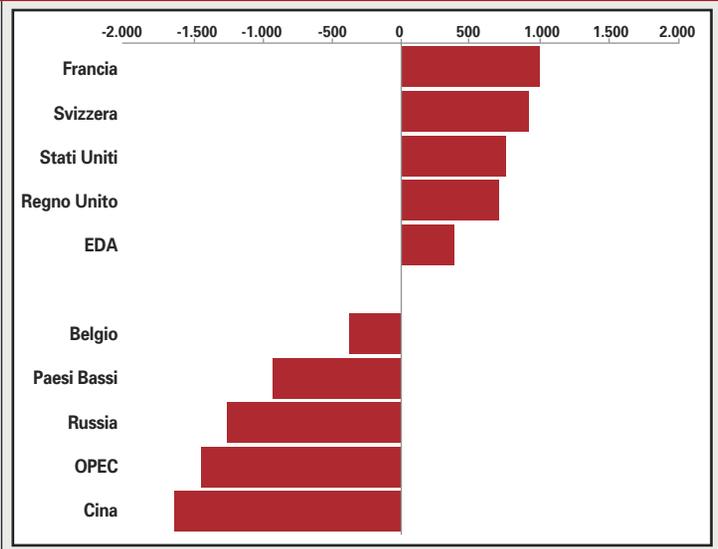
Sempre in termini tendenziali, rispetto a gennaio 2012, solo la produzione di beni di consumo cresce leggermente (più 0,8%), mentre calano in maniera significativa i beni intermedi (meno 6,0%), il comparto dell'energia (meno 5,0%) e i beni strumentali (meno 4,5%).



**Flussi import-export** (gennaio 2012-gennaio 2013, variazioni % Fonte: ISTAT sullo stesso mese dell'anno precedente e saldo commerciale in milioni di euro)



**Flussi import-export** (gennaio 2012-gennaio 2013, variazioni % Fonte: ISTAT sullo stesso mese dell'anno precedente e saldo commerciale in milioni di euro)



Un andamento di segno opposto hanno le esportazioni: lo scorso gennaio, rispetto a gennaio 2012, l'incremento è stato notevole, più 8,7%, con una forte accelerazione sui mercati extra Ue, più 17,6%, mentre quelli comunitari hanno segnato un più 2,6%. Basterebbe solo questo semplice dato per far comprendere quanto sia rilevante intervenire sulla logistica del paese, sui porti, sugli aeroporti, sul sistema doganale per aiutare le aziende, spesso medio-piccole, a esportare sui mercati di paesi sempre più lontani e quindi sempre più "difficili". Lo ripetiamo per l'ennesima volta ...

In particolare, c'è da segnalare che sull'aumento totale delle nostre esportazioni, quasi due punti percentuali sono dovuti alle vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (in primo luogo verso il Belgio), di macchinari e apparecchi n.c.a. verso i paesi Opec e di metalli di base e di prodotti in metallo verso la Svizzera. Sul fronte delle importazioni, crolla il petrolio greggio (meno 27,0%) e calano fortemente gli autoveicoli (meno 21,7%).

A pagina 6, rimanendo in tema dei "dati del malessere" che affliggono il paese, pubblichiamo due tabelle tratte dal recente rapporto Bes 2013 pubblicato dall'Istat in collaborazione con il Cnel. Si tratta di un elaborato molto avanzato, all'avanguardia in Europa, che mette insieme 134 indicatori che possono integrare e dare un significato molto più preciso allo scarno, e ritenuto sempre più insufficiente, "dato Pil", per valutare la situazione di un'economia e di una società.

Se osserviamo la prima tabella sul "rischio di povertà relativa", ci sono da sottolineare dati molto "forti": al 31 dicembre 2011, ancora prima quindi dell'aggravarsi della crisi, il 44% delle persone in Sicilia, il 37,1% in Campania, il 31,7% in Basilicata e in Cala- >

# BAROMETRO ECONOMIA

bria era sull'orlo della povertà. Mentre il dato del sud è del 34,5% (contro il 10,2% del nord, il 15,1% del centro e il 19,6% della media Italia). Anche la seconda ta-

bella sull'uscita precoce dal sistema istruzione e formazione" segna numeri che limitano la speranza e le possibilità di una ripresa: in Sardegna più del 25%

dei giovani tra 18 e 24 anni non studia più ed è fuori da qualsiasi programma di formazione, il 22% in Campania, quasi il 20% in Puglia.

## Indice di rischio di povertà relativa

Regione	Indice di rischio di povertà relativa 31/12/2011
Abruzzo	21,5
Basilicata	31,7
Bolzano	7,8
Calabria	31,7
Campania	37,1
<b>CENTRO</b>	<b>15,1</b>
Emilia-Romagna	8,3
Friuli-Venezia Giulia	9,6
<b>ITALIA</b>	<b>19,6</b>
Lazio	17,8
Liguria	12,1
Lombardia	9,3
Marche	13,7
<b>MEZZOGIORNO</b>	<b>34,5</b>
Molise	23,6
<b>NORD</b>	<b>10,2</b>
Piemonte	13,2
Puglia	30,3
Sardegna	22,7
Sicilia	44,3
Toscana	11,9
Trento	11,4
Umbria	13,3
Valle d'Aosta	8,4
Veneto	10,9

Unità di misura: per 100 persone

Fonte: Istat

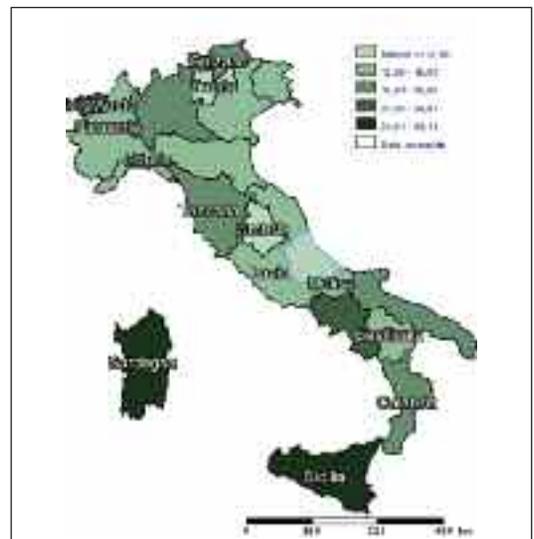


## Uscita precoce dal sistema di istruzione e formazione

Regione	Uscita precoce dal sistema di istruzione e formazione 31/12/2011
Abruzzo	12,8
Basilicata	14,5
Bolzano	18,2
Calabria	18,2
Campania	22
<b>CENTRO</b>	<b>15,9</b>
Emilia-Romagna	13,9
Friuli-Venezia Giulia	13,9
<b>ITALIA</b>	<b>18,2</b>
Lazio	15,7
Liguria	15
Lombardia	17,3
Marche	13,1
<b>MEZZOGIORNO</b>	<b>21,2</b>
Molise	13,1
<b>NORD</b>	<b>16,1</b>
Piemonte	16
Puglia	19,5
Sardegna	25,1
Sicilia	25
Toscana	18,6
Trento	9,6
Umbria	11,6
Valle d'Aosta	22,4
Veneto	16,8

Unità di misura: per 100 persone di 18-24 anni

Fonte: Istat



THE KOREA HERALD

## Alta velocità: concorrenza tra due imprese pubbliche

Il governo coreano ha deciso di costituire una seconda impresa pubblica nel settore dell'alta velocità ferroviaria. L'obiettivo è creare una concorrenza nel sistema ferroviario del paese, oggi monopolizzato dalla società di Stato Korea Railroad. Secondo il ministro del Territorio, dei Trasporti e degli Affari marittimi, la decisione dovrebbe essere ufficializzata a breve termine dal presidente Park Geun-hye per essere poi approvata dal parlamento. Alla nuova società saranno affidati i servizi del settore che dovrebbero entrare in funzione a partire dal 2015. Prima di prendere tale decisione, il ministero ha valutato la possibilità di dare in gestione tali servizi a una società privata.



Idea scartata in quanto avrebbe suscitato una forte opposizione nel paese, contrario in via di principio a che i privati possano lucrare sui servizi pubblici. Il governo è comunque fermamente convinto che una seconda impresa pubblica

aumenterà la competizione nel settore, porterà a una riduzione delle tariffe e accelererà le riforme che Korea Railroad sta introducendo nel suo ciclo amministrativo e produttivo. Riforme assolutamente indispensabili per fronteggiare il proprio forte deficit (si calcola che l'impresa perda mediamente ogni anno circa 450 miliardi di dollari). "L'impatto di porre sul mercato una nuova impresa pubblica può sembrare minore rispetto ad aprire una concorrenza con i privati, ma ci aspettiamo comunque che migliori l'attuale situazione e riduca gli effetti negativi del monopolio senza fare speciali favori ai privati", ha spiegato il ministro dei Trasporti, che ha aggiunto: "Siamo convinti che questa che stiamo introducendo si dimostrerà una valida e realistica alternativa al monopolio nel settore dei servizi alta velocità". La decisione sembra avere anche un appoggio in sede parlamentare. Cha Hyun-ryong, autorevole membro della commissione Trasporti e Affari marittimi, ha condiviso pienamente il progetto: "Non c'è una carta migliore che un'impresa pubblica per introdurre la concorrenza nel settore e per minimizzare contemporaneamente l'opposizione che i cittadini potrebbero manifestare alla comparsa di un secondo operatore". Istituire la nuova società, secondo fonti ministeriali, dovrebbe costare intorno ai 310 miliardi di dollari, che saranno erogati dallo Stato (nella foto, scorcio di Seul). ■

# CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI  
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** Sp.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

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

Gruppo FBH

## Il ministero dell'Ambiente "sbanda" sul trasporto merci

Il ministero dell'Ambiente ha pubblicato a febbraio un documento sul trasporto merci in Italia. Iniziativa assai lodevole, visto che tale argomento da lungo tempo non è preso in considerazione né dall'esecutivo né dal parlamento (che ha trascinato per anni sia la riforma della legge 84/94 sui porti sia quella della legge 240 del 1990 sugli interporti, non riuscendo a portarle all'approvazione finale prima della fine anticipata della legislatura). Tale desuetudine a trattare un simile argomento appare chiara dalla lettura del testo nel quale errori tecnici, definizioni errate, affermazioni generiche si sommano a valutazioni almeno discutibili. A mero titolo d'esempio, anche per ragioni di spazio, ne citiamo solo una. A pagina 28, a proposito degli interporti e del traffico combinato strada-rotaia, ricostruendone grosso modo la storia, il documento sottolinea che "il settore del trasporto ferroviario", in altre parole, le Ferrovie dello Stato, perché all'epoca alla quale si riferisce il documento erano in regime di monopolio, "è stato sostanzialmente 'trascinato' in questa rapida evoluzione e, causa la rigidità di ordine sia strutturale che gestionale, non ha potuto adeguatamente reagire per competenze nella acquisizione dei flussi di trasporto in ambito nazionale, venendo quindi gradualmente relegato ad un ruolo secondario e, soprattutto, non sufficientemente remunerativo rispetto al complesso dei costi fissi e variabili della produzione dei servizi". Una ricostruzione a dir poco sorprendente, che colloca la Fs in un ruolo subalterno (non si

capisce bene poi nei confronti di chi). In questo stesso numero di Euromerci, a pagina 26, parliamo del 40° anniversario della realizzazione dell'interporto di Padova. In questa cerimonia è stato ricordato un intervento, del 1970, del compianto Mauro Ferretti, a quel tempo direttore commerciale delle Fs, che per primo usò il termine "interporto" per denominare e individuare quelle infrastrutture dedicate a essere "il fulcro dello scambio di modalità". Ferretti, da "ferro-

viere", fu il principale "stratega" del trasporto combinato strada-rotaia, settore nel quale si impegnò a fondo anche in seguito, lasciate le Fs, alla guida della Cemat. Si può dire tranquillamente che le Ferrovie dello Stato furono all'avanguardia in Europa per quanto riguarda il traffico combinato. È vero che oggi hanno virtualmente abbandonato il settore perché trovano più remunerativo (e, aggiungiamo, anche più semplice da gestire) il trasporto passeggeri con l'alta velocità in primo piano, ma questa è un'altra storia che nulla ha a che fare con quella specie di "ineluttabilità" che traspare dalla lettura del documento del ministero dell'Ambiente. Sul quale torneremo nel prossimo numero (P.G.).

## Il parlamento europeo guarda alla logistica del Sud

"Il parlamento europeo guarda con grande interesse alle infrastrutture logistiche di rilevanza internazionale, ancor più a quelle localizzate nel sud Italia, in vista della programmazione del quadro comunitario 2014-2020. Nella nuova politica di coesione si impone una riflessione sullo scenario futuro che si apre per il Mezzogiorno, sulla qualità dei progetti da finanziare e sul ruolo degli investimenti infrastrutturali", ha detto il vicepresidente vicario dell'istituzione europea Gianni Pittella, in visita al Csi-Interporto Campano. "Realtà come questo Distretto - ha aggiunto - dimostrano che bisogna cambiare prospettiva e considerare il Meridione d'Italia non come la 'palla al piede' del nord, ma come spazio economico e sociale in cui mettere le ali per la crescita del paese. Il sud è l'unica area dove l'Europa e l'Italia possono crescere velocemente, a ritmi superiori alla media europea. L'Interporto Campano è una delle eccellenze che animano il sud del paese: per la sua posizione geografica e le connessioni con i porti, rappresenta un autentico 'ponte degli affari tra il sud e il mondo', essendo la porta meridionale dell'Europa". Al parlamentare europeo sono state mostrate le varie infrastrutture

di servizio presenti all'interno dell'area, tra cui la stazione ferroviaria - l'unica in Italia presente all'interno di un interporto - il polo del freddo, il terminal container, l'impianto di manutenzione dei treni NTV e alcune importanti realtà imprenditoriali che hanno sede nella struttura. L'Interporto Campano, con Cis e Vulcano Buono - il centro servizi progettato da Renzo Piano - costituisce un distretto che riunisce mille aziende e occupa 9.000 addetti, uni-



Nella foto, da sinistra, il presidente dell'Interporto Campano Gianni Punzo e il vicepresidente vicario del parlamento europeo Gianni Pittella

co in Italia, animato da una filiera integrata verticalmente di logistica, intermodalità, distribuzione all'ingrosso e retail.

## Allarme per l'aumento delle tasse portuali

L'aumento del 30% da quest'anno e di un ulteriore 15% dal 2014 delle tasse di ancoraggio e delle tasse sull'imbarco e sbarco delle merci nei porti rischia di far allontanare dal nostro paese i grandi gruppi armatoriali internazionali. È questo l'allarme lanciato dalla Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica-Confetra dopo che un decreto interministeriale Trasporti-Finanze ha adeguato gli importi dei tributi portuali che erano fermi dal 1993. Per una media nave da 8.000 teu, di circa 100 mila tonnellate di stazza, la tassa di ancoraggio mensile passa da 72 mila a 93 mila



euro nel 2013 e a 104 mila nel 2014. La tassa annuale, da sottoscrivere con abbonamento, passa da 158 mila a 204 mila euro nel 2013 e a 228 mila nel 2014. Per le portacontainer in servizio di transhipment di traffico internazionale, la tassa per ogni singolo scalo passa da 13 mila a 17 mila euro nel 2013 e a 19 mila nel 2014. Complessivamente per i porti si può stimare un maggior gettito di 60 milioni di euro. L'inasprimento delle tasse, derivato dall'adeguamento all'indice dell'inflazione degli ultimi anni, potrà essere in parte attenuato dalle Autorità portuali che decideranno di avvalersi della facoltà di diminuire fino al

l'azzeramento l'importo delle tasse. Una scelta che fino ad oggi è stata operata dai porti di transhipment di Taranto e Gioia Tauro per scongiurare la fuga dei traffici verso i porti del nord Africa ed europei più competitivi. Facoltà che peraltro è prevista in via transitoria e che la legge di stabilità 2013 ha prorogato solo fino al 30 giugno 2013. ■

**TimoCom** il trasporto del futuro!

### Caricatori, spedizionieri e trasportatori in un'unica piattaforma



- Ogni giorno fino a 300.000 carichi e mezzi disponibili
- Assegnazione di grandi commesse di trasporto in tutta Europa
- Pubblicazione tendine di trasporto e invia offerte
- 30.000 fornitori di servizi verificati
- Periodo di prova gratuito

**NOVITÀ**  
La più grande banca  
di magazzinaggio in  
Europa.



Ulteriori informazioni allo 08000 8466266.

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

## Autostore sbarca in Italia

Swisslog, fornitore globale di magazzini, centri di distribuzione e strutture ospedaliere, ha siglato due accordi (il primo con De' Longhi, leader nel mercato dei piccoli elettrodomestici, il secondo con un'importante azienda nel settore della bulloneria) per l'installazione dei primi due sistemi Autostore in Italia, che saranno operativi entro la fine dell'anno. Il rivoluzionario sistema di stoccaggio e picking di Swisslog è stato scelto dalle due aziende italiane per i molteplici vantaggi che offre in termini di modularità, velocità di stoccaggio e di flessibilità. Autostore è infatti una soluzione



modulare in grado di ottimizzare lo spazio disponibile ed è facilmente sviluppabile in edifici esistenti. Compatto ed espandibile, questo prodotto è basato su un sistema di cassette pla-

stiche sovrapposte al fine di ottenere la massima densità di stoccaggio: la merce viene gestita da robot operanti su una griglia d'alluminio, i quali, a loro volta, sono in grado di accedere a ogni postazione e servire ciascuna stazione di picking. I robot funzionano indipendentemente nel sistema, garantendo massima affidabilità e scalabilità. Grazie al know-how e all'esperienza acquisita negli innumerevoli impianti realizzati in oltre 50 paesi, Swisslog ha studiato un sistema capace di ottimizzare i processi di stock e picking attraverso una innovativa gestione dei contenitori. Il sistema Autostore garantisce, inoltre, ridotti consumi energetici.

## Degrocar: come reagire alla crisi economica

Per uscire dalla crisi bisogna guardare "oltre". Oltre l'Europa. È la strategia 2013 di Mitsubishi Carrelli Elevatori, di cui Degrocar è importatore ufficiale per l'Italia dal 1997. "Nel 2012 il mercato italiano è crollato del 30% - chiarisce il direttore commerciale, Roy De Ruijter - è inutile girarci attorno. Noi, in Italia, come Degrocar, siamo riusciti a resistere grazie ai rapporti di fiducia consoli-



dati con la nostra rete dei dealer e con la capacità di puntare di volta in volta sulla vendita o sul noleggio, sull'usato o sull'assistenza. Oggi però questo non è più sufficiente per ragioni di volumi. Oggi più che mai dobbiamo condividere ed essere protagonisti di un cambiamento, senza aspettare soluzioni che diversamente non arrivano". Tradotto, Mcfe, la casa madre, ha chiuso il proprio stabilimento in Olanda per trasferirlo a Helsinki, in Finlandia, dove nel 2009 ha acquistato il marchio Rocla, dal 2011 di proprietà assoluta Mitsubishi. Qui, dal prossimo 1° maggio, verrà trasferita la produzione dei carrelli da 48 a 80 volt. La produzione dei diesel è invece stata spostata in Cina, a Dalian, in una fabbrica interamente Mitsubishi nata due anni fa, con prodotto 100% giapponese. "In questo modo - spiega De Ruijter - non solo si abbattano i costi di realizzazione dei mezzi, perché la mano d'opera costa meno, ma si possono anche fornire i mercati di quei paesi oggi ancora in crescita. Ciò consentirà, anche a noi in Italia, di avere carrelli elevatori di altissima qualità e a prezzi contenuti". In questa "nuova" fotografia, i vantaggi sono anche per Degrocar e per i suoi clienti. "Per noi significa possibilità di avere sempre mezzi di ultima generazione, forse addirittura in tempi ridotti e senza aumento di costi". Nell'immediato, significa anche che Degrocar ha a disposizione, in "casa", un grande stock, in pronta consegna. "Per il 2013 - chiude De Ruijter - prevediamo un mercato piatto, senza tuttavia ulteriori cali. Per la ripresa, serviranno dai 12 ai 18 mesi, se ne parlerà dunque l'anno prossimo. E noi saremo in grado di soddisfare clienti vecchi e nuovi. Perché intanto, anche in Italia,



stanno nascendo nuovi modelli di impresa, che puntano sull'accorpamento e la cooperazione".

## Tesi e Banco Alimentare: la tecnologia solidale

Ma chi l'ha detto che la tecnologia è appannaggio solo del mondo delle imprese? Banco Alimentare, una tra le organizzazioni non profit più importanti in Italia, ha infatti siglato un accordo con Tesi, impresa leader nella fornitura di soluzioni software, per aderire al portale di logistica collaborativa TC1 GDO dedicato alle aziende della filiera della grande distribuzione. TC1 GDO, letteralmente "Tesi Collaboration 1" per la grande distribuzione, è la piattaforma che permette di condividere in tempo reale informazioni e documenti tra i diversi attori coinvolti nei processi distributivi (produttori, operatori logistici e distributori), creando efficienza e valore per tutti. Banco Alimentare, che da più di vent'anni recupera e distribuisce le eccedenze alimentari a fini sociali, grazie alla collaborazione con Tesi potrà conoscere in tempo reale la disponibilità di eccedenze offerte da produttori o retailer e pianificarne il ritiro in tutta Italia presso i punti raccolta della sua capillare rete (21 organizzazioni dislocate su tutto il territorio italiano), sfruttando eventualmente i mezzi con ritorni a vuoto offerti dagli aderenti. "Questo accordo - spiega Giuliana Malaguti responsabile approvvigionamenti di Banco Alimentare - ci fa fare un balzo in avanti di almeno dieci anni. Grazie a TC1 scoprire dove sono le eccedenze alimentari sarà

semplice e altrettanto lo sarà individuare quale dei nostri affiliati è disponibile a recuperarle per poi donarle alle oltre 8.000 strutture caritative convenzionate con noi. Il guadagno di efficienza e di efficacia è evidente: basta ricerche generiche delle eccedenze e viaggi a metà carico ma ritiri puntuali e schedulati. Il tutto a fini solidaristici". Naturalmente Banco Alimentare per rientrare in TC1 GDO non sborserà neanche un euro, in quanto partner non profit del programma. "Tesi ha deciso di fare la sua parte per il Terzo Settore facendo rientrare nel programma il Banco Alimentare a titolo completamente gratuito: ne condividiamo la mission e la metodologia e per questo siamo ben lieti di aiutarli, soprattutto in un momento come questo, così duro per moltissime famiglie italiane", spiega Roberto Graziotin, Business Demand Manager di Tesi.

## A Mantova, nuova sede Karrell, concessionario Om Still

La nuova sede, situata a Pontemerlano di Roncoferraro, è cinque volte più grande rispetto alla precedente e impiega circa 30 persone. Complessivamente la struttura occupa un'area di 6.000 metri quadrati, di cui 2.600 coperti, e ospita



gli uffici amministrativi, un'officina, un magazzino ricambi, una sala per corsi di formazione di circa 300 mq e ulteriori due piani dedicati a sviluppi futuri. Le aspettative di Karrell sulla nuova struttura sono infatti importanti sia in termini di fatturato, in considerazione della posizione strategica rispetto al nord Italia, sia in termini di

efficienza e produttività. La nuova sede di Mantova è infatti dotata di strutture e tecnologie assolutamente all'avanguardia: officina meccanica ed elettronica con pedane di sollevamento, carro ponte, sistemi di diagnostica e controllo, due forni di verniciatura, area di lavaggio e stoccaggio carrelli, magazzino verticale automatico per i ricambi. ■

# Revisori e sindaci

di Franco De Renzo

I doveri del Collegio sindacale sono indicati nell'art. 2043 c.c., ai sensi del quale il Collegio sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento. Secondo la norma di comportamento 3.7 CNDCEC, il Collegio sindacale conserva rilevanti funzioni di vigilanza nei riguardi del bilancio d'esercizio (e dei relativi documenti accompagnatori), anche quando non è incaricato della revisione legale, senza per questo sovrapporsi all'operato del revisore. Al Collegio sindacale è affidato il compito di fare osservazioni e proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione. Le osservazioni possono riguardare ogni profilo che i sindaci ritengano meritevole di segnalazione. Le proposte possono esprimersi nel senso dell'approvazione, della non approvazione o della modifica del progetto messo a punto dagli amministratori.

La norma di comportamento 5.3 analizza i rapporti tra Collegio sindacale e revisore legale sotto il profilo dell'intercambio della documentazione necessaria all'espletamento dei rispettivi compiti istituzionali. Dalla lettura del documento emerge che l'intercambio è, in linea di principio, reciproco. Emerge, però, una sorta di "superiorità gerarchica" della relazione del Collegio sindacale rispetto a quella del revisore, posto che la norma di comportamento afferma che "pur in presenza di un'espressa previsione normativa al riguardo, deve ritenersi che la relazione del soggetto incaricato della revisione legale sul bilancio debba precedere quella del collegio sindacale il quale, anche sulla base di questa può esprimere il suo fondato giudizio di merito". Inoltre, il revisore legale è tenuto a rendere disponibile al Collegio sindacale:

- i dati e le informazioni ritenuti rilevanti per lo svolgimento dell'attività di vigilanza, con particolare attenzione a quegli elementi di natura contabile rilevati dal revisore che possano costituire indizi di un comportamento illegittimo, o comunque anomalo, da parte della società;
- i dati e le informazioni rilevanti in ordine: all'osservanza della legge e dello statuto; alla struttura organizzativa e al sistema di controllo interno; alla continuità aziendale; al fun-

zionamento del sistema amministrativo-contabile;

- le comunicazioni e le richieste, scritte e verbali, del revisore agli amministratori e ai dirigenti;
- l'esistenza di fatti censurabili rilevati dal revisore.

Ribadisco che non esistono dati sensibili per i quali possa essere avanzato alcun veto da parte del consiglio di amministrazione o da altri in azienda. Ricordo che il Collegio sindacale è nominato dall'assemblea dei soci per controllare che l'operato del consiglio di amministrazione sia appropriato allo statuto sociale e alla legge. Forse è opportuno ricordare quanto previsto dall'art. 2403 bis del codice civile:

"I sindaci possono in qualsiasi momento procedere, anche individualmente, ad atti di ispezione e di controllo. Il Collegio sindacale può chiedere agli amministratori notizie, anche con riferimento a società controllate, sull'andamento delle operazioni sociali o su determinati affari. Può altresì scambiare in-

formazioni con i corrispondenti organi delle società controllate in merito ai sistemi di amministrazione e controllo e all'andamento generale dell'attività sociale ...".

Per quanto riguarda, poi, l'eventuale divulgazione di informazioni riservate, ricordo quanto previsto dall'art. 2407: "I sindaci devono adempiere i loro doveri con la professionalità e la diligenza richieste dalla natura del-

l'incarico; sono responsabili della verità delle loro attestazioni e devono conservare il segreto sui fatti e sui documenti di cui hanno conoscenza per ragione del loro ufficio".

Desidero, infine, ricordare quanto successo a un mio amico presidente del Collegio sindacale di una società una volta famosa. Quando si presentava il Collegio per la verifica, si aggiungevano vendite e crediti per 500 milioni di lire, quindi i conti avevano un buon tornaconto. Finita la verifica "il contabile" o chi per lui cancellava la registrazione e i conti ritornavano a essere negativi in modo marcato. Il mio amico ha impiegato cinque lunghi anni prima di convincere il pubblico ministero che aveva fatto quanto necessario e che la documentazione fornitagli era inappuntabile. Lo ha potuto dimostrare avendone conservato una copia. ■

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



# 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'efficienza 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 affermata l'esigenza imprescindibile 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 del settore della logistica e della Supply Chain, Workshop, convegni ed eventi a tema.

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

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattate:

**ASSOLOGISTICA** - Via Camilla 19 - 20124 Milano

Tel. 02 6691567 oppure 02 669 0319 - Fax 02 667142 45

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

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

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



## Assologistica

# Costi minimi di sicurezza, deciderà l'Europa

di Marco Lenti\*

Con ordinanza resa in data 15 marzo 2013 il Tar del Lazio, sciogliendo la riserva assunta nell'ambito dei vari ricorsi promossi, tra gli altri, da Confetra, Confindustria e dall'Autorità garante per la concorrenza e il mercato, ha rinviato in via pregiudiziale alla corte di giustizia della Comunità europea la questione se i costi minimi dell'autotrasporto disciplinati dal noto art. 83 bis L. 133/2008 e s.m.i. siano o meno compatibili con il diritto comunitario.

Nel fare ciò il Tar ha evidenziato che la predeterminazione dei costi di esercizio:

- a) non costituisce la misura attraverso la quale assicurare la sicurezza stradale, apparendo più idonee misure relative agli elementi da cui dipende la sicurezza stessa, quali le misure contenute nel codice della strada in materia di limiti di velocità, di rispetto dei tempi di guida, di manutenzione dei mezzi, ecc.;
- b) non costituisce neanche misura astrattamente idonea a garantire la sicurezza, se non in stretta correlazione con l'eventuale adozione di altre misure (non sussistendo garanzia che i maggiori margini di utile connessi a un livello minimo di prezzi siano destinati a coprire i costi per la sicurezza);
- c) ha un'efficacia nel tempo illimitata;
- d) è contraddetta dalla possibilità di

derogare ai costi minimi attraverso accordi volontari tra le organizzazioni associative di vettori e committenti. Inoltre, dipende da un organismo, l'Osservatorio, la cui composizione è in larga parte di soggetti appartenenti alle associazioni di categoria.

Alla luce di tali rilievi il Tar del Lazio, nel rinviare la questione

alla corte di giustizia della Comunità europea, ha affermato di dubitare che "sia compatibile con il diritto dell'Unione .... un sistema normativo che, in mancanza di una predeterminazione normativa di criteri diretti a disciplinare sia pure in via generale l'attività, nella sostanza, affida al-

l'accordo tra gli operatori economici privati la determinazione delle tariffe minime o, in subordine, ad un organismo che, per la sua stessa costituzione, non presenta sufficienti condizioni di indipendenza rispetto alle valutazioni ed alle scelte degli stessi operatori del settore". La parola ora passa alla corte della giustizia della Comunità europea la quale dovrà stabilire se i costi minimi dell'autotrasporto sono compatibili o meno con il diritto comunitario. In caso di incompatibilità il sistema dei costi minimi dovrà essere disapplicato dai tribunali italiani, con la conseguenza che nulla sarà dovuto ai vettori oltre ai noli pattuiti in via contrattuale. ■



\* **Studio legale Mordiglia**

20145 Milano - Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

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

# EUROMERCI

## il mensile di logistica

ATTUALITÀ - INCHIESTE - INTERVISTE - FOCUS



I FOCUS 2013

### Gennaio-Febbraio

- Sistema Interportuale
- Speciale dedicato ai Carriers Express

### Marzo

- Cargo Aereo
- Speciale dedicato alla Logistica Automotive

### Aprile

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

### Maggio

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

### Giugno

- Filiera Fredda
- Speciale dedicato al Trasporto Intermodale

### Luglio-Agosto

- Logistica del Farmaco
- Speciale dedicato al Mercato Immobiliare

### Settembre

- Logistica del Fashion
- Speciale dedicato alla Reverse Logistics

### Ottobre

- Material Handling
- Speciale dedicato all'Autotrasporto

### Novembre

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

### Dicembre

- City Logistics
- Speciale dedicato ai Mercati Asiatici

# Una recente sentenza che suscita

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

**U**na recentissima sentenza della commissione tributaria regionale di Milano ha respinto un appello avverso la sentenza di primo grado, emessa dalla commissione tributaria provinciale di Como, in relazione alle sanzioni irrogate dall'ufficio delle dogane di Como, nei confronti di un doganalista nella sua veste di rappresentante diretto.

## Nel merito

Il doganalista in questione, regolarmente iscritto all'albo, ha sottoscritto alcune dichiarazioni di importazione in rappresentanza diretta della società X (la rappresentanza diretta, si ricorda, è quel tipo di rappresentanza nella quale il rappresentante agisce in nome e per conto del rappresentato); tale rappresentanza è stata acclarata in calce su ognuna delle dichiarazioni in questione, il doganalista inoltre ha operato con mandato scritto e quindi nel rispetto delle norme e prassi vigenti in materia. L'agenzia delle dogane, in un accertamento postumo sulle dichiarazioni doganali, effettuato con accesso presso la sede della società X importatrice delle merci, ha contestato maggiori diritti derivanti da una non inclusione di "royalties" nel valore imponibile ai fini doganali (le royalties consistono nei corrispettivi e diritti di licenza gravanti sulle merci oggetto di importazione, relativi alla loro fabbricazione, vendita o impiego - brevetti, progetti, modelli e know-how, marchi commerciali o di fabbrica e modelli depositati, diritti d'autore - e concorrono alla determinazione dell'esatto valore della merce in dogana).

È appena il caso di sottolineare che nella "rappresentanza diretta" unico responsabile è il rappresentato, il rappresentante diretto non risponde dell'obbligazione doganale in quanto funge semplicemente da "nuncius" ovvero colui che riporta per conto di un altro soggetto una dichiarazione. Infatti in rappresentanza diretta si dice che il dichiarante non è lo spedizioniere, ma il soggetto importatore, acquirente della merce.

Il doganalista risponde di maggiori diritti solo nei limiti della diligenza del professionista, ovvero quando, a fronte di dati

inesatti nella dichiarazione doganale, avrebbe dovuto accorgersene in base al suo dovere di sorveglianza sulla regolarità dell'operazione doganale. Il debitore, quindi, in caso di maggiori diritti accertati dall'autorità doganale è solo il dichiarante, ossia l'importatore (si veda l'art. 201, 3 comma, del codice doganale comunitario). Parimenti l'eventuale sanzione, che scaturisce dall'accertamento di maggiori diritti dovuti, viene posta a carico esclusivo dell'importatore quando quest'ultimo ha causato l'errore incolpevole dello spedizioniere, non fornendo la documentazione e le informazioni necessarie o tacendo circostanze ed elementi di fatto (in modo doloso o

colposo): si veda in proposito l'art. 10 del D.Lgs n.

472/1997. In sintesi, nel caso di rappresentanza

diretta eventuali sanzioni sono applicate

al solo rappresentato (dichiarante),

salvo ovviamente i casi di difetto, eccesso o mancanza del potere di rappresentanza.

L'agenzia delle dogane, nel caso in narrativa, non ha ravvisato la colpevolezza dei dati inesatti al doganalista in quanto non è stato notificato alcun avviso di rettifica dell'accertamento. Ora, se nessuna pretesa a titolo di maggiori diritti è stata richiesta dalla dogana come è mai possibile

ritenere il doganalista responsabile delle sanzioni? Sia la commissione tributaria provinciale di

Como, sia la commissione tributaria regionale di Milano hanno invece motivato le loro decisioni in questi termini:

... "l'articolo 11 comma 2 del D. Lgs. 472/97 stabilisce che fino a prova contraria si presume autore della violazione chi ha sottoscritto ovvero compiuto gli atti illegittimi, ponendo una responsabilità solidale del soggetto nell'interesse del quale ha agito la persona che ha commesso l'infrazione"....

... "l'art. 11 non distingue tra rappresentante diretto o indiretto in dogana ricollegando la responsabilità per la sanzione a chi ha materialmente posto in essere gli atti illegittimi"...

A parere di chi scrive non è stato tenuto conto del principio della personalità della sanzione amministrativa, codificato dall'art. 2, comma 2, del D. Lgs n. 472/1997; non si è poi tenuto conto del principio di imputabilità della sanzione amministrativa, ai sensi di quanto disposto (e sopra riportato) dall'art. 10 del d. Lgs. 472/1997, in tema di errore incolpevole del-



# molte perplessità

lo spedizioniere; infine, non è stato preso in considerazione dall'autorità giudiziaria, l'art. 7, comma 1, del D.L. 269/2003, convertito in L. 326/2003, che dispone: "le sanzioni amministrative relative al rapporto fiscale proprio di società o enti con personalità giuridica sono esclusivamente a carico della personalità giuridica". Tale norma è da leggersi unitamente all'art. 11 del D. Lgs. n. 472/1997, citato nelle motivazioni di condanna dalle sentenze di primo e secondo grado, con questa importante conseguenza: se il soggetto tenuto all'osservanza delle norme tributarie è una



persona giuridica, l'accertata violazione di quelle norme comporta l'applicazione di una sanzione alla sola persona giuridica!

## Considerazioni

Stante il quadro normativo, piuttosto chiaro, non

si capisce come l'autorità giudiziaria abbia condannato lo spedizioniere, quando, in caso di rappresentanza diretta, risulta chiaro che la sanzione deve essere applicata solo e soltanto alla persona fisica o giuridica in nome della quale è presentata la dichiarazione doganale. ■

**quid**  
INNOVATION ITALY

28-29 MAGGIO 2013  
CENTRO CONGRESSI  
MILANOFIORI - MILANO



**INNOVAZIONE: ICT,  
TRACCIABILITÀ  
E SICUREZZA**



QUID: l'innovazione dei processi e dei servizi guidata dall'ICT

[www.qu-id.it](http://www.qu-id.it)

Organizzato da  
>>> wise media

# Complessità delle competenze

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

L'azienda Oceanogate Italia, la nuova impresa ferroviaria del Gruppo Contship Italia, lanciata nei primi mesi del 2012, sta realizzando un importante progetto di formazione rivolta a giovani in cerca di lavoro, e motivati a intraprendere un percorso professionale nel settore. Il progetto, dal titolo "Tecnico ferroviario polivalente per lo svolgimento delle attività di manovra, formazione, verifica e patente propeedeutica alla condotta del treno" è realizzato con il contributo della provincia della Spezia (a valere su fondi FSE) e in collaborazione con la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Il tecnico ferroviario polivalente è la figura professionale che effettua tutte le operazioni a terra di preparazione del treno sia in partenza sia in arrivo e che durante il tragitto è di aiuto al macchinista in caso di eventuale emergenza ovvero di guasto al treno.

Il corso, della durata di 1.120 ore, consentirà agli allievi di conseguire le abilitazioni alla manovra del treno, alla verifica tecnica dei carri e alla compilazione dei documenti di trasporto.

Prevede anche il conseguimento dell'abilitazione di secondo agente di condotta affinché, dopo le 130 guide in affiancamento al macchinista titolare, gli allievi possano in futuro accedere anche alla qualifica di macchinista. La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, partner del progetto, realizza fin dalle sue origini servizi di reclutamento per conto di imprese ed enti interessati ad ampliare il proprio organico, o che siano alla ricerca di profili specifici da inserire all'interno della propria struttura. Svolge così un'importante azione di incrocio tra domanda e offerta di lavoro, nonché di formazione e di valorizzazione dell'offerta, in funzione della domanda esistente. In relazione a questo tipo di servizio, risulta particolarmente significativa l'organizzazione di percorsi specifici espressamente modulati sulle esigenze di aziende ed enti interessati ad assumere nuovo personale, con la finalità di far acquisire ai partecipanti le competenze necessarie a tale inse-



rimento. "Abbiamo realizzato già diversi percorsi formativi che prevedevano da parte delle aziende e degli enti coinvolti un impegno all'assunzione - sottolinea Genziana Giacomelli, direttore della Scuola - Abbiamo svolto questo tipo di attività non soltanto per singole realtà che necessitavano al proprio interno di nuove risorse, ma lo abbiamo fatto anche per realtà istituzionali che hanno promosso questa iniziativa a favore del settore o del territorio da esse rappresentato. Un esempio in questo senso è rappresentato dall'Autorità portuale di Savona e dall'Autorità portuale di Piombino, che ci hanno richiesto un supporto qualificato per favorire l'occupabilità nel settore portuale dei territori in cui operano".

"Le competenze su cui lavoriamo - prosegue Genziana Giacomelli - sono ovviamente in larga parte competenze di tipo specialistico, in funzione delle specifiche esigenze dettate dalla richiesta. Ma non esauriscono la complessità delle competenze che aiutano i giovani non solo a inserirsi, ma anche a permanere efficacemente nel

mondo del lavoro. Per questo molta insistenza è fatta su competenze di tipo anche trasversale, con particolare riferimento ad aspetti di sicurezza, motivazione, comunicazione, lavoro di gruppo". Particolare soddisfazione ha espresso Giancarlo Laguzzi, amministratore delegato di Oceanogate Italia: "Questo progetto rappresenta per noi un grande risultato, in controtendenza rispetto alle drammatiche notizie che leggiamo tutti i giorni in merito agli andamenti del mercato del lavoro in Italia. È una nuova fase di sviluppo per la nostra società che ha chiuso il primo anno di attività con 15 milioni di euro di fatturato e 817.000 treni-km operati. Numeri importanti in un mercato, quello ferroviario, che continua a essere fortemente penalizzato da una visione del sistema dei trasporti di breve termine ma che siamo certi rappresenti una chiave fondamentale per la crescita sostenibile ed efficiente della logistica nel nostro paese". ■

# SERDOCKS

## CONSULENZE

Serdocks fornisce supporto agli operatori logistici per:

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

## SERVIZI

Serdocks eroga servizi alle aziende per:

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

## COMUNICAZIONE

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

È editore di:

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

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

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



**SERDOCKS** S.R.L.

# A Verona, tante voci senza un progetto

Nella sessione plenaria del Forum molti interventi su logistica e autotrasporto: settori sempre più alla ricerca di una propria identità.

di **Ornella Giola**

“**L**ogistica e trasporti sostenibili per l'ambiente, per le aziende, per la mobilità, per lo sviluppo economico e sociale”. Così intitolava la sessione plenaria del Forum internazionale della logistica e dell'autotrasporto tenutasi il 1° marzo nell'ambito di Traspotec Logitec 2013, il salone della logistica integrata e dei trasporti organizzato da Fiera Milano a Verona, dopo ben cinque anni di assenza (quasi un'eternità in tempi di comunicazione in tempo reale).

Dopo i saluti di Michele Perini ed Ettore Riello, presidenti rispettivamente di Fiera Milano e Veronafiere, hanno preso la parola Antonio Fallico, presidente di Banca Intesa a Mosca e console onorario di Russia a Verona (ha richiamato il ruolo strategico del trasporto intermodale per poter svolgere un ruolo di primo piano nelle esportazioni con la Russia), Marco Melacini dell'Osservatorio sulla contract logistics del Politecnico di Milano (ha delineato i trend della terziarizzazione logistica in Italia e in particolare sottolineato il ruolo crescente dello strategic outsourcing) e Stephen Perkins, direttore ricerche

dell'International Transport Forum presso l'Oecd (per combattere la frammentazione del settore, specialmente in Italia, ha ricordato l'importanza degli investimenti in information technology; ha sostenuto anche che occorre destinare gli investimenti pubblici per ridurre i costi, favorendo progetti a breve termine e stimolando la crescita dei posti di lavoro).

È stata quindi la volta delle associazioni di categoria. Ad aprire i lavori Roberto Vavassori di Anfia (Associazione na-



zionale fra industrie automobilistiche). “Il mercato dell'autotrasporto è in forte crisi - ha detto - oggi il nostro mercato domestico è l'Europa: bisogna crescere e in fretta, perché la competitività è notevole e ‘piccolo non è più bello’. Occorrono misure pratiche per svecchiare il parco veicoli italiano, trovando soluzioni (anche legislative

con bonus o esenzioni fiscali) che rendano i nostri mezzi più sicuri, efficienti, meno inquinanti e capaci di un maggior coordinamento tra le differenti modalità di trasporto. È poi fondamentale investire in information technology. Ci vuole infine una politica industriale seria e un reale allineamento coi competitor europei, riducendo pure i costi energetici”. Francesco Del Boca, vicepresidente del comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori ha lanciato una provocazione

agli operatori logistici, chiedendo loro di sedersi attorno a un tavolo con gli autotrasportatori, al fine di trovare una mediazione che porti vantaggi per tutti. Razionalizzazione è stata la parola d'ordine portata avanti dal presidente di Assologistica, Carlo Mearelli, il quale ha ribadito come: “piccolo non sia bello e la supply chain è fatta per sistemi di aggregazione. È tempo di scegliere e di puntare su una rappresentatività (di Ordini e Albi che non hanno eguali in altri paesi) più aggregata”. Mearelli ha accolto il monito di Del Boca a una maggiore collaborazione tra mondo dell'autotrasporto e della logistica. “Dobbiamo dialogare in modo più adeguato - ha sostenuto - l'indu-

stri

stria italiana ci chiede un supporto tutti assieme". A favore del recupero della centralità della portualità italiana in Europa e nel Mediterraneo si è dichiarato Paolo Ferrandino, segretario generale di Assoporti, secondo il quale "occorre fare dei porti un sistema logistico. Stiamo pagando una visione di chiusura: è tempo invece di ragionare con gli interporti, diventando nodi effettivi di una rete. Solo da qui parte il recupero dei

nostri porti". Col suo fare schietto Alessandro Ricci, presidente di Unione Interporti Riuniti, ha detto di aspettarsi dal nuovo governo immediatamente provvedimenti operativi con una visione complessiva, a cominciare dalla riforma dei porti e degli interporti e dal concepire ragionamenti seri e concreti sull'intermodalità mediante la selezione di alcune aree (Nord Est, Nord Ovest, Puglia e Campania). "La politica - ha concluso Ricci - deve fare scelte coraggiose per abbattere quegli elementi che hanno frenato il cambiamento". Giovanni Costan-



### **Il cargo aereo paga in modo molto pesante l'assenza di un vettore nazionale**

tini, cargo manager di Sea-Aeroporti Milano ha ricordato il ruolo strategico dell'air cargo e le inefficienze che caratterizzano questo settore in Italia, partendo dall'assenza di un vettore nazionale che crei il cosiddetto effetto hub e dall'eccessiva presenza di traffico aviocamionato che drena business verso gli scali europei. Costantini, così come aveva già detto Ricci nel suo intervento, ha ribadito la necessità di superare la soluzione "franco fabbrica" da parte dei produttori italiani, in quanto finisce per lasciare la regia dei traffici in

mano straniera. "Bene aveva fatto il Piano nazionale della logistica - ha concluso il manager di Sea - nell'indi-

care il trasporto come leva competitiva delle attività di export". Stefania Pezzetti, presidente di Fedit-Federazione dei Trasportatori (già Federcorrieri), ha portato al centro della discussione il tema della city logistics, sottolineando come nel nostro paese manchi un quadro di riferimento comune e condiviso, lasciando ogni amministrazione comunale libera di decidere in modo del tutto autonomo. Inoltre, ha aggiunto: "Occorre un accreditamento, facilitando le aziende che seguono percorsi virtuosi con anche l'uso di mezzi eco-sostenibili. Credere comunque di passare subito al solo trasporto elettrico è però un'utopia per varie ragioni (assenza di infrastrutture, mancanza di veicoli di tutte le portate, mezzi troppo cari)". Per Paolo Uggè, vice-presidente di Confcommercio, occorre un trasporto con regole e un sistema che rispetti le regole. "Il tema della mobilità - ha precisato - deve essere centrale per poter vincere in competitività". Nel suo intervento Eleuterio Arcese, presidente di Anita, l'associazione nazionale delle imprese di autotrasporto di Confindustria, ha tuonato contro l'eccesso di >



burocrazia, fenomeno italico che danneggia sia la nostra economia sia il settore dei trasporti. Mauro Squarcia, presidente di Confartigianato Trasporto e Logistica, ha polemizzato con quanto sostenuto da Vavassori e Mearelli in merito al fatto che “piccolo non è bello”: “La maggior parte delle 80 mila aziende che compongono il mondo dell’autotrasporto nazionale prevede un parco da 1 a 5 veicoli; proprio per questa ragione occorre puntare sull’aggregazione. D’accordo

mettersi intorno a un tavolo per trovare una mediazione, ma se si parte dall’idea che piccolo sia brutto non si parte col piede giusto”. L’Aci per bocca di Lucia Pennisi ha reclamato una “cabina di regia” della mobilità con linee guida nazionali, dicendosi anche contraria a incentivi a pioggia per il rinnovo del parco veicoli, agendo invece sulla fiscalità. In chiusura

ricordato come il trasporto su gomma abbia posto rimedio alle carenze logistiche del nostro paese. “Occorre ricostruire la Consulta (soppressa dal governo Monti, ndr) - ha detto Giachino - includendo anche l’associazione nazionale dei comuni e le associazioni precedentemente escluse”.

Oltre alla sessione plenaria, il Forum prevedeva sei workshop tecnici dedicati a logistica sostenibile, trasporto aereo, internazionalizzazione delle imprese, city logistics, al futuro del sistema intermodale italiano e all’innovazione tecnologica nel trasporto. Nelle due giornate (28 febbraio e 1° marzo), l’evento ha registrato la partecipazione di oltre 600 addetti ai lavori, provenienti non solo dal mondo della logistica e dei trasporti, ma anche dai principali settori dell’industria manifatturiera. Qualche

dato infine sulla manifestazione, che è proseguita anche il 2 e il 3 marzo: 20.753 operatori hanno visitato i quattro giorni di manifestazione, 1.800 quelli presenti ai convegni, 40.000 i metri espositivi, 195 gli espositori (com-



dei lavori, Mino Giachino, già sottosegretario ai Trasporti ed ex-presidente della Consulta dell’autotrasporto e della logistica, ha

prese le Case produttrici di veicoli quali Iveco, Man, Mercedes-Benz e Daf), 7 le aree esterne affollate di pubblico per gli eventi, con oltre 1.000 test drive effettuati. ■



# Adeguare domanda e offerta

Il sistema logistico nazionale, oggi a livello terrestre fondato in maniera quasi esclusiva sull'autotrasporto, appare sempre meno in grado di dare soluzioni efficienti ai problemi della movimentazione delle merci e ad aiutare, anche sui mercati internazionali, la competitività dei prodotti delle nostre imprese. Un'alternativa potrebbe essere fornita dall'intermodalità strada-rotaia, con l'impiego della ferrovia, in primo luogo, sulle medie-lunghe distanze. Un'alternativa che potrebbe venire incontro alle esigenze dei produttori. Però, per costruirla, serve una ferrovia più impegnata sul settore cargo.

# Subito una politica industriale logistica

“È necessaria una terapia d’urto sul franco fabbrica, serve far crescere l’outsourcing e uno o più player nel settore. Serve anche più ferrovia”, afferma Alessandro Ricci, presidente della Uir.

di Paolo Giordano



ALESSANDRO RICCI

**P**resentando recentemente il rapporto sul sistema italiano degli interporti (vedere il numero scorso di *Euromerci*, gennaio/febbraio 2013, ndr) il presidente dell’Unione interporti riuniti Uir, Alessandro Ricci, ha precisato: “Nel rapporto c’è un elemento molto significativo. Quando nel corso degli ultimi tempi abbiamo sostenuto che era necessario razionalizzare il sistema degli interporti, che era inutile ipotizzare nuovi insediamenti logistici nel nostro paese, non lo dicevamo a caso. Infatti, la fotografia che presentiamo è tale da farci affermare che l’attuale sistema interportuale ha qualcosa come 15 milioni di metri

quadrati di superfici ancora da utilizzare. Se consideriamo che queste potenzialità sono in gran parte distribuite sulle principali direttrici italiane, sui più importanti corridoi europei, possiamo dire che esistono le condizioni, le potenzialità per essere maggiormente competitivi e per essere anche prontamente operativi. Infatti, questa ulteriore capacità è immediatamente fruibile perché è già nella disponibilità degli interporti e ha già una precisa destinazione urbanistica”. Tale capacità “aggiuntiva” degli interporti si andrebbe ad assommare

a quelle che già, fuori dalla rete interportuale, sono operative o urbanisticamente già destinate all’attività logistica. Non servono, quindi, nuovi impianti. Il problema centrale per dare efficienza al sistema nazionale “mobilità merci” non sta nelle strutture. Cosa allora serve? La domanda la poniamo allo stesso Ricci, nella sede dell’interporto di Bologna, del quale è presidente.

“Questo paese dovrà avere un governo, al quale chiederemo una terapia d’urto sulla logistica. Una terapia che ritengo si debba basare su quattro pilastri. Primo: ci sono due proposte di

legge, una sulla riforma della 84/94 sui porti e l’altra sugli interporti, che sono state già approvate entrambe in un ramo del parlamento. Queste due leggi devono essere convogliate subito in un unico provvedimento organico dedicato a una nuova politica per la logistica. Questo è il secondo pilastro: occorre avviare una politica industriale del settore che sia strettamente connessa con il mondo produttivo, con le nostre imprese. Tale politica deve prevedere con urgenza una terapia d’urto sul franco fabbrica. Terapia che può essere portata avanti

con diverse modalità, ad esempio, la leva fiscale, ma che è assolutamente necessaria per modernizzare e rendere più competitivo il nostro export. Parimenti va favorita la crescita dell’outsourcing nel settore e bisogna far crescere uno o più player che siano in grado di misurarsi con un commercio sempre più globale. Terzo punto: bisogna valorizzare l’intermodalità dentro un disegno globale per la mobilità delle merci e per la logistica, destinando precise risorse al settore in maniera finalizzata. Infine, sulla base di queste scelte occorre che siano effettuati interventi

**Serve una legge organica che regoli la logistica**



infrastrutturali, parlo di microinterventi, che devono superare i colli di bottiglia che oggi ostacolano il fluire delle merci da porti e interporti.

**A PROPOSITO DELL'APPROVAZIONE DELLA LEGGE DI RIFORMA SUGLI INTERPORTI, IN PARLAMENTO, PARE, CI SIANO STATE DIFFICOLTÀ DA PARTE DEL "MONDO" PORTUALE. QUAL È LA SUA OPINIONE?**

■ Credo che porti e interporti siano due entità che si devono integrare nella realtà e che possano trovare sinergie importanti. Questo è il risultato al quale dobbiamo puntare.

**SE CONSIDERIAMO CHE DELLE COSE DI CUI LEI PARLAVA PRIMA, SI DISCUTE DA DECENNI, CHE NEL NOSTRO PAESE SONO STATI DIBATTUTI, VARATI CINQUE/SEI PIANI NAZIONALI DELLA LOGISTICA SENZA CHE NULLA O QUASI NULLA CAMBIASSE, APPARE DIFFICILE CHE DATA LA SITUAZIONE POLITICA GENERALE DEL PAESE UN GOVERNO POSSA METTERE MANO SUBITO A TUTTE QUESTE INIZIATIVE ...**

■ Il problema sta nell'approccio agli aspetti logistici che caratterizzano, in generale, il nostro sistema produttivo.

Un approccio che deve cambiare. La riforma dei porti e degli interporti sono due provvedimenti che sono stati a lungo già dibattuti ed entrambi, come dicevo, già approvati da un ramo del parlamento. È stato fatto un lungo confronto sull'ultimo Piano nazionale della logistica, sono stati fatti approfondimenti, analisi, studi, anche se poi tutto ciò non ha avuto alcuno sbocco normativo e di carattere legi-

economico del paese, soprattutto in un'ottica come l'attuale molto mirata alla crescita delle esportazioni. È avvenuto in Francia e soprattutto in Olanda e Germania, perché non deve avvenire da noi?

**UNA DIFFERENZA CON QUESTI PAESI LA POTREMMO TROVARE SUBITO NELLA FUNZIONE CHE SVOLGE LA FERROVIA NEL SETTORE MERCI. DA NOI, COME SAPPIAMO, LE MERCI, SPECIALMENTE PER TRENITALIA, E NON È COSA DA POCO, SONO UN PRODOTTO DI SERIE B. NON È UN PROBLEMA?**

■ In un recente passato, lei mi ha fatto la stessa domanda. Continuo a risponderle nello stesso modo. In primo luogo, auspico che vada avanti la liberalizzazione del settore, in maniera di porre tutte le imprese ferroviarie cargo sullo stesso piano. Da noi, a Bo-

logna, contiamo su sette/otto imprese, tra cui anche, ovviamente, Trenitalia. Con regole più favorevoli, le imprese private possono crescere. Poi toccherà al governo, al parlamento, alle Ferrovie dello Stato valutare il rilievo del settore per l'economia del paese. È certo che un maggiore interesse dell'impresa ex monopolista per il cargo è indispensabile. ■



slativo. Credo che ci siano quindi le condizioni per mettere in pista a breve scadenza un provvedimento in grado di rilanciare su basi nuove tutto questo lavoro. Ci vuole un po' di coraggio e un po' di determinazione. E occorre anche capire che il miglioramento della logistica italiana è un aspetto determinante per lo sviluppo industriale ed

TAVOLA ROTONDA A PADOVA

# La politica, convitato di pietra

Merlo, Moretti e Ricci parlano di tutto,  
ma manca chi decide

di **Paolo Giordano**



**L**a tavola rotonda organizzata dall'interporto di Padova nell'ambito della manifestazione per festeggiare il 40° anniversario della struttura ha visto impegnati Luigi Merlo, presidente di Assoport, nonché presidente dell'Autorità portuale di Genova, Mauro Moretti, amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, Alessandro Ricci, presidente dell'Unione interporti riuniti-Uir, e, inoltre, sul fronte istituzionale, Renato Chisso, assessore alla Mobilità e alle Infrastrutture

della Regione Veneto. "Oggetto del contendere": gli scenari dell'intermodalità. Non abbiamo usato il verbo "contendere" a caso: infatti, se si dovesse fare una estrema sintesi del confronto, verrebbe fuori che le voci di tre protagonisti del sistema logistico italiano, quali senza dubbio alcuno, per il ruolo che ricoprono, sono Merlo, Moretti e Ricci, sono andate in direzioni diverse, ognuna, probabilmente a ragione, sottolineando le proprie esigenze e il proprio punto di vista, curandosi poco delle ragioni altrui.

Se qualcuno chiedesse, come se parlassimo di un "triangolare" di calcio, chi è stato il vincitore, non avremmo dubbi nell'indicare il vincitore nel "convitato di pietra", ossia di colui che ha una presenza forte, inquietante, ma che non si vede mai: la politica.

Un esempio, piccolo, ma lampante, dell'assurdità di quanto avviene da anni e anni nel settore logistico è venuto da Merlo: "Al senato, durante il dibattito in commissione sulla legge di riforma dei porti, noi ci siamo dichiarati disponibili

a ridurre il numero delle Autorità portuali a fare anche fusioni tra quelle che ci sono. Ciò sull'onda del dibattito portato avanti per anni sulla questione che i porti italiani sono troppi. Ebbene, poi nel dibattito in aula è venuto fuori che ne sono state aggiunte altre due, Manfredonia e Trapani. Questa è la dimostrazione che siamo in pieno corto circuito”.

Moretti non è venuto meno al suo consueto ruolo di “mattatore” e non ha rinunciato ai suoi argomenti preferiti. Il primo, l’“accusa” che il paese è afflitto dal “cancro del nanismo”, “mancano grandi aziende” e questo ci condanna in Europa a un ruolo di secondo piano. Moretti ha fatto l’esempio di Deutsche Bank e Deutsche Post. Noi crediamo che anche Biancaneve, novella Barbie, avrebbe preferito “misurarsi” con sette Big Jim invece che con sette nani dai nomi improponibili, ma le malefiche penne dei fratelli Grimm quelli le hanno assegnato. Così l’Italia è un paese sempre cresciuto sulle piccole-medie imprese, che tutto sommato, nelle odierne gravi difficoltà, sono ancora l’asse portante dell’economia. Si può fare un discorso sul sistema logistico nazionale senza tener conto di questa oggettiva condizione? L’amministratore delegato Fs ha poi parlato del settore merci di Trenitalia: “Abbiamo risanato il cargo, quando sono arrivato il settore fatturava 900 milioni di

euro e ne perdeva 850. Avevamo 850 scali ferroviari, oggi ne abbiamo aperti 60 e abbiamo creato le premesse per operare”. Moretti ha poi sottolineato i fondi sempre dati all’autotrasporto e non alla ferrovia. Merlo, a questo punto, ha ricordato a Moretti l’annoso problema delle manovre ferroviarie portuali e “la responsabilità della grave situazione la-

sciata a Genova”. Cosa che Moretti ha negato.

Merlo ha poi messo il dito nella piaga: “Serve un soggetto che gestisca la logistica, ma per averlo è indispensabile che ci sia una politica per la logistica. Possono esserci visioni diverse, ma serve un ‘designo paese’, dove tali diversità si ricompongano. Nel Far East, da dove viene la merce, c’è una forte osmosi tra industria e politica, da noi i sistemi sono autoreferenziali”. Ricci, rispondendo a un’osservazione di Moretti (che ha detto che in Italia “bastano otto interporti”), ha così puntualizzato: “Non so se il numero otto sia quello giusto, sono invece certi due punti: serve assolutamente un processo di razionalizzazione e non devono più essere realizzate piattaforme logistiche fuori da un piano”. Per poi aggiungere: “Il problema centrale è la mancanza di una politica industriale. Oggi, in Italia si muove solo l’export, per difenderlo oc-

consenso al posto dell’efficienza”. Merlo ha risposto che “possiamo anche fare autocritica, ma va ricordato che le Autorità portuali sono tutte in pareggio e garantiscono 13 miliardi di entrate allo Stato. Devono poi confrontarsi con procedure farraginose, comitati portuali difficilmente gestibili e che spesso rispondono ai più disparati interessi, una burocrazia doganale elefantiana, completamente diversa dalla situazione che caratterizza i porti del nord Europa”. Chisso ha poi messo il “carico da undici”: “Un regolatore per la logistica può servire, può essere importante. Certamente, se poi ci vogliono trent’anni per modificare la legge 84/94 e più di dieci per mettere in pista lo sportello unico doganale, stendendo un velo sulla realizzazione delle infrastrutture, tutto risulterebbe inutile”.

Parlavamo del “convitato di pietra”. Nel dramma di Puskin, la statua del “conv-



corre agganciare la logistica a questo processo. È chiaro che deve avanzare una collaborazione tra le aziende per creare masse critiche”.

Altro “match” tra Merlo e Moretti sulle Autorità portuali. L’amministratore delegato delle Fs ha detto che le Autorità non “devono avere funzioni imprenditoriali e devono smettere di cercare il

tato di pietra” compare nell’ultima scena. È la statua del Commendatore, che è stato ucciso da colui che ha dichiarato amore a sua moglie. Il Commendatore perdona il suo assassino e gli tende la mano. Appena viene stretta, assassino e vittima, precipitano all’inferno. Non vorremmo che la politica e la logistica facciano la stessa fine. ■

## L'interporto padovano ha compiuto 40 anni

La cerimonia nella splendida aula magna dell'Università

**N**el 1973, il professor Mario Volpato sottolineò, come ha ricordato l'attuale presidente Sergio Giordani aprendo la cerimonia per il 40° anniversario della nascita dell'interporto, l'esigenza che nascesse a Padova, come avvenne subito dopo, "... un vero e proprio centro di smistamento merci, nel quale possano collocare i loro impianti tutti gli operatori che lavorano servendosi dei trasporti stradali, ferroviari, aerei e fluvio-marittimi, un centro insomma nel quale siano presenti tutti quei servizi e quelle strutture che permettono lo scambio, lo smistamento, la sosta, il condizionamento distributivo delle merci ...". In altri termini "un interporto". "In quell'epoca - ha aggiunto Giordani - era un sogno di persone illuminate, in un contesto dove non esisteva la globalizzazione dei mercati, quando addirittura il concetto di logistica non era ancora utilizzato. In aggiunta a quella di Volpato ci fu anche l'intuizione di Mauro Ferreti, allora ai vertici delle Ferrovie dello Stato, che aveva capito il ruolo che a livello non solo nazionale ma europeo potevano giocare nel settore cargo le ferrovie. Queste persone non si sono fermate a dare definizioni astratte, come quasi sempre accade nel nostro paese, hanno invece dedicato il resto della loro vita professionale a dare concreta applicazione a questi concetti".

Da tali intuizioni è nato l'interporto padovano e su tali intuizioni ha sempre costruito il suo sviluppo. "Interporto Padova, oggi, è una realtà indiscussa, frutto di un assi-

duo lavoro di programmazione fra istituzioni locali, Regione, ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato. Un lavoro che in alcuni decenni ha portato a risultati molto significativi", ha aggiunto Giordani, che ha così proseguito: "Concentrandoci sul tema oggi in discussione, l'intermodalità, il primo dato che emerge chiaro e inequivocabile è che il 43% di tutte le merci che passano per il nostro interporto usano la modalità ferroviaria. È

un risultato che ha pochi eguali a livello nazionale e che stimola anche i nostri amici dei porti a dare il massimo per aumentare la quota intermodale rispetto al tutto strada. A livello di sistema nazionale, è ben chiaro a tutti che pensare in futuro di movi-

mentare milioni di container senza un forte intervento della ferrovia significa deturpare il territorio, moltiplicare le diseconomie e vanificare gli investimenti. Troppo spesso si parla di nuove banchine ignorando che il problema vero da superare, da migliorare è nei collegamenti interni".

L'anno scorso, nell'area interportuale di Padova sono stati movimentati 4,4 milioni di tonnellate di merce. C'è da sottolineare che non si è trattato di rinfuse solide o di prodotti petroliferi o di altra merce "pesante" il cui numero espresso in tonnellate fa spesso da schermo alla reale portata economica dei traffici, non ne pone in evidenza il rilievo in termini di valore: si è trattato, invece, di merce ad alto valore aggiunto, dai ricambi auto all'occhialeria, dalle calzature (più di dieci milioni di paia) agli elettrodomestici, da macchinari medico-sanitari, come





# Porto di Genova: il problema ferroviario

La quota del trasporto su rotaia, in connessione con lo scalo, dovrebbe salire al 40% nel prossimo decennio. Utopia o realtà?

di **Stefano Pioli**

**L'**ingegner Eugenio Muzio, esperto del settore intermodalità, che per quasi trent'anni ha svolto prima il ruolo di direttore generale e poi quello di amministratore delegato della Cemat, la società leader in Italia che opera nel settore del trasporto combinato strada-rotaia, ha presentato recentemente un "appunto" di base al gruppo di lavoro, al quale partecipano il Propeller Club di Milano e l'Autorità portuale di Genova, impegnato ad approfondire le interrelazioni tra la Lombardia e il porto della Lanterna. L'obiettivo del documento - molto articolato e del quale di seguito forniamo una schematica sintesi della parte

iniziale - è quello di mettere a fuoco le prospettive della connessione logistica tra l'area lombarda e il suo principale porto di riferimento, avendo come traguardo temporale il 2020/2025. Anni per i quali l'Autorità portuale genovese prevede un traffico di container doppio dell'attuale e pari a circa quattro milioni di TEU l'anno.

Muzio sviluppa il suo ragionamento partendo dall'analisi dell'odierno traffico container: nel 2011, sommando tutti i terminal che operano a Genova, il traffico container, al netto del transshipment, è stato di 1.713.718 TEU (dei quali il 61% nel solo terminal di Voltri). Parallelamente, il traffico ferroviario globale, calcolato in carri cari-



chi, è stato di 111.279 (57.175 carri in entrata e 54.104 in uscita, mentre i carri vuoti sono stati 3.352). Tale traffico ferroviario, come sottolineato, ha interessato tutte le tipologie di merci. Secondo un'ipotesi attendibile, fondata su parametri certi, Muzio sottolinea che "la percentuale del movimento totale dei container in import-export

che utilizza la rotaia sulla tratta terrestre è ponibile all'interno di un range compreso tra il 12 e il 15% (dato che conferma con larga approssimazione le previsioni semiufficiali). Con riferimento a una percentuale media del 14, risulta il seguente split modale per il traffico terrestre dei container movimentati nel porto: strada 86% (1,4 milioni di TEU l'anno) e rotaia 14% (240 mila TEU)".

Alcune autorevoli fonti, prosegue il documento, "indicano che il 40% del traffico portuale genovese abbia origine o destinazione la Lombardia". Quindi, applicando tale quota in particolare al traffico container, lo split modale per quanto riguarda l'area lombarda

è pari a 590 mila TEU per la strada e a 96 mila per la ferrovia. Ciò significa, in altri termini, sulla strada, 1.180 veicoli pesanti al giorno e, per ferrovia, 6,4 treni al giorno tra i due sensi di traffico. Se all'orizzonte 2020/2025 si pone un raddoppio del traffico attuale, come accennato in precedenza, all'incirca quattro milioni di TEU l'anno (sem-

pre al netto del transhipment), appare evidente che occorrerà uno split modale diverso, sottolinea Muzio, “per evitare di andare incontro alle serie conseguenze che potrebbero derivare alla circolazione stradale urbana di Genova che - specie nelle ore di punta - potrebbe arrivare alla paralisi delle arterie interessate dai trasporti portuali (con possibili riflessi negativi anche sulla viabilità del nodo di Milano)”. Quindi si deve prevedere un robusto incremento della modalità ferroviaria con un'altra favorevole conseguenza, oltre quella di intervenire sulla congestione stradale: “possibilità per il porto di Genova di offrire nuove condizioni atte ad allargare le aree servite spingendo i suoi traffici anche a nord delle Alpi, almeno sino alla Svizzera e alla Baviera”.

In quest'ottica, nota Muzio, da più parti si indica come traguardo ideale per il porto di Genova quello di far salire la percentuale del proprio traffico ferroviario al 40%. Ciò non toglie che pur raggiungendo la ferrovia un simile livello, la strada, dato il raddoppio delle merci movimentate, vedrebbe crescere il proprio volume di traffico, passando da 1,4 a 2,4 milioni di TEU. Ciò significa che “non può essere esclusa la necessità di predisporre all'orizzonte 2020/2025 anche un deciso miglioramento delle attuali infrastrutture stradali con particolare riguardo a quelle urbane e a quelle limitrofe del porto”. Tornando alla ferrovia, a livello infrastrutturale, per raggiungere l'obiettivo citato, occorrerebbe un elenco di opere che “già da solo è impressionante sia dal punto di vista progettuale che, soprattutto, di quello finanziario: impianti ferroviari interni al porto (bacini di Sampiedarena e Voltri) ed esterni; galleria del terzo valico con innesto a Novi Ligure sulla vecchia linea per Torino e a Tortona sulla vecchia linea per Piacenza; adeguamento delle linee



Tortona/Voghera (quadruplicamento?) e Voghera/Milano; adeguamento del nodo ferroviario milanese; nuovo terminal intermodale di Milano (con o senza interporto); connessioni alternative con la frontiera svizzera con modulo 750 m e sagoma P/C400: linea Novara/Luino/Gottardo - linea Novara/Sempione/Loetschberg - linea Milano/Monza/Chiasso/Gottardo.

“I punti elencati - nota Muzio - sono tanto essenziali per il futuro del porto di Genova e l'economia lombarda, quanto, purtroppo, aleatori anche all'orizzonte 2020/2025, viste la carenza di risorse, le difficoltà italiane a far avanzare, almeno in tempi ragionevoli, le grandi infrastrutture e gli atteggiamenti non favorevoli al traffico merci di Trenitalia e di Rfi”. Comunque, da un dato non si può prescindere: “all'interno del porto deve essere possibile comporre treni alle massime lunghezze abituali in Europa (600-700 m) sia per accrescere l'attuale capacità della modalità su rotaia sia per rendere più fluido e meno costoso il traffico ferroviario portuale.

L'aumento del trasporto su rotaia nel porto di Genova dipende da diversi fattori. In primo luogo è auspicabile che nel prossimo decennio la struttura del mercato della trazione ferroviaria

si irrobustisca (numero e dimensioni dei vettori) e si apra ancora più alla concorrenza (specie per quanto attiene i comportamenti di Rfi). Comunque l'aumento della presenza ferroviaria nel porto di Genova non sarà solo un problema di infrastruttura (enfasi di oggi), ma anche un problema di “mercato” tra potenziali caricatori e imprese ferroviarie visto che sarà difficile la comparsa di un operatore ferroviario intermodale al servizio di una pluralità di clienti. Saranno invece possibili casi di filiazioni “captive” difficilmente aperte al mercato. In generale, il mercato del trasporto ferroviario presenta una connotazione di “rigidità” che ai fini dell'operatività portuale ne rende l'utilizzo più difficile rispetto alla flessibilità del trasporto stradale. Tuttavia, alla “reticenza” di Trenitalia per il traffico merci fanno riscontro i nuovi vettori ferroviari privati che si interessano (salvo Arenaways e NTV) quasi unicamente al traffico merci con particolare riguardo al traffico intermodale (strada/rotaia e container) che offre loro una terna di possibilità economicamente e commercialmente appetibili: treni pagati “pieno per vuoto”; traffico programmato ed equilibrato; carri in disponibilità del cliente. ■

## Eurispes: l'Italia fanalino di coda in Europa per il cargo ferroviario

**M**entre la Cina sta puntando tutto sulla realizzazione di un mastodontico sistema ferroviario per modernizzare il paese e creare il più grande mercato economico mondiale che si muove sui binari e attraversa una rete di 81 mila chilometri, in Italia il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota di traffico minoritaria rispetto alle altre modalità: si stima, infatti, che esso raggiunga un valore del 6%. Anche in questo campo purtroppo il nostro paese rappresenta il fanalino di coda d'Europa dove il comparto ferroviario delle merci si attesta a una quota che varia tra il 12 e il 18% e in alcuni paesi "virtuosi", come l'Austria, addirittura supera il 30%.

Per quanto riguarda gli investimenti in infrastrutture ferroviarie, l'Italia spicca tra i paesi europei, essenzialmente per lo sforzo fatto per l'alta velocità: ha mantenuto, infatti, un trend di crescita importante nel decennio 1995-2005, in cui passa dall'erogare 1.950 milioni di euro a investire ben 10.175, per poi iniziare una parabola discendente, che nel 2008 incrocia i valori crescenti degli investimenti spagnoli che, sebbene in questo settore non eroghino le cifre più alte, mantengono un tasso di

crescita significativo. La Francia invece inizia nel 2002 una fase crescente di investimenti, protraendoli sino al 2008, per poi interrompersi con una flessione contenuta, proseguita anche nell'anno successivo.

Il sistema del trasporto merci in Italia da sempre presenta un profondo gap rispetto agli altri paesi europei dovuto all'egemonia del trasporto su gomma. Nonostante quest'ultimo presenti maggiori aspetti critici in confronto agli altri comparti (basti pensare ai costi elevati, alla forte dipendenza dalle condizioni atmosferiche e stradali, al più elevato tasso di incidentalità e alle negative ripercussioni ambientali), gli investimenti infrastrutturali da una parte e le politiche di sostegno dall'altra hanno privilegiato negli ultimi sessant'anni la rete stradale e autostradale e il trasporto merci e passeggeri su gomma. Si tratta di un paradosso se si considera l'indiscutibile sostenibilità ambientale del trasporto merci su rotaia, ma anche le esternalità positive influenti sulla mobilità, sul costo del carburante, sull'incidentalità nei tratti autostradali, fino alle influenze positive sul prezzo dei premi assicurativi e dei beni a uso dei consumatori. In questo senso, un interessante studio elaborato da

FerCargo ha messo in luce come il trasporto su rotaia sia il vettore di gran lunga più ecologico. Occorre anche considerare il vantaggio economico che scelte più razionali volte alla valorizzazione e all'avvio di interventi di sviluppo del comparto cargo su rotaia comporterebbero in termini di diminuzione dei tempi di movimentazione delle merci e dei costi. Un



esempio su tutti: un treno merci equivale a quaranta tir. Ma la realtà è da noi molto diversa. Quello del trasporto ferroviario merci è un settore in Italia a dir poco "sofferente": nel 2007, erano prodotti circa 70 milioni di treni/km cargo, oggi l'intero settore rappresenta circa 40 milioni di treni/km, con un valore negativo che ha raggiunto circa il 40%.

"Il vistoso calo - sottolinea

Carlo Tosti, direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti - non è imputabile solo alla crisi economica, ma si deve considerare la totale assenza di qualsiasi politica di sostegno a un comparto che in tutto il mondo è ritenuto fondamentale per la logistica e per la movimentazione delle merci. Gli studi prodotti e i dibattiti sul tema evidenziano la necessità del trasferimento di quote maggiori di merce dalla gomma alla rotaia, ma la risposta della politica attraverso la promozione di interventi e di soluzioni più razionali non è ancora arrivata. I governi che si sono succeduti negli ultimi anni hanno avuto una visione miope del sistema dei trasporti e delle merci in generale. La tendenza è stata quella di concentrarsi su grandi opere, per altro spesso annunciate e mai realizzate, senza considerare che collegare l'Italia al resto d'Europa attraverso importanti reti infrastrutturali senza valorizzare il sistema dei collegamenti interni non può che rilevarsi un'azione controproducente. Si rischia, infatti, un 'effetto imbuto' in entrata e in uscita". L'Eurispes, con il suo Osservatorio, fa proprie alcune proposte pratiche avanzate dagli stessi operatori del trasporto merci su rotaia, che si basano su alcuni punti essenziali:

- elettrificazione e prolungamento dei binari all'interno dei terminal ferroviari per consentire il transito di treni fino a 700 metri di lunghezza;



- riclassificazione delle linee ferroviarie da modulo C3 a modulo D4 in maniera da permettere il passaggio di treni con 22 tonnellate per asse;
- riattivazione dei contributi a sostegno del trasporto su ferro;
- istituzione di un fondo di garanzia per le imprese ferroviarie destinato all'acquisto di materiale rotabile;
- partecipazione delle imprese ferroviarie o delle loro associazioni nei processi decisionali riguardanti l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la politica sulla logistica;
- istituzione dell'Authority dei Trasporti, già prevista dal decreto "Salva Italia" del 2012, necessaria per garantire la concorrenza non solo fra le diverse modalità di trasporto, ma anche al loro interno;
- conferimento delle risorse per il "servizio universale" per il trasporto ferroviario delle merci attraverso procedure di gara ad evidenza pubblica.

Il documento dell'Eurispes termina con quello che potremo chiamare un "impegno": "Tutte le criticità individuate e le proposte avanzate rappresentano una priorità per il nostro Osservatorio sulla mobilità e i trasporti, che si propone di analizzarle e studiarle nel dettaglio, per poi elaborare valide strategie di potenziamento e di gestione ottimale, favorendo il dialogo tra i diversi attori impegnati nel comparto".

# Strada-rotaiia, cosa pensano gli operatori

“In Italia mancano a livello nazionale strategie sia logistiche sia energetiche. E le infrastrutture sono insufficienti. Tutto ciò penalizza gravemente l’intermodalità”, dice Livio Ambrogio.

di Paolo Sartor

L'ultimo rapporto dell'Union International Chemin de Fer-Uic sottolinea che, in Europa, il trasporto combinato strada-rotaiia è cresciuto quasi del 29% nel periodo compreso tra il 2005 e il 2011 e si è ben ripreso rispetto alla recessione economica registrata nel biennio 2008-2009. Guardando i dati, il trasporto combinato complessivamente ha totalizzato 19,1 milioni di Teu nel 2011, rispetto ai 14,8 milioni del 2005, ai 18,3 del 2007 e ai 16,6 del 2009. Sempre nel 2011, i volumi nazionali del trasporto non accompagnato - dei quali quasi il 65% era costituito da contenitori marittimi da e per i porti - hanno totalizzato 10,9 milioni di Teu, mentre i volumi internazionali di trasporto non accompagnato (il 65% dei quali era costituito da casse mobili e

semirimorchi) hanno raggiunto circa 7,2 milioni. I trasporti accompagnati nazionali (autostrada viaggiante e autostrada ferroviaria) hanno realizzato complessivamente 347.530 Teu nel 2011 - corrispondenti a 5,42 milioni di tonnellate lorde - in calo del 20% rispetto al 2009. I trasporti internazionali combinati accompagnati - in maggioranza transalpini - hanno totalizzato 662.650 Teu (pari a 9,45 milioni di tonnellate lorde) e hanno registrato un incremento del 13,1% rispetto al 2009. Si tratta di risultati positivi per il trasporto combinato strada-rotaiia, ma con una incidenza relativa sul totale delle spedizioni internazionali di lunga percorrenza, sul quale incidono per appena il 5%. Per fare il punto sull'argomento e conoscere quali sono gli elementi per un rilancio dei servizi

intermodali in primo luogo in Italia, abbiamo rivolto alcune domande a tre persone in rappresentanza di altrettanti qualificati operatori, si tratta di Livio Ambrogio, presidente dell'Ambrogio Trasporti, Gianfranco Brillante, responsabile della business unit Trasporti intermodali della Fercam, e Stefano Antonini, General Manager Italy della Samskip.

## QUALI SERVIZI INTERMODALI OFFRITE E COME È COMPOSTO IL VOSTRO PARCO DI UNITÀ DI CARICO?

**Ambrogio.** Offriamo collegamenti dai terminal di Candiolo (Torino) e Gallarate (Milano) per la Germania, la Francia e il Belgio. Disponiamo di una flotta di oltre 1.300 casse mobili da 13,60 m e 80 mc. disponibili in diverse versioni e container isoterme e high cube.

**Brillante.** Forniamo servizi nelle relazioni tra nord Italia/Germania; nord Italia/Benelux e nord Italia/Inghilterra e operiamo direttamente con strutture proprie dalle nostre filiali in Italia, Olanda e Germania. Disponiamo di oltre 600 Uti di diverse dimensioni e ca-



LIVIO AMBROGIO



GIANFRANCO BRILLANTE



STEFANO ANTONINI

pacità di carico: 13,60 metri taut-liner, coppie di casse da 7,82, 9 e 6 m porta coils in grado di trasformarsi in flats impilabili per sopperire agli squilibri di traffico tra nord e sud Europa.

**Antonini.** Noi siamo una società globale che offre la logistica del trasporto e dei servizi connessi per via terrestre, marittima, ferroviaria e aerea, con un focus particolare su aspetti quali i costi, l'efficienza, la sostenibilità. Con un fatturato annuo di 530 milioni di euro, Samskip è oggi una delle più grandi aziende europee di trasporto con uffici in 24 paesi in Europa, Nord e Sud America, Asia e Australia che impiegano complessivamente 1.300 persone. Disponiamo di una vasta gamma di container 20, 30, 40 e 45 piedi, box e reefer e 450 semirimorchi intermodali.

#### **DA QUANDO FORNITE SERVIZI INTERMODALI E QUALI SONO I VOLUMI DI TRAFFICO?**

**Ambrogio.** Fondata nel 1957 da Domenico Ambrogio e orientata fin dai suoi inizi al mercato internazionale europeo, la nostra società colse con molto anticipo le difficoltà del trasporto stradale sulle lunghe distanze, in termini sia di regolarità e sicurezza sia di costi sociali e ambientali. Con questa convinzione, dal 1969 abbiamo puntato decisamente sul sistema intermodale integrando le potenzialità migliori di strada e ferrovia e investendo consistentemente nelle infrastrutture e nei mezzi idonei al suo esercizio più efficace.



**Brillante.** Siamo presenti su mercato dell'intermodalità da oltre 30 anni e gestiamo circa 15.000 spedizioni/anno.

**Antonini.** La nostra rete di trasporto multimodale si estende a tutta l'Europa, i paesi baltici, la Russia e l'Asia centrale. Offrendo una combinazione ottimale di brevi servizi sul mare, strada, ferrovia e chiatte siamo in grado di fornire una soluzione affidabile e sostenibile. Per quanto concerne i servizi intermodali terrestri operiamo in Germania, Italia, Polonia, Repubblica Ceca, Svezia e Norvegia.

#### **QUAL È LA VOSTRA OPINIONE SUL TEMA E QUALI SONO GLI ELEMENTI PER UN RILANCIO DEI SERVIZI INTERMODALI EUROPEI?**

**Ambrogio.** Dopo la crisi che ha visto il traffico crollare del 30%, il trasporto intermodale è cresciuto regolarmente nei tre anni successivi. Su alcuni assi di traffico (Nord Europa) ha recuperato i livelli pre-crisi. Su altri assi verso paesi più deboli (ad esempio, Spagna e Portogallo) è ancora indietro. Un forte sviluppo si

registra sugli assi est-ovest, ad esempio Benelux-Europa orientale. Nel confronto fra modalità, si constata un forte recupero di quote del combinato rispetto al tutto strada, per tre ragioni specifiche:

1) il persistere di una condizione di sofferenza dell'auto-transporto, che sconta decenni di protezionismo, uguale mancato sviluppo, che nemmeno le abbondanti sovvenzioni degli ultimi anni sono riuscite a curare;

2) il risparmio nel consumo energetico offerto dalla ferrovia rispetto alla modalità stradale. Nel combinato vi è maggiore stabilità di condizioni contrattuali, con contratti che si stanno allungando rispetto al solito (un anno) per diventare sempre più spesso pluriennali;

3) la crescente presa di coscienza della committenza verso i vantaggi ecologici, ambientali e sociali del combinato, oltre a quelli economici.

I grandi committenti, e ormai quasi tutte le multinazionali, che pubblicano un bilancio ambientale ed etico/sociale, sono soliti richiedere, nella partecipazione alle gare di assegnazione dei contratti di trasporto, i dati sulla produzione di CO<sub>2</sub>, e il confronto relativo fra strada e combinato. Ove possibile (per distanza e tipologia di trasporto) viene espressamente favorita la soluzione intermodale. In Italia tuttavia si deve lamentare che ancora oggi, nel 2013, non esiste una chiara strategia energetica e logistica nazionale, sulla >



P400 e oltre, con lunghezze dei treni blocco simili a quelle possibili in pianura e creare terminal nell'area lombarda in grado di offrire un servizio adeguato al potenziale di traffico in arrivo.

**Antonini.** Anche se lo spostamento del traffico dalla strada alla

quale i nostri imprenditori possano basare la pianificazione del loro sviluppo e dei relativi investimenti. Infrastrutture fondamentali vengono ignorate o abbandonate alle diatribe delle ideologie. Quando anche, a fatica, si stanziavano fondi per investimenti lungimiranti (Galleria di base del Moncenisio), si continuano a sovvenzionare le modalità concorrenti come strada e traghetti, in un contesto generale nel quale "non ci sono risorse". Anche la politica degli interporti non ha una logica precisa, si costruiscono dove non ci sono traffici e si trascurano dove ne occorrerebbero di nuovi. Questo accade mentre tutti i principali paesi europei, gli Usa, il Brasile, la Cina, persino l'Africa, testimoniano una crescente e fondata politica di sviluppo della ferrovia.

**Brillante.** Il trasporto intermodale per essere competitivo deve essere utilizzato, per distanze adeguate, su assi di traffico di grande interscambio in modo da ridurre l'impatto economico delle rigidità legate alle percorrenze terminali e alla necessità di bilanciamento dei

flussi nelle due direzioni di traffico. La posizione geografica dell'Italia rispetto ai flussi di merci nell'interscambio europeo è favorevole a uno sviluppo del trasporto intermodale in particolare



sugli assi scelti da Fercam, ma le strutture ferroviarie e le infrastrutture terminalistiche rappresentano oggi un limite alla crescita. Per creare condizioni favorevoli allo sviluppo occorre modernizzare e potenziare le linee ferroviarie transalpine in modo da consentire il passaggio di treni con sagoma Gabarit

ferrovia è un tema centrale della politica comunitaria, ancora la metà dei container che si spostano da e per Rotterdam vengono trasportati su strada. Ma il mercato sta cambiando rapidamente e ora le questioni ambientali sono in cima all'agenda politica e la movimentazione intermodale riceve sempre maggiori attenzioni. La scelta porta notevoli vantaggi in termini di costo, affidabilità della catena di fornitura e di ridotto impatto ambientale per i clienti. L'Europa con l'intermodalità può dare una risposta concreta alla domanda di traffico in aumento - per il trasporto merci è previsto un aumento di circa il 40% nel 2030 (rispetto al 2005) e di poco più dell'80% entro il 2050 - nonché alle sfide collegate che riguardano la congestione, la sicurezza dei rifornimenti di carburante, le emissioni nocive e la

necessità di creare un'infrastruttura di trasporto efficiente per sostenere la crescita dell'economia europea. Aggiungiamo che a livello infrastrutturale occorre eliminare i numerosi colli di bottiglia che ostacolano il pieno decollo dell'intermodalità. ■

## Ultimissime



### Porto di Trieste: tante indiano

La presidente Fincos si commuove e si esprime sulla crisi del capitale

Read more

### Nuove nomine in Ceva Logistics

Christian Profumo assume il ruolo di amministratore delegato di Ceva Logistics Italia, mentre Colucci assume il ruolo AD per le attività di Ceva real time.

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

## La rivista



101  
GIUGNO - FEBBRAIO 2012



**Il sito EUROMERCI è NUOVO e INTERATTIVO**

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

**www.euromerci.it**

*Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci*

# Bari: sguardo a est

“Ci rivolgiamo a sud e a oriente del Mediterraneo verso i nuovi mercati e le nuove economie. L'unica strada per valorizzare il nostro porto”, sottolinea il segretario generale Mario Sommariva.

di **Giovanna Visco**



MARIO SOMMARIVA

**B**aricentro marittimo tra le sponde est e ovest dell'Adriatico, il porto di Bari ha la duplice funzione di congiunzione marittimo-terrestre dei traffici determinati dal vivace entroterra produttivo e di punto di raccordo con l'area balcanica di scambi consistenti di merci e persone tra le due sponde. Porto polifunzionale di merci rinfuse e convenzionali e di traghetti per rotabili e passeggeri, da fine 2010 si è affacciato anche nel traffico contenitori, con un collegamento via

feeder MSC da Gioia Tauro che serve il territorio retrostante. Dagli 11 mila teu movimentati nel corso del 2011, ha più che raddoppiato nel 2012 raggiungendo i 30 mila teu, con una previsione di crescita a regime intorno ai 40 mila teu all'anno, in base “alle stime del traffico prevalentemente in uscita del bacino industriale, che è concentrato per l'80% nella zona del barese. Questo in una visione multipurpose, cioè senza aver destinato un'area totalitaria ai contenitori, ma mantenendo la polifunzionalità delle banchine” ci spiega Mario Sommariva, segretario generale della Autorità portuale del Levante, che comprende, in un'ottica di sistema e di razionalizzazione dei traffici, i porti di Bari, Monopoli e Barletta. Infatti, il principio informatore di governance dell'Autorità portuale del Levante, diretta, al loro secondo mandato, da Franco Mariani nel ruolo di presidente e da Mario Sommariva, è la totale pubblicità delle banchine, con poche aree retrostanti in concessione di breve periodo (dai 4 agli 8 anni), che saranno ulteriormente potenziate con nuovi spazi per i traffici convenzio-

nali. Ciò avverrà grazie ai lavori sull'area portuale di Marisabella - del valore di 53 milioni di euro con completamento lavori entro agosto 2015 - previsti sin dal 1963 dal Piano regolatore portuale, ma mai realizzati per una serie di contenziosi sfociati in una destinazione d'uso per un terminal container, cassato poi da Mariani nel 2005, in quanto non utile all'economia del porto, che invece per le sue peculiari caratteristiche funzionali necessitava di ulteriori spazi di riorganizzazione. Così è stato anche sbloccato il conflitto che si era determinato con associazioni ambientaliste e comitati civici, contrari allo sviluppo di un terminal contenitori nel porto, a ridosso del centro storico della città.

Lo scorso anno il porto di Bari ha movimentato 4,5 milioni di tonnellate di merci, registrando un calo rispetto al 2011 del 17%, in linea con il trend nazionale ed europeo, con una differenza tra sbarchi, meno 20% (2,7 milioni di tonnellate) per effetto della diminuzione del consumo interno, e imbarchi, meno 13% (1,8 milioni di tonnellate) per la resistenza della domanda estera del made



in Italy, che incontra in questo territorio una forte internazionalizzazione delle piccole-medie imprese. Le rinfuse solide si sono attestate a 883 mila tonnellate (meno 39%), mentre, grazie alle performance in ascesa di contenitori e merci convenzionali, le merci varie hanno registrato un calo complessivo decisamente più basso: circa il 9%.

Commenta Sommariva: “Abbiamo registrato un calo complessivo nel numero di passeggeri, anche se le crociere segnano un aumento del 5,5%, soprattutto per la crisi greca che ha comportato un meno 6% nel traffico passeggeri traghetti e per la soppressione di una linea da ottobre scorso, che ha ridotto da due a una sola nave al giorno con la Grecia. Il traffico con l’Albania regge, mentre è cresciuto quello di camion con il Montenegro, determinato dall’indotto dell’impianto Fiat in Serbia. Le merci sono calate complessivamente del 17% con una punta in negativo del 30% per il grano. Calo dovuto a un buon raccolto nazionale che ha ridotto l’import, alla fles-



sione dei consumi e anche all’apertura a Pozzallo di un silos per la logistica del grano in Sicilia, che era gestito da Bari”. Il grano d’altra parte costituisce un segmento di eccellenza per il porto, che registra un traffico altamente specializzato. Ciò ha consentito ad alcuni operatori del porto, nonostante i segnali negativi dell’economia reale, di mantenere i livelli di movimentazione cerealicoli nel

porto. È il caso della IPM, specializzata nello sbarco sottobordo direttamente su camion dalle navi dry bulk da 50 mila tsl che arrivano in porto cariche di grano e prodotti ceralicoli, con una capacità di movimentazione fino a 12-13 mila tonnellate di prodotto al giorno, destinato a rifornire un ampio territorio, dalla Puglia al centro-nord e al sud-ovest dell’Italia. Commenta Claudio Di Benedetto, consigliere di amministrazione dell’IPM: “Il nostro core business è il grano perché abbiamo un retroterra strutturato, ricco di imprese molitorie che assicurano il lavoro alla nostra impresa, che ha trovato un alleato nell’Autorità portuale, che ha ottimizzato l’utilizzo degli spazi del porto con la creazione di un ponte radio con un cadenzamento al carico di 10-15 camion per volta, che, consentendo l’accesso ordinato dei camion in banchina, ci ha permesso di razionalizzare la movimentazione di sbarco, di migliorare la sicurezza e di evitare il congestionamento”.

## “Creatività” contro la crisi

**I**n tempi di crisi dura come questa, contrassegnata dal disordine caotico dei sistemi complessi, il porto di Bari si difende con iniziative di banchina tendenti a rompere gli schemi, misurandosi in performance sempre più complesse di movimentazioni di carichi eccezionali. Il nuovo anno si è aperto con la felice conclusione di operazioni molto impegnative, consistite in un trasbordo da pontone a nave, di tre serbatoi LPG di dimensioni in assoluto senza prece- >





denti (55 m di lunghezza, 16 m di diametro e 1000 tonnellate ciascuno), provenienti da un'azienda produttrice italiana leader mondiale nella calderia, la Walter Tosto, imbarcati ad Ortona su pontone per il porto di Bari e qui trasbordati su nave con destinazione finale Petredec LPG Terminal Porto Luis nelle Isole Mauritius. Un'operazione che ha richiesto un grande lavoro di squadra tra diversi attori portuali, su cui l'Autorità por-

tuale punta da anni per l'affermazione del porto in ambito mediterraneo. Stigmatizza Sommariva: "Questo è un esempio della nostra creatività nel lavoro, che sostiene la vitalità del porto e sprona la capacità organizzativa. Il porto risponde bene a questi stimoli, anche se la crisi comunque inevitabilmente morde". Creatività e Mediterraneo

sono le due prospettive verso cui il porto guarda al futuro, con sguardo lungo verso l'est e il sud del Mare Nostrum. "Guardiamo a sud e all'est del Mediterraneo certamente non al nord Europa. Siamo convinti che possiamo vincere sui nuovi mercati e svolgere un ruolo determinante. Ai primi di aprile avverrà la prima toccata a Bari del servizio Venezia-Libia, mentre riteniamo la Turchia già da tempo la locomotiva geopolitica dell'area - prosegue Sommariva - ne stiamo studiando i flussi con l'Italia, per capire quali convenienze Bari può offrire rispetto a Trieste al traffico su gomma proveniente dalla Turchia e diretto verso ovest, tenendo anche conto che possiamo essere competitivi rispetto al tutto strada per i prezzi più elevati del carburante greco su quello turco, che l'autotrasporto deve pagare attraversando la Grecia su strada".

I frutti di questa politica si raccolgono anche nel porto di Monopoli, dove, con un investimento della Sotram sul proprio piazzale in concessione per otto anni, è partito un traffico di stoccaggio di rottami di ferro per la Turchia. Congiuntamente al traffico di biodiesel e altri materiali rinfuse, queste attività stanno determinando un trend di sviluppo positivo del porto; che tra l'altro è attivo anche nel

### **Bari si vuole "proporre" per i traffici con la Turchia**

settore crocieristico delle navi di piccole e medie dimensioni, con segnali di crescita provenienti dall'acquisizione, durante il recente Sea Trade di Miami, di alcuni nuovi scali inseriti in itinerari di nicchia. Di segno diverso invece il porto di Barletta, che, essendo principalmente

industriale, ha vissuto in modo forte la crisi. Qui è molto sentita la necessità di un dragaggio dei fondali per portarli a meno 8, che consentirebbe l'arrivo di navi da 10 mila tsl, che nonostante sia in fase attuativa, non ha tuttavia ancora copertura finanziaria. Intanto si delinea l'imminente au-

mento delle tasse portuali che Sommariva, in controtendenza, così commenta: "Siamo un'Autorità portuale che governa un porto pubblico, quindi con molti costi in più rispetto ad altri, non potendo ribaltare nulla sui terminalisti. Grazie all'elasticità e alla flessibilità dell'uso dell'infrastrut-

tura abbiamo avuto buoni risultati in termini di lavoro e occupazione. Non possiamo seguire la logica di chi ha bassi costi e alte entrate tali da consentire gli sconti, a noi l'aumento delle tasse portuali ci permette di far fronte ai costi di funzionamento dell'infrastruttura nel suo complesso". ■

**C**on 17 mila mq in concessione nel porto di Bari, l'Impresa Portuale Metropolitana-IPM, ha sviluppato, oltre alla specializzazione cerealicola di sbarco rinfuse direttamente su camion, anche una rilevante movimentazione di impianti eolici oltre che di merci su pallet, casse e legname. L'impresa, che mediamente movimentata circa 800 mila tonnellate di merci all'anno in arrivo o in partenza dal porto di Bari, ha attrezzato i propri spazi con tre gru di proprietà dalle 65 alle 100 tonnellate di portata, ma recentemente è al vaglio l'acquisto di una quarta gru da 122 tonnellate. Infatti, sta attrezzando un terminal a 20 metri dal ciglio banchina per la movimentazione di rotabili, trailer e contenitori. Parliamo dell'azienda con il consigliere di amministrazione Claudio Di Benedetto.



#### **DOTTOR DI BENEDETTO, COME SI È CHIUSO IL 2012 PER LA VOSTRA IMPRESA?**

■ Nonostante la pressante crisi e la flessione importante dei consumi che tutto il paese sta subendo, nel 2012 siamo riusciti a mantenere sta-

bile il nostro traffico, seppure con una piccolissima flessione.

#### **COME SI OPERA IN UN PORTO COME QUELLO DI BARI, LE CUI BANCHINE SONO TUTTE PUBBLICHE?**

■ La mancanza di spazio crea alcune penalità al porto, che la gestione pubblica tende a compensare favorendo l'utilizzo delle banchine a tutte le imprese autorizzate che intendano farlo, senza preclusione per alcuno.

#### **CIONONOSTANTE, DAL PUNTO DI VISTA DELLE VOSTRE ESIGENZE DI TRAFFICO, QUALI ALTRI INTERVENTI SONO NECESSARI DA PARTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE?**

■ Ha già programmato gli indispensabili interventi di dragaggio, che consentiranno l'ormeggio agevole di navi oltre le 50 mila tsl. Poi finalmente è partito, dopo lunghissimi anni di stallo, il cantiere per il completamento della colmata di Marisabella. Si tratta dell'opera fondamentale per il completamento delle previsioni del Piano regolatore portuale del 1972, che può finalmente dotare il porto degli spazi necessari per svolgere in piena efficienza le opera-

zioni commerciali. Per il resto, pur nei limiti della nostra infrastruttura, stiamo cercando di utilizzare al meglio ogni metro di banchina e ogni spazio di piazzale.

#### **COME SI INTEGRA LA VOSTRA ATTIVITÀ CON IL TRAFFICO DI LINEA TRAGHETTI?**

■ A Bari le attività dell'ambito commerciale sono sostanzialmente separate da quelle del settore dei traghetti. Dall'inizio di aprile, tuttavia, si aprirà un nuova linea che toccherà i porti libici, operata attraverso una nave multipurpose container e rotabili. La nostra impresa svolgerà le operazioni commerciali per questa linea nuova della compagnia Med Cross Line. È il primo esempio a Bari di integrazione con un traffico Ro-Ro al quale seguano altri.

#### **È ALLE PORTE L'AUMENTO DELLE TASSE PORTUALI A CARICO DELL'UTENZA. QUALE NE È LA SUA VALUTAZIONE?**

■ Certamente non possiamo essere contenti degli aumenti che l'ente ha posto in essere, ma va altresì sottolineato che l'Autorità portuale di Bari sta mettendo in campo alcune iniziative che vanno nella direzione delle imprese portuali per fronteggiare la crisi che sta investendo anche il nostro porto.

# Taranto: alla ricerca delle linee perdute

Nella prossima estate dovrebbero aprire i cantieri per adeguare il porto e renderlo più efficiente. Così dovrebbero tornare le linee Evergreen attualmente delocalizzate nello scalo del Pireo.

di **Giovanna Visco**



**GIANCARLO RUSSO**

**S**peso in Italia il transhipment portuale è stato oggetto di confronti e polemiche, travolto e confuso in centinaia di discussioni localistiche e strumentali, condotte senza un Piano nazionale dei trasporti e della logistica. Tutto ciò a medio-lungo termine ha danneggiato i porti commerciali italiani e l'interesse generale. È certo che il transhipment, organizzazione che risponde a logiche interne di economia di scala dei grandi vettori marittimi container, lascia poco o quasi nulla "a terra", alle singole voci di economia portuale, mentre, contemporaneamente, richiede investimenti di aggiornamento e manutenzione infrastrutturale di banchina e di fondali. È

però anche certo che lo spostamento dei contenitori da nave a nave per ottimizzare i costi del trasporto marittimo globale delle società di navigazione restituisce molto in termini di radicazione e strutturazione territoriale di impresa (il terminal) e in quelli occupazionali. In una logica economica di interesse generale, il terminal di transhipment si fonda sui due elementi, impresa privata e lavoro, che questa crisi sta insegnando quanto siano prioritari e determinanti per le economie dei paesi, se non vitali quando, come in Italia, i terminal di transhipment sono in porti commerciali che insistono in aree non attraversate dallo sviluppo industriale delle reti di piccole-medie imprese, che invece sostengono la vivacità di molti altri porti italiani del centro e del nord Italia. Giancarlo Russo, vice presidente di Assologistica e rappresentante della camera di commercio di Taranto nel consiglio di amministrazione del Distripark, da anni opera nel campo tarantino del transhipment portuale, prodotto da Taranto container terminal-TCT, società partecipata da Evergreen di Taiwan, Hutchison di Hong Kong e GSI di Livorno.

**CAPITANO RUSSO, LA PARTE COMMERCIALE DEL PORTO DI TARANTO, CHE SOSTANZIALMENTE VIVE DI TRANSHIPMENT, HA**

**CHIUSO UN ANNO MOLTO DIFFICILE, CHE HA PORTATO ALLA CASSA INTEGRAZIONE A ROTAZIONE DI DIVERSE CENTINAIA DI PERSONE IMPIEGATE NEL TERMINAL TCT. QUALI SONO LE PROSPETTIVE?**

■ È stato sottoscritto un accordo generale di ampia intesa con la presidenza del consiglio, che ha coinvolto ministri, enti locali, Autorità portuale, Rfi, il vettore marittimo, il terminalista e i suoi azionisti, per lo sviluppo dei traffici container nel porto. L'accordo prevede l'adeguamento infrastrutturale della banchina e l'approfondimento dei fondali in 24 mesi, parallelamente al programma della cassa integrazione, per consentire la ripresa dei traffici. Per velocizzare le procedure legate a queste infrastrutture è stato nominato commissario straordinario il presidente della Autorità portuale; a breve, sarà indetta la gara e per la prossima estate dovrebbero aprirsi i cantieri. Nell'accordo il vettore marittimo si è impegnato a riportare le linee attualmente delocalizzate al Pireo, a causa delle inefficienze infrastrutturali e di produttività del terminal tarantino.

**DOPO I LAVORI, A TARANTO QUANTO SI PREVEDE DI MOVIMENTARE IN TERMINI DI TEU?**

■ Circa 700 mila a partire dall'ultima edizione dei lavori per poi raggiungere il milione il secondo anno.



**L'ADEGUAMENTO ALLE GRANDI PORTA-CONTAINER SARÀ SUFFICIENTE A GARANTIRE LA RIPRESA DI QUESTO TRAFFICO?**

■ Il porto di Taranto guarda in modo positivo a quanto si sta per realizzare, ma è chiaro che anche le ferrovie dovranno impegnarsi per rendere efficiente il proprio segmento, pure sotto l'apetto commerciale.

**IL TRANSHIPMENT GUARDA ANCHE AL TERRESTRE?**

■ Il terminal di Taranto è stato creato per il transhipment, che resta il suo core business, ma sviluppando intorno a esso servizi efficienti e adeguati di distribuzione, si invogliano gli spedizionieri a farvi manipolazione e stoccaggio delle merci. In questo senso la realizzazione della piattaforma logistica del porto, che ne costituisce un vero e proprio polmone interno, il distripark e l'Agromed trovano una collocazione naturale.

**IL DISTRI PARK HA UN'ESTENSIONE DI 70 ET-TARI, PENSATE DI INFRASTRUTTURARLI TUTTI?**

■ Sono fermamente contrario alle cattedrali nel deserto: l'approccio deve essere graduale, tastando contestualmente il territorio, per dare espressione alle grandi potenzialità di traffico del porto collegate con un'infrastrutturazione logistica su misura.

**QUINDI QUAL È IL SUO APPROCCIO ALLA REALIZZAZIONE DI QUESTO PROGETTO?**

■ I finanziamenti e le opere da sole non fanno mercato: è necessario un piano economico gestionale che proceda gra-

dualmente nella realizzazione della prima infrastrutturazione per il magazzino e la gestione delle merci, operando magazzino per magazzino, man mano che le merci affluiscono realmente. Ma occorre partire subito, predisponendo tutto il necessario per la partenza realizzativa, perché il mercato della logistica è estremamente veloce rispetto alla tempistica italiana di adeguamento.

**GLI ALTRI PORTI ITALIANI POTREBBERO VEDERE QUESTO COME UNA SOTTRAZIONE AL PROPRIO TRAFFICO?**

■ In Italia ci sono i porti hub e i porti regionali. Gioia Tauro e Taranto sul continente e Cagliari in Sardegna sono preposti al transhipment. Non vogliamo far concorrenza agli altri porti italiani, ma siamo porti importanti legati, esclusivamente, a pochi armatori. In tutto il Mediterraneo i terminal di transhipment sono dedicati a una o due compagnie di navigazione. Non possiamo paragonarci a porti come Genova o Napoli, ma semmai all'aeroporto di Malpensa. Gli investimenti sul transhipment danno poco al mercato generale, ma Taranto sta realizzando una piastra logistica perché può fare da collettore a più merci in modo efficiente. Questo ragionamento certo è più difficile per Gioia Tauro, che non ha intorno a sé un consistente bacino economico di domanda/offerta di merci, e il porto, a parte il transhipment di contenitori, non ha traffici sufficienti, a mio avviso, in altre tipologie di merci tali che possano costituire massa critica per sostenere una piastra logistica al servizio del territorio. Taranto invece nel raggio di

200-300 km, dalla Puglia fino alla Basilicata, ha un territorio di consumo e di produzione che con una politica di infrastrutturazione equilibrata può facilmente soddisfare.

**UN'ULTIMA DOMANDA. COME CONSIDERA, IN QUESTO MOMENTO DI COSÌ FORTE CRISI, CHE NECESSITA ANCHE DI PIANIFICAZIONE FUTURA, L'IMMINENTE AUMENTO DELLE TASSE PORTUALI?**

■ È una vera e propria jattura per il "sistema paese", perché le linee di navigazione potrebbero spostare altrove le loro attività, dove le tasse sono nettamente inferiori. Poi, per quanto riguarda le tasse di ancoraggio, è necessario che lo Stato sostenga le merci che portano meno introito come quelle containerizzate interessate dal transhipment. Non si possono danneggiare i porti dove le aree depresse della nostra economia trovano regole, lavoro e dignità. Il transhipment va difeso e tutelato anche per questo. Un aiuto in termini di alleggerimento delle tasse a carico dell'utenza del porto in cui l'attività di trasbordo è nettamente predominante è necessario per evitare che la concorrenza dei terminal di transhipment nordafricani, che insistono direttamente sulla direttrice Suez-Gibilterra e, purtroppo, non hanno regole e controlli adeguati di tutela sulla sicurezza e sulla salute dei lavoratori, ci aggredisca con una distorsione molto forte sull'abbattimento di costi che invece dovrebbero essere obbligatori in tutti i paesi, aumentando in questo modo il delta delle convenienze dei liners verso le sponde dell'estremo sud del Mediterraneo. ■

# "Sistema fashion", dove tutto è cambiato

Nel settore moda, alle prese con la globalizzazione, l'esigenza di essere sempre più "veloci" ha introdotto profondi mutamenti sia nella produzione sia nella vendita, coinvolgendo la logistica.

di **Valerio Di Velo**

**"C'**era una volta il sistema moda": con questo titolo l'esperto e consulente del settore Luciano Giannetti, presidente della società Gea Usa, ha aperto la sua relazione al convegno Trace ID Fashion - L'ottimizzazione della logistica nell'industria della moda, organizzato a Milano da Temi Editrice. In tre parole, "c'era una volta", Giannetti ha riassunto con grande efficacia, anche "evocativa", una realtà assoluta che caratterizza oggi il settore: è cambiato tutto rispetto anche a poco tempo fa. In passato, tutta la commercializzazione del settore e di conseguenza la logistica erano poste all'interno, appunto, di un "sistema". L'offerta da parte delle grandi case produttrici era strutturata per temi o per colori all'interno di una singola collezione suddivisa annualmente in due stagioni, ideate, progettate e sviluppate in genere con dodici mesi di anticipo sulla data prevista per l'apparizione dei prodotti sui mercati. La rete di vendita veniva rifornita attraverso campionari affidati a una rete di agenti che li sottoponevano per l'ordine ai negozi multimarca sei mesi prima, mentre la consegna dei ca-

pi avveniva generalmente in un'unica soluzione, massimo due, a ridosso dell'inizio delle singole stagioni di vendita. Un sistema, quindi, "lento" e "cadenzato" su date predeterminate. Un sistema cancellato dall'insorgere, sempre più rapido, di nuove tendenze ed esigenze. Giannetti ha riassunto i principali "driver del cambiamento". In primo luogo, un generalizzato fenomeno di "de ma-

ziato a farsi sentire in maniera sempre più consistente le vendite online) e quella che Giannetti ha chiamato la "radicalizzazione dei consumi", all'interno dei quali è cresciuto il lusso, il "fast fashion", ha acquisito sempre più spazio il concetto "outlet". Altro elemento di cambiamento, sul versante della produzione, è stata la terziarizzazione della filiera: del vecchio modo di produrre fondato sugli stabilimenti non è restato quasi più nulla ("In Italia, giusto qualcosa per le giacche da uomo", ha sottolineato Giannetti). Nel settore "donna" è stato tutto terziarizzato, "in casa", al centro, è rimasto solo il design. Infine, sulla scena della moda, in tutti i sensi, si è fatto sentire "il vento del Far East" sia per la produzione sia per il mercato. In generale, come ha ricordato per l'ennesima volta Giannetti, "il settore ha vissuto una rivoluzione": quasi tutti i principali attori del fashion sono "sbarcati" sul mercato, dotandosi di reti dirette o indirette di negozi e hanno dovuto modificare i processi produttivi, dovendo basare le vendite non più sulle collezioni ma sulla "costruzione degli assortimenti", e hanno dovuto comprimere fortemente le loro tempistiche nei cicli



teriarizzazione" che ha coinvolto nel suo insieme la moda per quanto riguarda sia il prodotto (sul quale hanno iniziato a influire con crescente incisività fattori esterni come la costante valorizzazione del brand, della "firma", gli stili di vita delle diverse fasce di clienti, una sempre maggiore esposizione ai cambiamenti sociali) sia i canali di distribuzione (sui quali, ad esempio, hanno ini-



produttivi e nei processi di vendita. Il “tempo” ha acquisito un valore assoluto e la “velocità” è diventata un elemento fondamentale per affermare il prodotto sul mercato globale. Infatti, solo la “velocità” e una “risposta rapida” possono consentire di reagire all’alta variabilità dei comportamenti di acquisto per cogliere le opportunità di vendita e per sfruttare le singole tendenze in atto, rendendo i prodotti disponibili prima che svanisca il momento favorevole o che altri concorrenti si propongano (copiando...) per soddisfare i “desideri” dei consumatori. Questo nuovo scenario, come ha sottolineato Giannetti, ha posto al settore problemi e difficoltà rilevanti. Sono stati messi insieme modelli di business che provano a bilanciare due esigenze contrastanti ma di eguale importanza strategica: costi di acquisto e velocità. L’esigenza di tenere sotto controllo i prezzi impone comportamenti antagonisti al fast, alla “velocità”. Ciò perché spinge all’approvvigionamento in paesi a basso costo, quindi og-

gi nel Far East, con tempi lunghi, e perciò costosi, di messa a punto del prodotto, con la necessità di avere sofisticate catene logistiche di fornitura e spedizioni, con il dover superare molti punti di controllo sia interni sulla qualità dei prodotti e di tipo amministrativo sia esterni, ad esempio, di carattere doganale. Tutto ciò a fronte di un’altra esigenza: dar vita a lotti molto elevati in termini quantitativi. Un insieme di problematiche che hanno tutte conseguenze importanti sulla logistica delle aziende. Come farvi fronte? Una risposta nel convegno è stata fornita da Raffaele Secchi, responsabile dell’Unit produzione e tecnologia-SDA Bocconi: “Diverse imprese del settore, in un mondo industriale che ancora opera attraverso settori di competenze, in un’organizzazione per funzioni e strutturata in senso verticale, hanno iniziato a capire che di fronte alle nuove esigenze occorreva dar vita a un’integrazione dei processi, prima all’interno dell’azienda e poi all’esterno con clienti e fornitori, su tre li-

velli essenziali: condivisione di informazioni e dati; coordinamento del lavoro su processi che mettano in linea, appunto, l’interno con l’esterno, grazie a tavoli interaziendali; collaborazione su obiettivi comuni”. Questo in un’ottica di gestire i flussi “end to end”. Ad esempio, ciò è stato fatto dalla Loropiana che ha orientato la sua organizzazione sull’esigenze della supply chain management, raccordandola in primo luogo con la manifattura. Lo stesso ha fatto Piquadro, azienda leader italiana specializzata in borse e accessori per il business, che ha dato grande visibilità alla sua catena logistica, ponendola su una piattaforma dove confluiscono ordini, vendite, produzioni, conceria: l’azienda tiene sotto controllo tutti i processi, comprese le spedizioni in Cina sia in andata sia in ritorno. La Luxottica è un’altra azienda che ha modificato la sua organizzazione gestionale: in precedenza agiva attraverso un “ufficio acquisti”, che trattava con i fornitori, e un “ufficio commerciale” che trattava con i clienti, quindi due livelli separati (con dispersione di informazioni e allungamento dei tempi), oggi le due entità sono “in linea”, fanno insieme analisi e previsioni, con grandi vantaggi in fatto di tempi, avendo ridotto i cicli da 32 a 24 giorni e un migliore servizio (la puntualità nelle consegne è passata dal 75% al 95%). In questo settore, perciò, nel quale le difficoltà commerciali sono enormi e si giocano a livello globale (e, ricordiamo ancora, con quantità di prodotti molto elevate), la logistica ricopre un ruolo determinante e deve puntare a migliorare costantemente per garantire margini alle aziende produttrici.

Un miglioramento continuo che si traduce in primo luogo nel ricorso sempre più sofisticato alla tecnologia, alla specializzazione delle competenze, agli strumenti informatici. ■

# Logistica sanitaria, l'esperienza Cesena

Il Centro servizi dell'Area Vasta Romagna: un passo importante nell'integrazione delle attività di quattro aziende sanitarie.

di **Carlotta Valeri**

**N**el settore della sanità domina un imperativo: ridurre i costi. La via più semplice per ottenere l'obiettivo è evidentemente quella di tagliare i servizi. Una via però che va contro il principio stesso dell'esistenza, ad esempio, del servizio sanitario nazionale, che ha il compito istituzionale di salvaguardare la salute dei cittadini. Quindi, vanno percorse altre vie (anche se in tante situazioni e in diverse regioni, come sappiamo, la tendenza e la tentazione di effettuare tagli lineari nel settore è stata in tempi recenti, e non solo, forte). Una strada che in Italia si sta intraprendendo a livello dei servizi sanitari regionali è di abbassare i costi puntando sulla logistica. È quanto sta avvenendo in particolare in Emilia Romagna: un convegno a Cesena, "La logistica sanitaria per la qualità e la sostenibilità delle cure: l'esperienza dell'Area Vasta Romagna", ha fatto il punto su questa scelta strategica.

Il professor Stefano Villa, ricercatore di Economia aziendale, dell'Università Cattolica di Roma, ha spiegato "la rilevanza strategica della logistica nelle aziende sanitarie". La sanità è un settore dove "girano", si "movimentano" una grande quantità di cose (basta pensare ai farmaci) e di persone (ad esempio, i pazienti). Una delle caratteristiche storiche in tale scenario di "movimentazione" è sempre stata la frammentazione,



che ha comportato sprechi, punti di stoccaggio disseminati sul territorio, trasporti sottoposti a grande variabilità, tempistiche lunghe, problematiche sulla sicurezza. "Una migliore organizzazione logistica, come sta avvenendo in diverse aree del paese seppure con cambiamenti più o meno importanti, può dare risultati molto significativi sul piano dell'efficienza e della spesa. Gli inglesi hanno messo in piedi un progetto

nazionale nel settore con l'obiettivo di risparmiare un miliardo di sterline. Chi ha innovato ha ottenuto benefici. Il primo risultato da ricercare è ridurre la frammentarietà di tutte le operazioni. Serve un dato prodotto? Occorre 'mettere in linea' domanda, acquisto, trasporto, consegna, gestione scorte. La riprogettazione e la standardizzazione dei processi sono alla base di un rinnovamento che deve guardare certamente

alla riduzione della spesa, ma in maniera coerente con i principi di cura, con i sistemi informativi, con i sistemi organizzativi, creando competenze a supporto di una nuova efficienza”, ha affermato Villa. Tiziano Carradori, direttore generale Sanità e Po-



approvvigionamento. Oltre al superamento dei singoli magazzini, infatti, il progetto di centralizzazione degli acquisti delle cinque realtà sanitarie prevede anche l'unificazione degli uffici ordini, la liquidazione fatture, la gestione anagrafica dei beni, evi-

politiche sociali della Regione Emilia Romagna, dopo aver messo in discussione il fatto che in Italia si spenda troppo per la sanità, citando le statistiche Ocse, ha affermato “che è comunque una necessità quella di migliorare la qualità dei servizi, migliorando anche l'organizzazione del sistema: un'operazione che deve avere come linea guida l'integrazione e l'interdipendenza dei diversi segmenti che lo compongono. Il primo passo deve andare verso la riorganizzazione della rete dei servizi e verso un cambiamento di prospettiva riguardo la logistica che deve essere interpretata come uno strumento strategico, essenziale sulla via del rinnovamento. Per ottenere un simile risultato è necessario investire sulla formazione, anche perché serve avere competenze allargate, che coinvolgano la conoscenza dei flussi e delle esigenze”. Infine Carradori ha concluso sottolineando che “per il cambiamento ci vuole tempo, ma quando diventa inevitabile, probabilmente il tempo è già scaduto”. Il convegno ha però messo in evidenza passi importanti compiuti dalla Regione e dalle aziende sanitarie sulla via del rinnovamento. La realizzazione del Centro servizi di Area Vasta Romagna di Pievesestina di Cesena è stata uno di questi rilevanti passi in un'ottica di riorganizzazione nella ricerca di ridurre la spesa e di au-

mentare l'efficienza. Il Centro rappresenta un modello di gestione comune di servizi realizzato tra le aziende sanitarie di Cesena, Forlì, Ravenna e Rimini. La struttura, situata in posizione baricentrica rispetto al territorio di riferimento, ha una superficie complessiva di 19.200 metri quadri di cui 10.500 per le attività di laboratorio e 8.700 per l'attività del “magazzino unico farmaceutico ed economale”. Nella struttura sono stati centralizzati, andando incontro alla primaria esigenza di ridurre la frammentazione dei servizi sul territorio, i servizi di analisi, le attività di criopreservazione e produzione in Cell Factory, il magazzino dei farmaci e l'ufficio acquisti.

Il Magazzino unico farmaceutico ed economale, che ha contribuito a migliorare molto sensibilmente i processi logistici, è operativo dal 2011 per la distribuzione dei farmaci alle quattro aziende sanitarie che compongono il territorio dell'Area Vasta, all'Irsto-Irccs di Mendola e per la fornitura dei dispositivi medici all'azienda Usl di Cesena. A regime, saranno inoltre comprese nel progetto le strutture convenzionate, le case di residenza e le strutture carcerarie dell'intero territorio. Il processo di centralizzazione degli acquisti e dei sistemi distributivi si identifica quale fondamentale tassello di un generale progetto di business reengineering dell'intera catena di

tando la duplicazione di attività e riducendo di conseguenza i costi. Il sistema logistico previsto consente a ogni unità operativa di richiedere per via informatica il materiale necessario al magazzino unico e di tracciarne tutto il percorso nei vari processi intermedi, oltre che conoscere informaticamente e in tempo reale qualsiasi informazione sui farmaci gestiti e la loro disponibilità presso il magazzino. Anche il sistema di trasporto è analizzato in modo continuativo attraverso un apposito software, che permette di identificare, per ogni mezzo, le singole tappe effettuate nel giro giornaliero, l'ora di arrivo presso ogni singola sede, i documenti di trasporto consegnati, le temperature del mezzo, in modo da garantire un controllo qualitativamente elevato sull'intero processo di trasporto. Nel convegno, Gianluca Prati, responsabile della gestione della logistica dell'Area Vasta, ha puntualizzato che la previsione in termini di riduzione dei costi con l'avvio del magazzino unico, costruito con l'accordo delle quattro aziende e con la partecipazione ai costi da parte della Regione, è stimabile intorno al 30%. “Basti pensare - ha sottolineato Prati - che prima le quattro aziende emettevano complessivamente 36 mila fatture l'anno, oggi si sono ridotte a un quarto, semplificando molto la parte contabile”.

# Il Metadistretto logistico veneto

di Antonella Manfredini

**A** Padova si è tenuto un convegno sul "Metadistretto logistico veneto, progettualità per il settore biomedicale e sanitario. Il modello centro servizi in rete". Il progetto sul Metadistretto, approvato nel 2010, consolidato a livello teorico e con alle spalle già alcune esperienze, è stato discusso pubblicamente l'anno successivo, quando sono state presentate azioni svolte nell'ambito della USL 16 Padova riguardo alla distribuzione nel settore biomedicale. L'ultimo incontro tenutosi il 21 marzo, nella sede dell'interporto padovano, ha fatto il punto sugli approvvigionamenti in ambito sanitario con riferimento allo sviluppo e ai risultati del progetto. In generale, come ha ricordato Salvatore Russo, del Dipartimento di Management dell'Università Ca' Foscari di Venezia, il progetto aveva la finalità di sviluppare e realizzare un modello di infrastruttura che riguardasse un Centro servizi logistici regionale su cui basare

l'integrazione delle realtà locali, come lo stesso interporto padovano, il Quadrante Europa di Verona, Venezia Porto, anche utilizzando strumenti messi a disposizione a livello nazionale, come, ad esempio, la piattaforma Uir-net.

L'obiettivo principale era di semplificare le procedure amministrative e le attività di gestione, mantenendo una continua individuazione del bene, per consentirne una sicura gestione, in considerazione anche dei progetti di regionalizzazione e di ricerca di una maggiore efficienza nella gestione della sanità pubblica della Regione Veneto. In effetti, come ha detto Russo, "la piattaforma di logistica integrata del centro servizi ha consentito fin dalla sua costituzione un efficiente immagazzinamento e una più fluida movimentazione sia nei trasporti sia nelle consegne al cliente finale, ovvero alle strutture sanita-

rie pubbliche e private della Regione. La valorizzazione della logistica, in una visione integrata, in un 'dialogo' tra tutti i principali attori del servizio sanitario, dalle aziende produttrici a quelle sanitarie, offre grandi vantaggi, anche rispetto all'utente finale: il paziente". Il sistema volto a razionalizzare e migliorare i servizi logistici, operativi, informatici, di consegna e trasporto per gli operatori si basa sul centro servizi gestito dalla capofila Servizi Logistici che a sua volta si articola nelle piatta-

forme logistiche di Conselve (il centro principale), Rovigo e Monselice per: la gestione dei materiali, degli approvvigionamenti e delle consegne domiciliari; la gestione di attività complementari alla cura domiciliare del paziente; la gestione di attività a supporto dei servizi di farmacia ospedaliera e territoriale; la gestione di sistemi di qualità legati alla



fornitura e alla gestione del materiale. In particolare, i benefici riscontrati sono stati di tre ordini:

- incremento dell'efficienza allocativa, con maggiore puntualità nelle consegne, affidabilità, migliore gestione delle scorte e della loro integrazione, identificazione e tracciabilità dei prodotti, preparazione del materiale destinato agli utenti finali;
- incremento dell'efficienza organizzativa grazie a una diversa impostazione, all'ottimizzazione delle risorse umane e dei collegamenti privato-pubblico;
- incremento dell'economicità con risparmi derivanti non solo da un minor costo della gestione, ma anche da possibili risparmi finanziari dovuti principalmente al contenimento del valore delle scorte.

Questi risultati sono stati raggiunti anche in funzione degli orientamenti in materia di centralizzazione dei pro-

cessi tecnicoamministrativi, anche riguardanti la logistica, della Regione Veneto. Silvia Mazzucco, dell'Unità sistemi di management dell'Agenzia socio sanitaria del Veneto, nel corso del convegno ha ricordato, ad esempio, la delibera di giunta del 12 settembre 2006 che mirava a proseguire, in materia di razionalizzazione e di integrazione dei processi gestionali, il percorso già avviato in precedenza attraverso l'unificazione delle strutture di acquisto e della logistica distributiva dei beni di consumo. "Tale soluzione - ha aggiunto la Mazzucco - era stata individuata per favorire la gestione unificata dei magazzini, al fine di conseguire la riduzione del capitale investito in scorte, aumentare la dimensione dei magazzini al fine di renderne più efficiente la gestione, anche con ricorso all'automazione, e migliorare il livello di servizio". In particolare, la delibera puntava



alla realizzazione di un'unica piattaforma logistica di Area Vasta, con capacità sufficiente a gestire tutte le categorie di prodotti per tutto il territorio di riferimento attraverso cinque piattaforme contro gli esistenti 90 magazzini. Un unico hub per ottenere molteplici benefici, così come è stato ricordato dall'intervento di Russo, che ha così concluso: "Il progetto Metadistretto logistico, muovendosi sulla linea di riorganizzazione logistica seguita dalle imprese private e dalle aziende sanitarie e ospedaliere pubbliche, anche tramite sempre maggiore accesso ai servizi concessi in outsourcing, ha portato importanti impatti innovativi sotto i seguenti profili: nuove tecnologie (applicativo per le consegne domiciliari); maggiore efficienza ed efficacia del sistema piattaforma logistica specificatamente predisposta per il settore biomedicale". ■

**VANDERLANDE**  
INDUSTRIES



↓  
**L'EFFICIENZA CHE DESIDERI DA UN SISTEMA DI PICKING.**

Vanderlande Industries: 60 anni di automazione per la logistica.

[www.vanderlande.com](http://www.vanderlande.com)



# Tornati agli anni '70

In Italia, le immatricolazioni delle auto scendono a doppia cifra da quindici mesi. In una tale situazione una logistica efficiente può aiutare gli operatori del settore. È quanto sta facendo Ceva.

**L**a crisi del mercato dell'auto non rappresenta sicuramente un elemento di novità nel panorama del settore in Italia: la flessione di oltre il 17% registrata nel febbraio scorso è il peggior risultato di questo mese dal 1979 e il 15° calo consecutivo a due cifre. Si consideri inoltre che le

auto immatricolate nel mese di febbraio (108.419) portano il totale dall'inizio del 2013 a quota 222.406 unità, per un calo del 17,33%. Se continuasse questo trend le immatricolazioni del 2013 si attesterebbero ai livelli degli Anni Settanta, per un totale di circa 1,3 milioni di consegne. Ciò che preoccupa ancora di più è che le prospettive per i prossimi mesi non sono per nulla incoraggianti: secondo i dati Anfia (Associazione nazionale fra industrie automobilistiche) e Unrae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) gli ordini raccolti a febbraio sono stati circa 110 mila, in caduta del 25%, con una flessione del 20% dei contratti dall'inizio dell'anno.

La situazione non è più rosea in Europa: la più recente previsione di Moody's indica un ulteriore calo delle vendite del 5%, mentre i dati Acea relativi alle immatricolazioni di gennaio indicano un totale di 918.280 consegne nei paesi dell'Unione europea e dell'Efta (Svizzera, Norvegia, Islanda), con un calo dell'8,5%. Queste percentuali riportano il mercato dell'auto europeo ai livelli del 1990. Nel panorama europeo

pur troppo l'Italia conquista il record negativo (meno 17%) tra i primi cinque mercati del vecchio continente: nel mese di gennaio il settore in Germania ha perso l'8,6%, in Francia il 15,1% e in Spagna il 9,6%. Unico paese a registrare un trend più che positivo la Gran Breta-



gna, con una crescita dell'11,5%.

Il trend negativo si ripercuote inevitabilmente su tutti gli attori della filiera automotive, con conseguenze non meno impattanti sulla logistica. “La crisi che interessa il settore automobilistico persiste ed è difficile dire quando potranno esserci margini di miglioramento. Le case automobilistiche si trovano ad affrontare un contesto in cui si trovano a dover ridurre i costi - sostiene Antonio Marsilio, direttore Business Development Automotive&Industry di Ceva Logistics Italia - pur garantendo servizi a elevato

valore aggiunto ai dealer, in modo che questi ultimi possano trasferire valore, a loro volta, ai clienti finali. Data la forte contrazione delle vendite nei primi due mesi dell'anno, le case automobilistiche si concentrano in particolare sulla fidelizzazione dei propri clienti per far sì che chi decida di comprare una nuova auto possa rimanere fedele allo stesso brand. È in quest'ottica che mirano a offrire pacchetti di servizi sempre più completi e di alta qualità”.

In una situazione di grande flessione e difficoltà, affidarsi a un



operatore logistico affidabile e competente può rappresentare una scelta strategica per contenere i costi, aumentare il livello di servizio e raggiungere livelli di efficienza più elevati. Ceva ha maturato un'esperienza consolidata nel settore automotive e vanta tra i propri clienti i principali fornitori e produttori mondiali non solo di automobili ma anche di motocicli, segmen-



to in cui l'operatore è leader in Italia. L'approccio di Ceva volto all'"eccellenza operativa" e al "miglioramento continuo" ha permesso di sviluppare soluzioni all'avanguardia e innovative, a livello globale, per tutte le fasi della supply chain automotive, dalla logistica post vendita a servizi per i veicoli finiti, fino ad attività strettamente legate al ciclo produttivo.

"Data la continua diminuzione del numero di immatricolazioni, il settore si concentra su aspetti che fino a qualche anno fa non erano considerati prioritari", afferma Marsilio, che aggiunge: "È per questo motivo che la logistica dei ricambi diventa un aspetto cruciale: si tratta soprattutto di ridurre il tempo delle consegne ai dealer finali per garantire la disponibilità dei pezzi, con la massima rapidità. Ceva offre le proprie soluzioni eccellenti, sviluppate a livello internazionale, adattandole e personalizzandole alle richieste e alle esigenze dei singoli clienti". Per questo l'operatore logistico ha sviluppato il servizio In-Night che consente di far uscire il pezzo di ricambio la sera, mediamente alle 18.00, per essere dal dealer alle

8.00/9.00 del giorno seguente. Ciò è reso possibile dal fatto che l'operatore logistico ha dislocato sul territorio nazionale alcuni centri di distribuzione in zone strategiche, in modo che nel raggio di 200 chilometri venga coperta ogni area, dal nord al sud. Inoltre, in alcune zone in cui sono presenti molti dealer, come in Lombardia, a Roma e a Napoli, in Sicilia, è a disposizione dei clienti di Ceva un servizio ancora più



efficace che consente di consegnare i pezzi di ricambio anche più volte al giorno. L'operatore logistico ha saputo infatti fare leva sull'expertise e le competenze sviluppate nel settore farmaceutico, dove più consegne nella stessa giornata sono prassi, e trasferirle nell'automotive, per garantire consegne

frequenti e puntuali nell'arco della stessa giornata.

"Un altro aspetto rilevante per i nostri clienti del settore consiste nella reverse logistics, ovvero il rientro dei pezzi di ricambio in garanzia presso la casa madre", puntualizza Marsilio, "tramite la Control Tower, un innovativo hub di informazioni che consente di monitorare le operazioni logistiche fondamentali lungo l'intera supply chain attraverso un unico coordinamento centrale, abbiamo piena visibilità su dove si trovino i pezzi di ricambio in qualsiasi momento". La Control Tower permette infatti a Ceva di tracciare i ricambi 24 ore su 24, 7 giorni su 7, facendo sì che gli operatori possano intervenire con azioni correttive, qualora si verificano imprevisti.

La sfida che sta affrontando il settore automobilistico attualmente riporta il settore ai livelli degli anni Settanta: la domanda di elevati standard è accompagnata da un'estrema pressione sui costi e da un ambiente operativo particolarmente difficile, la contrazione dei consumi mette a dura prova gli attori della filiera, partendo dalle case automobilistiche fino alle concessionarie. In un simile contesto affidarsi a un operatore logistico come Ceva significa poter permettersi di essere più flessibili e più efficienti, contare su un network globale, affidarsi a un operatore esperto e competente, in grado di progettare soluzioni personalizzate in base alle fluttuazioni del mercato e alle esigenze dei clienti, per un risparmio in termini di costi e una maggiore efficienza lungo tutta la supply chain. ■

# In Italia mercato troppo frammentato

Calano le vendite dei veicoli industriali anche per la stretta creditizia. Come sta reagendo alla crisi il Gruppo Continental.

di Carlo Conti



LORENZO OTTOLINA

**C**on un fatturato di 30,5 miliardi di euro nel 2011, il gruppo Continental rappresenta uno dei principali fornitori mondiali del settore automotive. La società attualmente impiega circa 169 mila dipendenti in 46 nazioni ed è impegnata nella produzione di una vastissima gamma di prodotti che vanno da sistemi frenanti a componenti powertrain e chassis, da soluzioni elettroniche ai pneumatici. In particolare, la società Continental Automotive Trading Italia commercializza prodotti elettronici e meccatronici per l'industria del settore automotive e nautico, come, ad esempio, tachigrafi e sistemi di data-management per veicoli commerciali e flotte. Abbiamo rivolto alcune domande al responsabile della divisione commerciale della società, Lorenzo

Ottolina, sull'attuale andamento del settore automotive.

**IL GRUPPO CONTINENTAL OPERA A TUTTO TONDO NEL SETTORE AUTOMOTIVE DATA LA SUA PRESENZA NEL MONDO A LIVELLO GLOBALE. DA QUESTA POSIZIONE PRIVILEGIATA, CHE IDEA SI HA DEL FUTURO DELL'AUTOMOBILE?**

■ Dati Continental alla mano, prevediamo che nel 2013 la produzione di automobili crescerà di circa 1,5 milioni di unità, ma riteniamo sia possibile che queste aspettative siano superate in positivo grazie al buon andamento del mercato Usa e alla buona capacità di esportazione dei produttori europei. Al momento i maggiori rischi sono rappresentati da una richiesta molto bassa dei veicoli diesel nell'Europa del sud, da una scarsa domanda nel settore dell'elettromobilità nei nostri "core market" e da una crescita molto bassa del mercato dei ricambi pneumatici in Europa e nella regione Nafta.

**IN EUROPA IN PARTICOLARE LA VENDITA DI AUTOVETTURE SEGNA IL PASSO, CON QUALCHE ECCEZIONE, TIPO LE AREE DELL'EX URSS. CIÒ È DETERMINATO ESCLUSIVAMENTE DALLE DIFFICOLTÀ ECONOMICHE O INCIDONO ANCHE ALTRI FATTORI COLLATERALI?**

■ Rispondo in merito al mercato del veicolo industriale, del quale ci occupiamo, non seguendo direttamente il

mercato aftermarket per le autovetture. La vendita dei nuovi truck è affetta da difficoltà economiche e dalla difficoltà di finanziamento da parte degli istituti bancari. Su questo fronte grande lavoro stanno facendo le finanziarie dei costruttori per sostenere comunque la vendita di nuovi mezzi.

**IN QUESTO CONTESTO EUROPEO, COME SI POSIZIONA L'ITALIA?**

■ Sempre nel settore dei veicoli industriali, Italia e Spagna sono i paesi che, nell'ambito dell'Unione europea, stanno maggiormente soffrendo gli effetti della crisi, Grecia a parte. Italia e Spagna sono accomunate da una configurazione simile di mercato, molto frammentata e caratterizzato da flotte di piccole dimensione (fino a cinque mezzi) e da padroncini. Le categorie più penalizzate dalla stretta creditizia in atto da parte degli istituti finanziari, che limita quindi la loro capacità di investimento.

**L'AUTOMOTIVE È UN SETTORE COMPLESSO E "COMPLICATO" DAL LATO LOGISTICO. LA CONTINENTAL COME HA AFFRONTATO IL PROBLEMA? QUALI INNOVAZIONI DI PROCESSO HA INTRODOTTTO?**

■ Il futuro a medio-lungo termine per il Gruppo Continental è rappresentato da un concetto, l'ITS. ITS è l'acronimo di "Intelligent Transportation Systems" che, tradotto dall'inglese, significa Si-



stemi di Trasporto Intelligenti. Ciò vuol dire creare una rete senza barriere né frontiere tra le varie modalità di trasporto e gli operatori con l'obiettivo di gestire le attività nel modo più rapido, sicuro, ecosostenibile ed economico possibile. Ciò richiede profondi cambiamenti attuabili attraverso il networking tra tutti i mezzi di trasporto e i loro utenti, così come delle infrastrutture. L'ITS di VDO Continental si propone pertanto di utilizzare le risorse esistenti nel modo più efficiente possibile grazie ad una gestione elettronica dei flussi di traffico e di fornire informazioni complete a tutti gli utenti del trasporto. Con il suo marchio VDO, Continental non solo sostiene il processo di standardizzazione ma ne è una delle forze trainanti, tanto che non si limita a guardare, attendendo l'esito dei processi politici e sociali, ma utilizza le tecnologie disponibili per venire subito incontro ad esigenze puntuali, creando già oggi prodotti e servizi che possono essere "ITS Ready", cioè integrati in sistemi di trasporto intelligenti. Il nuovo tachigrafo DTCO® 2.0 è già "ITS Ready": è in grado, infatti, di supportare diverse interfacce, come il CAN-Bus, gli strumenti di scarico dati, la comunicazione wireless LAN, la comunicazione GSM e GPS e la con-

nessione remota tramite SmartLink agli smartphone. Con le applicazioni per gli smartphone di ultima generazione, viene resa efficiente e all'avanguardia la gestione della flotta. VDO ha inoltre sviluppato utili "App" che consentono al conducente di tenere sotto controllo i propri tempi di guida e di riposo direttamente dallo smartphone, nonché di scambiare messaggi con il gestore flotta.

**CONTINENTAL AUTOMOTIVE TRADING COMMERCIALIZZA PRODOTTI ELETTRONICI E MECCATRONICI IN PARTICOLARE PER IL SETTORE AUTOMOTIVE. QUALI SONO I PRODOTTI DI PUNTA?**

■ Continental Automotive Trading Italia Srl ha sede a Cinisello Balsamo, Milano, ed è certificata secondo le norme UNI EN ISO 9001:2008. Fa parte del Gruppo Continental e con i marchi VDO e ATE è tra i principali fornitori mondiali di elettronica e meccatronica per il settore automotive, con applicazioni anche in ambito industriale e marittimo. All'interno della divisione Tachigrafi, Telematica e Servizi, il fulcro delle soluzioni offerte da Continental Automotive Trading Italia è il tachigrafo digitale, sviluppato da VDO secondo gli standard dettati dall'Unione Europea e nel rispetto dei requisiti per la registra-

zione delle ore di guida e di riposo. Il nuovo tachigrafo digitale DTCO® 2.0 ha introdotto importanti novità, come l'ottimizzazione delle operazioni per scaricare i dati da remoto, l'integrazione di un secondo segnale indipendente di movimento (IMS) e il VDO Counter, che consente all'autista di avere un quadro completo sui propri tempi di guida e di riposo. Al tachigrafo digitale si affiancano tachigrafi analogici, trasmettitori, ricambi per tachigrafi, strumenti per officine, dispositivi di scarico e gestione dei dati tachigrafici e dispositivi telematici. Oggi più che mai, contenimento dei costi e rispetto degli obblighi di legge sono obiettivi sempre più difficili da raggiungere senza strumenti adeguati che rendano più veloce ed efficace la gestione della flotta. E VDO è convinta che l'unica soluzione possibile per sviluppare un business innovativo e redditizio, che si tratti di gestire pochi mezzi o centinaia di veicoli, sia la telematica. Partendo da questi concetti e utilizzando l'esperienza acquisita nel settore dell'autotrasporto, VDO ha sviluppato una serie di soluzioni innovative, integrando in modo efficace la tecnologia telematica con il tachigrafo digitale, della cui produzione è ormai leader incontrastato a livello globale. ■

# Magazzino con traslo per il settore pharma

Le soluzioni, tese a ottimizzare la gestione delle operazioni di entrata e di uscita dei prodotti immagazzinati e l'utilizzo dei volumi disponibili, adottate dall'azienda Fabbrica Italiana Sintetici.

di Sara Perotti

**F**abbrica Italiana Sintetici-FIS è una società che opera da oltre 50 anni nella produzione di prodotti chimici per l'industria farmaceutica. L'azienda affonda le sue origini nel 1957, anno di costituzione della società a opera di Giovanni Ferrari che, con i figli Antonio, Gianfranco e Ottavio, decide di separarsi da una società farmaceutica in cui la famiglia era precedentemente impegnata e avviare un'attività in proprio nella produzione chimica di principi attivi per l'industria farmaceutica. A partire dagli anni '60 e '70, l'azienda vede un progressivo ampliamento del business e della gamma offerta; negli anni '80 e '90 si instaurano le prime collaborazioni con multinazionali europee e si attivano iniziative per la riduzione dell'impatto ambientale, che, presso i siti di Montecchio e Termoli, si concretizzano, ad esempio, nell'installazione di torri evaporative provviste di un circuito di riutilizzo dell'acqua refrigerata per ridurre il prelievo delle acque di falda. Dal 2000, nonostante il momento di involuzione del settore, FIS continua a investire sia in Italia sia all'estero, aprendo un nuovo ufficio negli Stati Uniti (New Jersey) per rafforzare il contatto con le multinazionali statunitensi. In anni recenti, consegue la certificazione del Sistema di Gestione Ambientale secondo la norma

UNI EN ISO 14.001, la certificazione OHSAS 18001 del Sistema di Gestione della Sicurezza e della Salute e la certificazione ISO 9001 del Sistema di Gestione della Qualità per gli stabilimenti di Montecchio e di Termoli.

A oggi, con un fatturato di circa 300 milioni di euro e quasi 900 dipendenti in Italia, il Gruppo FIS si posiziona al primo posto in Italia e tra le prime in Europa per la produzione di principi attivi per l'industria farmaceutica. Il core business aziendale è attualmente rappresentato dalla Custom Synthesis, ovvero la produzione in esclusiva di intermedi, intermedi avanzati e principi attivi per le case farmaceutiche. La società è inoltre presente nel mercato dei farmaci generici, in cui sviluppa e vende principi attivi fra cui tranquillanti, ansiolitici, antibatterici, anticonvulsivanti, antinfiammatori, diuretici, analgesici e cardiovascolari. Dal punto di vista del network produttivo, l'azienda in Italia possiede due impianti: un primo stabilimento è ubicato a Montecchio Maggiore (Vicenza), sede centrale che nei suoi 95 mila m<sup>2</sup> ospita le attività di ricerca, sviluppo e produzione di Custom e Generici, mentre un secondo e più recente sito - attivo dagli anni '90 - è presente a Termoli (Campobasso) e dispone di una superficie complessiva di 91 mila m<sup>2</sup>

(inizialmente coinvolto nella sola produzione di intermedi, oggi è attivo anche nella produzione di principi attivi). Accanto ai due siti italiani di Fabbrica Italiana Sintetici, la capofila Holding FIS si avvale infine di una rete internazionale così composta:

- DELMAR (Canada), recentemente acquisita, sito strategico impegnato nella produzione di intermedi e prodotti finiti attivi;
- ARETA (Italia), un'azienda di biotecnologie dedicata allo sviluppo e alla produzione di farmaci biologici innovativi, nella quale Holding FIS possiede una partecipazione;
- US Office (Stati Uniti, New Jersey), cura i rapporti con le multinazionali americane nell'ambito dei prodotti Custom;
- PHF (Svizzera), società autonoma preposta allo sviluppo di nuovi generici e alla commercializzazione di alcuni prodotti FIS nel mercato americano.

All'interno del sito di Montecchio l'azienda ha recentemente avviato un progetto di revisione delle aree logistico-produttive, che ha portato nel 2012 a un'estensione delle superfici di magazzino e all'implementazione di un impianto automatico autoportante con scaffalatura multi-profondità. La solu-

zione precedente a quella in esame era caratterizzata da un magazzino tradizionale servi-

to da carrello trilaterale uomo a bordo. A fronte della crescita del business aziendale, l'azienda aveva rilevato la necessità di ricavare nuovi spazi per le attività logistiche e, nel contempo, cogliere l'opportunità per migliorare l'efficienza e l'efficacia delle operazioni. La scelta di un magazzino automatizzato di questo tipo è essenzialmente dettata dalla ricerca da parte dell'azienda di un'ottimizzazione dei volumi a disposizione, con l'obiettivo di garantire al contempo la gestione dei crescenti flussi. La presenza di vincoli in pianta per l'espansione ha portato a uno sviluppo verticale della struttura. Inoltre, al fine di garantire la massimizzazione della potenzialità ricettiva, per le movimentazioni all'interno dei canali è stato adottato uno speciale dispositivo a satellite, più "compatto" in termini di larghezza rispetto a quelli convenzionali. Questa nuova soluzione - che affianca il precedente magazzino tradizionale tuttora in essere e dedicato alla gestione delle materie prime in ingresso da fornitori (in fusti e in sacchi) - è asservita allo stoccaggio e prelievo di intermedi di chimica farmaceutica (semilavorati liquidi o in polvere), in uscita dai reparti di produzione, ove sono successivamente destinati per il completamento del ciclo produttivo. L'impianto, supportato da radio-frequenza e coordinato dal WMS (Warehouse Management System) di magazzino, è stato realizzato con il supporto di Ferretto Group (si veda box fornitore a lato).



Veduta esterna dello stabilimento di Montecchio (VI)

### L'impianto automatizzato

Il nuovo impianto automatizzato si estende su una superficie di circa 300 m<sup>2</sup>. Esso dispone di una capacità ricettiva complessiva pari a 2.730 posti pallet e, come anticipato, ospita fusti di intermedi di chimica farmaceutica (diametro 720 mm; h=835 mm). Questi ultimi sono posizionati su pallet madre ("slave") in legno; l'UdC finale ha dimensioni 800x800xh=985 mm (peso massimo: 200 kg). La soluzione si sviluppa su un'altezza utile di 20 m (14 livelli complessivi) e si compone di un'unica corsia di lavoro di lunghezza pari a 25 m,



Magazzino automatico servito da trasloelevatore

## IL FORNITORE DELLA SOLUZIONE

Ferretto Group Spa, società fondata a Vicenza nel 1956 e interamente detenuta dalla famiglia Ferretto, è una realtà capace di offrire attraverso un unico interlocutore una gamma completa di soluzioni per tutte le esigenze di immagazzinamento e archiviazione. Marchi storici e oggi divisioni aziendali sono Armes (Scaffalature metalliche e soppalchi), Promag (Magazzini automatici), Bertello (Magazzini verticali, rotanti e compattabili) ed Egeria (sviluppo di soluzioni software per le applicazioni del gruppo). Oltre a una estesa e consolidata presenza sul mercato italiano, il Gruppo ha da tempo avviato un'internazionalizzazione in crescente espansione, con potenzialità di ulteriore crescita attraverso una rete di distributori presenti nei principali paesi europei, Nel Medio Oriente, in India e Cina. I prodotti che Ferretto può offrire sono: scaffalature tradizionali di diverse tipologie, magazzini automatici con trasloelevatore, sistemi miniload, sistemi di handling (ad esempio, trasportatori a rulli e catene, navette, automotori, robot antropomorfi), magazzini automatici verticali e rotanti, magazzini compattabili. Tutti i prodotti sono corredati dal software di gestione (WMS) e da servizi di assistenza continua, con contratti di manutenzione, assistenza tecnica e teleassistenza.

[info@ferrettogroup.com](mailto:info@ferrettogroup.com)  
[www.ferrettogroup.com](http://www.ferrettogroup.com)



Dettaglio del particolare dispositivo a satellite



Particolari delle baie di ingresso al magazzino automatizzato e del sistema di lettura dei barcode dei fusti

caratterizzata da una scaffalatura a profondità multipla con 4/6

UdC in profondità per fronte. Il corridoio è dotato di un trasloelevatore per la movimentazione delle UdC. Come anticipato, la particolarità del magazzino in esame consiste nell'aver implementato un dispositivo a satellite differente rispetto a quelli convenzionali (Figura 3) per gestire la profondità multipla ed effettuare le operazioni di prelievo e stoccaggio delle UdC. Tale dispositivo è dotato di una coppia di forche e appare pressoché simile a un traspallet tradizionale: esso è movimentato dal trasloelevatore lungo il corridoio e, tramite l'ausilio di una piattaforma rotante, è in grado di interfacciarsi con i due fronti della scaffalatura (potenzialità di movimentazione pari a 36 cicli combinati/ora). Per permettere le movimentazioni delle UdC in profondità multipla, ogni canale è dotato di apposite guide per consentire l'ingresso/uscita del satellite. Il sistema implementato permette di beneficiare di una significativa riduzione dello spazio necessario rispetto ai satelliti convenzionali, che tipicamente richiedono una larghezza del canale pari a 1.200 mm e che avrebbero comportato la perdita di spazio prezioso per le locazioni, con una conseguente riduzione della potenzialità ricettiva del nuovo magazzino.

## I flussi

Le materie prime in ingresso dai fornitori - gestite all'interno del preesistente magazzino a scaffalatura bifronte servito da trilaterale - sono oggetto di una prima lavorazione all'interno dei reparti produttivi; il semilavorato viene successivamente trasferito all'interno di fusti che sono stoccati nel nuovo magazzino automatico dedicato. In testata al magazzino

è operativo un loop costituito da rulliere motorizzate e dotato di una postazione per l'ingresso del materiale. Ogni fusto viene posizionato su un pallet madre vuoto, che è dapprima pesato per rilevare la tara e successivamente "accoppiato" con il fusto: l'UdC così formata è quindi oggetto di ulteriore pesatura e successiva lettura di codice a barre. È interessante notare che, poiché il codice a barre può essere posizionato in punti diversi lungo il fianco dei fusti, il lettore barcode è montato su un particolare braccio rotante a 360° per consentirne agevolmente la lettura. Una volta che l'UdC entra a magazzino, l'allocazione a stock prevede una gestione mono-referenza e mono-lotto dei canali multi-profondità. La logica di gestione dei materiali è di tipo FIFO (First In First Out); in caso di necessità, sono consentite operazioni ausiliarie di movimentazione delle singole UdC per "ricompattare" i canali. Le attività di prelievo prevedono che, a fronte dell'ordine lanciato dai reparti produttivi, le UdC corrispondenti ai codici richiesti siano prelevate e convogliate verso la stazione di uscita: dopo la lettura del barcode, il fusto viene trasferito ai reparti produttivi; in alternativa, in caso di prelievo parziale del contenuto, l'operazione può avvenire diretta-

mente in loco e il fusto viene successivamente re-immesso a magazzino. Le basi pallet vuote in uscita possono essere immediatamente convogliate alla baia in ingresso per ospitare un nuovo fusto; in altri casi, se è già presente una coda di pallet madre, il bancale in uscita è trasferito verso un'apposita area che funge da "polmone" per le basi vuote. Una volta raggiunte le 8 basi impilate, viene generata una UdC dedicata (interamente costituita da "basi" pallet) che viene gestita all'interno del magazzino automatico.

## Conclusioni

Si è presentato il caso di un'azienda del vicentino specializzata nella produzione di prodotti chimici per l'industria farmaceutica. La ricerca di un'ottimizzazione dei volumi a disposizione per lo stoccaggio delle materie prime in asserimento ai processi produttivi ha portato l'azienda alla realizzazione di un nuovo magazzino automatizzato autoportante, servito da trasloelevatore e da un particolare sistema a satellite, più "compatto" in termini di larghezza rispetto a quelli convenzionali. L'impianto è interamente supportato da radio-frequenza e coordinato con il WMS di magazzino. Fra i principali benefici, l'azienda ha finora evidenziato: un'ottimizzazione nell'utilizzo dei volumi a disposizione; un incremento delle produttività, dettato da una maggiore rapidità delle operazioni di ingresso/uscita a magazzino (il flusso massimo assorbito dal magazzino è pari a 36 fusti/ora in ingresso e altrettanti in uscita); un maggiore presidio delle operazioni, grazie al controllo automatico e pesatura delle UdC in testata a magazzino, nonché al relativo trasferimento e registrazione delle informazioni a sistema; infine, una generale semplificazione delle attività e miglioramento delle condizioni di lavoro degli operatori. ■

# Trasportare con cura è nella nostra natura...



**Vinitaly 7-10 Aprile 2013 Ti aspettiamo al Padiglione F Stand G3**

... e ti garantiamo un servizio di **Vino!** Spedisci le tue bottiglie di vino con Palletways, l'unico network di trasporto espresso **di merce su pallet** che garantisce su tutti i servizi Premium a livello nazionale il **Servizio Garantito**: il rimborso delle spese di trasporto in caso di consegna in ritardo\* della spedizione grazie alle sue 86 Concessioni e 3 Hub in Italia. Il gruppo Palletways, con una copertura di oltre 300 Concessionari e 11 Hub, è il leader del trasporto espresso di merce pallettizzata in Europa. **Preziosa e fragile? Affidala a Palletways: il brindisi sarà assicurato.**

\*Unico obbligato e responsabile nei confronti del Cliente per l'adempimento del servizio garantito è il Concessionario Palletways che ha stipulato il contratto di trasporto. Per maggiori informazioni concernenti le condizioni di applicazione del servizio, consultare le condizioni generali di contratto sul sito [www.palletways.com](http://www.palletways.com).

  
**Palletways**  
We Deliver

Il Network espresso per merce pallettizzata

Desideri che la tua merce arrivi sicura e puntuale a destinazione?

Trova il tuo Concessionario di zona su [www.palletways.com](http://www.palletways.com)



# La nostra generazione del futuro



## Risparmiare energia non è mai stato così facile – l'RX70 Hybrid

L'RX70 OM STILL Hybrid è il carrello più economico della sua categoria. Combina in un modo unico un'alta capacità di movimentazione con un basso consumo. È il primo carrello elevatore a tecnologia ibrida prodotto in serie ed è in grado di immagazzinare l'energia prodotta in frenata dalla trasmissione elettrica di cui è dotato per poi rimetterla subito a disposizione del motore di trazione. In questo modo l'RX70 Hybrid riduce il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> dando un importante contributo al futuro delle generazioni che verranno.

[www.om-still.it/hybrid](http://www.om-still.it/hybrid)

first in intralogistics



STILL