

Linde Material Handling

Linde

LINDE MATERIAL HANDLING

Grande attenzione all'automazione:
presentato il carrello retrattile automatizzato
R-MATIC della linea Robotics



Industria e logistica: una fase cruciale

EDITORIALE

Assologistica: un forte impegno per la legalità

PORTUALITA'

La Cina all'assalto dei porti europei

ASSOLOGISTICA

Il punto sul settore e sulle strategie

LO SVILUPPO NEL PROPRIO DNA

Quando pensi a logistica e distribuzione, quali sono le prime cose da tenere a mente: la posizione? La viabilità? L'efficienza energetica? La flessibilità?

Nella nostra posizione di leader del mercato immobiliare logistico, disponiamo di terreni posizionati strategicamente per soddisfare nel più breve tempo possibile le esigenze di efficienza e flessibilità dei nostri clienti.

Quindi, quando pensi ad un nuovo sviluppo, perché non pensare a Prologis?



Local partner to global trade™

Prologis è il principale proprietario, gestore e sviluppatore di immobili industriali focalizzate sui mercati globali e regionali in tutta l'America, Europa e Asia.

prologis.com



LA DIFESA DELLA LEGALITA': **un forte impegno di Assologistica**

NEL SETTORE DELLA LOGISTICA SEMPRE PIÙ SPESSO SI STANNO MANIFESTANDO FENOMENI DI ILLEGALITÀ. FENOMENI CHE SI MANIFESTANO CON IL NON RISPETTO DEI COSTI DEL LAVORO DETTATI DAI CONTRATTI NAZIONALI, CON IL RICORSO AL LAVORO NERO, CON L'EVASIONE DI TASSE E CONTRIBUTI, SPESSO RICORRENDO A COOPERATIVE FITTIZIE. TUTTO CIÒ ARRECA GRAVI DANNI ALLE TANTE AZIENDE CHE OPERANO NELLA TRASPARENZA E NELLA LEGALITÀ, ALLO STATO E ALLE CONDIZIONI DI VITA DEI LAVORATORI, IN MOLTISSIMI CASI CITTADINI STRANIERI ED EXTRACOMUNITARI, CON RIPERCUSSIONI ANCHE IN MATERIA DI SICUREZZA E, SPESSO, DI ORDINE PUBBLICO. SI STA ASSISTENDO A UN PROLIFERARE DI SOGGETTI CHE SI STANNO INSINUANDO, IN OCCASIONE DI APPALTI-AFFIDAMENTI-ESTERNALIZZAZIONI, CONTANDO ANCHE SU UNA NORMATIVA POCO STRINGENTE, CON LA PRESENTAZIONE DI OFFERTE BASATE SU UNA FORTE CONTRAZIONE DEL COSTO DEL LAVORO, AL DI SOTTO DI QUANTO STABILITO DAL CONTRATTO NAZIONALE DI SETTORE. INOLTRE, CI SI STA TROVANDO SEMPRE PIÙ SPESSO DAVANTI AD AZIONI DI BLOCCO E PICCHETTI AI CANCELLI DI IMPRESE E SITI LOGISTICI ORGANIZZATI DAI COBAS, CHE NON TROVANO ALCUNA GIUSTIFICAZIONE, NEANCHE PER INADEMPIENZE CONTRATTUALI. SI TRATTA DI AZIONI CHE NON CONSENTENDO LA PARTENZA E L'ARRIVO DEI VEICOLI E IL REGOLARE SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ DETERMINANO INGENTI DANNI ECONOMICI NON SOLO ALLE IMPRESE, MA ANCHE AD ALTRI LAVORATORI. SONO AZIONI CHE VANNO BEN OLTRE LA NORMALE DIALETTICA DELLE RELAZIONI INDUSTRIALI. SIAMO DI FRONTE A FATTI GRAVI CHE OCCORRE AFFRONTARE CON URGENZA E CON DECISIONE NON PIÙ RIMANDABILI. E' QUANTO SOSTIENE, ANCHE IN DIFESA DEI PROPRI ASSOCIATI, CHE RISPETTANO LA LEGALITÀ, ASSOLOGISTICA CHE SI STA IMPEGNANDO PER AVVIARE, CON LA SENSIBILIZZAZIONE E LA COLLABORAZIONE DELLE ISTITUZIONI, DA UN LATO, PROCESSI VIRTUOSI DI TRASPARENZA IN OGNI OPERAZIONE LOGISTICA E, DALL'ALTRO, UN'ATTENTA ATTIVITÀ ISPETTIVA CHE COMPORTI ANCHE SANZIONI ADEGUATE E CERTE. ASSOLOGISTICA, SEMPRE SU QUESTO RILEVANTE TEMA, STA PARTECIPANDO CON ALTRE ORGANIZZAZIONI E PORTANDO LE PROPRIE POSIZIONI IN SEDE MINISTERIALE PER LA STESURA DI UN PROTOCOLLO D'INTESA CHE DEFINISCA UN MODELLO DI GOVERNANCE PER GLI OPERATORI DELLA FILIERA DELLA LOGISTICA FINALIZZATO ALLA PREVENZIONE DI FORME DI IRREGOLARITÀ, AL FINE DI RIDURNE L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO, ATTRAVERSO AZIONI CHE INCREMENTINO LA LEGALITÀ E LA TRASPARENZA E ATTRAVERSO PROPOSTE DI INTERVENTI NORMATIVI.

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
e-mail: redazione@euromerci.it

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
SERDOCKS S.r.l.
tel. 02.669.1567
e-mail: redazione@euromerci.it

Economia

**LA CRESCITA È CONCENTRATA
NEI DISTRETTI INDUSTRIALI**

8

Cover

**AUTOMAZIONE E SICUREZZA:
DUE TEMI CARI A LINDE MH**

36

Il dibattito

**INDUSTRIA E LOGISTICA:
UNA FASE CRUCIALE**

38

Portualità

**LA POLITICA D'ESPANSIONE
DELLA CINA NEI PORTI EUROPEI**

46

Assologistica

**UN INCONTRO PER FARE IL PUNTO
SULLE STRATEGIE DELL'ASSOCIAZIONE**

50

Primo Piano

**I MAGAZZINI DELLE TAGLIATE,
LA "CASA" DEL PARMIGIANO**

56

Primo Piano

**AGRIFOOD E SOLUZIONI SOSTENIBILI:
STAKEHOLDER A CONFRONTO**

58

Primo Piano

**IL TEMA DEI BIG DATA SEMPRE
PIU' RILEVANTE PER LA LOGISTICA**

63

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

16



Nel 2016, il fatturato dei distretti industriali ha toccato livelli record con un aumento del 10,2% in confronto al 2008 e con un differenziale di crescita superiore ai quattro punti rispetto alle aree non distrettuali (il servizio a pag. 8)



A Castelfranco Emilia, è stato inaugurato il rinnovato magazzino specializzato nello stoccaggio e nella stagionatura del Parmigiano Reggiano, una ricchezza del territorio che è stata sempre sostenuta dalla Credem (il servizio a pag. 56)



PUBBLICITÀ SU RIVISTE E SITI ONLINE, SFRUTTA IL BONUS FISCALE!

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

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

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

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

PER INFORMAZIONI:
culturaformazione@assologistica.it

La crescita dell'eurozona rallenta

Mario Draghi, presidente della Bce, nella conferenza stampa tenuta al termine dell'ultima riunione del board della banca centrale europea, ha sottolineato che "la crescita dell'eurozona dà segnali di rallentamento". Una notizia preoccupante, in primo luogo per il nostro paese, che è stato l'ultimo in confronto con i suoi competitor europei a dare segnali di ripresa nell'ultimo anno e mezzo. Siamo arrivati in ritardo rispetto alla crescita delle altre principali economie europee. Il "rallentamento" segnalato dal presidente della Bce rischierebbe di frenare ulteriormente i nostri, già lenti "progressi". Le parole di Draghi so-

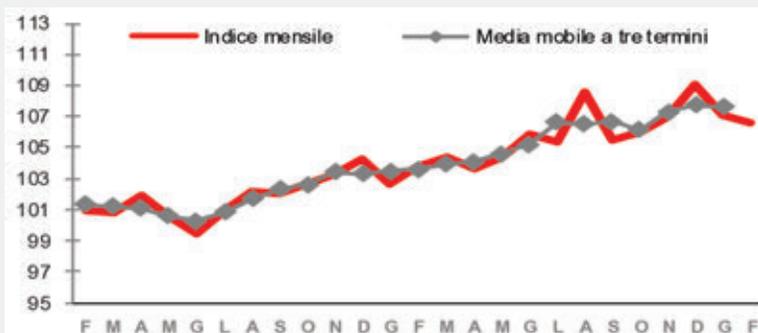


no confermate da altri dati: a livello dell'eurozona gli indicatori anticipatori e coincidenti del ciclo economico mostrano qualche segnale di incertezza. Infatti, a marzo l'Economic Sentiment Indicator è diminuito ulteriormente con un peggioramento del clima di fiducia per tutti i settori a eccezione di quello delle costruzioni. Nello stesso mese la fiducia dei consumatori è rimasta invariata a seguito di un miglioramento delle prospettive sull'occupazione bilanciato dal peggioramento dei giudizi sulla situazione futura. Al contempo

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(febb. 2016-febb. 2018, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



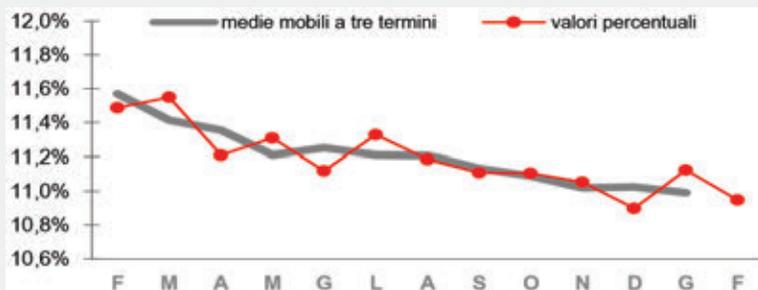
(febb. 2016-febb. 2018, variazioni % sullo stesso mese anno precedente)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(febb. 2017-febb. 2018, valori %)





Assolistica

EUROMERCI



organizzano

14^a Edizione del Premio

IL Logistico dell'Anno

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

L'edizione 2018 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'impresa
- Ricerca e Sviluppo
- Social responsibility
- Sostenibilità ambientale
- Tecnologico e 4.0
- Trasportistico (mono o multimodale)

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **31 maggio 2018**

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

via mail a ogiola@euromerci.it

oppure

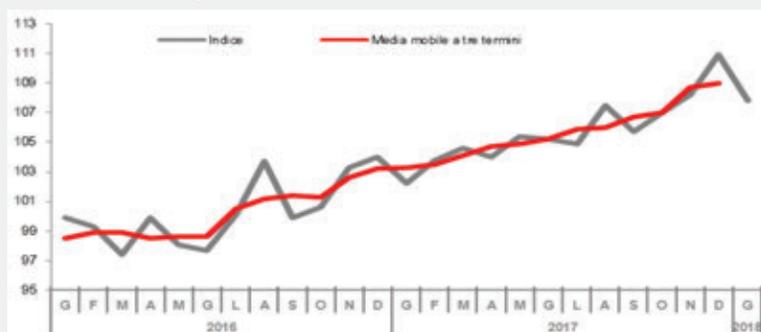
per via postale a **Euromerci - Candidatura al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO**
Via Cornalia 19 - 20124 Milano

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

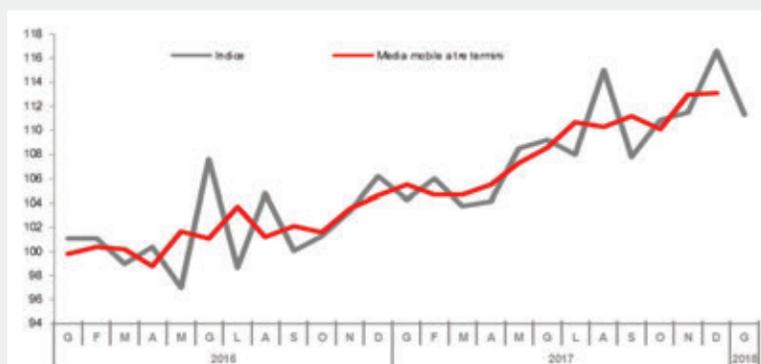
Andamento dell'industria

Fonte: ISTAT

(Fatturato, genn. 2016-genn. 2018, indici destagionalizzati e medie mobili, base 2015=100)



(Ordinativi, genn. 2016-genn. 2018, indici destagionalizzati e medie mobili, base 2015=100)



L'indicatore anticipatore euro-Coin ha mostrato un primo segnale di riduzione, influenzato dal peggioramento dell'attività manifatturiera e della fiducia delle imprese. Il livello dell'indicatore rimane comunque sui livelli più elevati degli ultimi anni. Anche in casa nostra sta emergendo qualche segnale non incoraggiante se si guarda al futuro: a gennaio, l'Istat ha rilevato per il fatturato dell'industria, dopo tre mesi consecutivi di crescita, particolarmente marcata a dicembre,

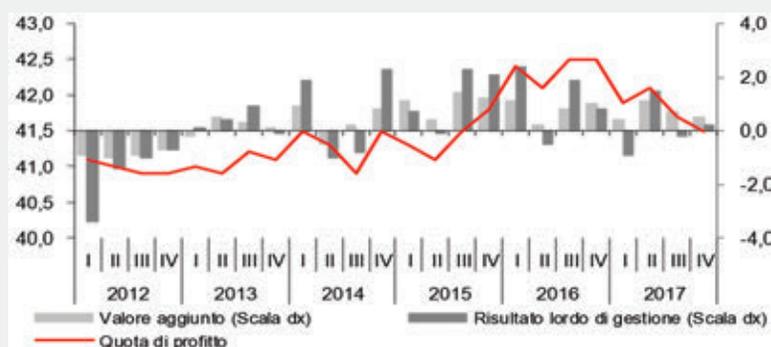


un calo del 2,8% rispetto a dicembre 2017; sempre a gennaio, anche per gli ordinativi è stata rilevata una flessione congiunturale del 4,5%, che ha fatto seguito all'accelerazione registrata a dicembre 2017. Il fatturato, a gennaio, è diminuito intorno al 2,8% sia sul mercato interno sia su quello estero, mentre gli ordinativi hanno registrato una pesante flessione in primo luogo a livello domestico, con un meno 6,4%. A febbraio, è stata in flessione rispetto a gennaio anche la produzione industriale che ha segnato una diminuzione dello 0,5%. Certamente i dati medi dei primi due mesi del 2018 sono favorevoli rispetto all'anno precedente (con un più 3,4%). Il problema è la "continuità" di questa crescita.

Quote di profitto di società non finanziarie

Fonte: ISTAT

(anno 2012-2017, valori %)



THE KOREA HERALD

Corea del Sud: i giovani non trovano lavoro

Nonostante diversi interventi del governo negli anni scorsi tesi a migliorare l'occupazione giovanile nella Corea del Sud, il problema sta costantemente aggravandosi, anche a causa dei cambiamenti strutturali che

hanno riguardato i mercati dell'industria, del lavoro e del sistema dell'educazione nazionale: sono sempre più i giovani, anche con un'importante preparazione universitaria, che

non trovano lavoro. Il risultato è che in numero crescente restano a carico delle famiglie sino a trent'anni e oltre. Un altro dato, messo in luce da una recente inchiesta, è che crescono le difficoltà per i giovani di sposarsi e mettere su famiglia: sono sempre più numerose le coppie che rimandano i "piani matrimoniali", da qui anche una flessione delle nascite. Il governo ha deciso di intervenire ancora una volta: il 5 aprile, il ministro dell'Economia Kim Dong-yeon ha chiesto all'assemblea nazionale di approvare con urgenza la proposta di stanziare la somma di 3,64 miliardi di dollari (extra budget, in quanto non previsti dalla legge di bilancio 2018) per porre un freno al crescere del tasso di disoccupazione giovanile. All'approvazione dovrebbe partecipare anche l'opposizione in quanto il partito democratico, che è al governo, può contare solo sul 41% dei parlamentari nell'assemblea nazionale. "La situazione in questo delicato settore sta peggiorando, oltretutto in un contesto generale dell'occupazione non particolarmente favorevole: una veloce approvazione della proposta del governo potrebbe rappresentare una valida chance verso un miglioramento". A fine dicembre 2017, il tasso di disoccupazione dei giovani tra i 15 e i 29 anni era salito al 9,2% (quasi tre volte quello riguardante l'occupazione generale del paese, fermo al 3,3%). In particolare, il ministro ha assicurato che se passasse la proposta del governo all'assemblea generale, il governo assicurerebbe nei prossimi cinque anni 810 mila posti per i giovani nel settore pubblico. ■



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain

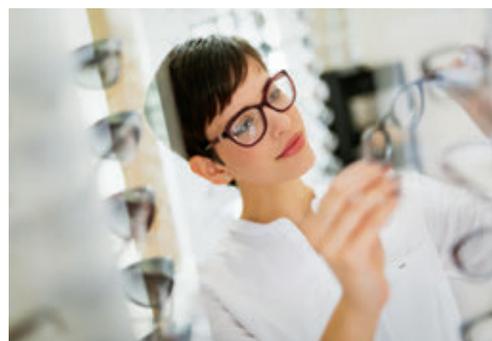
La crescita è concentrata nei distretti industriali

Nel 2016, il fatturato dei distretti ha toccato livelli record con un aumento del 10,2% in confronto al 2008 e con un differenziale di crescita superiore ai quattro punti rispetto alle aree non distrettuali.

La direzione Studi e ricerche della banca Intesa Sanpaolo ha pubblicato il 10° Rapporto annuale Economia e finanza dei distretti industriali. Il rapporto è concentrato sull'analisi dei bilanci 2016 di circa 71.600 imprese manifatturiere, agricole e commerciali a specializzazione distrettuale, con un fatturato complessivo pari a circa 615 miliardi di euro. Di queste imprese, 17.905 hanno sede operativa in 153 distretti. Inoltre, il rapporto analizza i risultati economico-reddituali di più di 4.000 aziende appartenenti a 22 poli tecnologici. Infine, fornisce le stime sui risultati delle imprese nel 2017 e le previsioni per il biennio 2018-19.

Nel 2016 le imprese distrettuali hanno registrato un nuovo aumento del fatturato, salito dell'1,8% a prezzi correnti (in termini mediani). Gran parte delle

specializzazioni distrettuali ha mostrato una crescita dell'attività produttiva; l'unica eccezione è il sistema moda, che ha subito una lieve riduzione delle vendite (meno 0,2%), penalizzato dal calo delle esportazioni e dalla mancata spinta del mercato interno. Hanno sofferto, in particolare, il tessile, la maglieria e le calzature. Hanno invece chiuso in crescita l'occhialeria, l'oreficeria e la pelletteria. Nel 2016, il fatturato dei distretti ha toccato nuovi livelli record, mostrando un aumento del 10,2% rispetto al 2008 (a prezzi correnti), con un differenziale di crescita superiore ai quattro punti percentuali rispetto alle aree non distrettuali. I distretti hanno registrato una migliore evoluzione in gran parte dei



Un settore che sta crescendo molto: l'occhialeria

settori. In particolare, si sono messi in evidenza quelli agroalimentari, che tra il 2008 e il 2016 hanno registrato un aumento del fatturato pari al 25,7%. Performance ragguardevoli hanno caratterizzato anche alcuni comparti del sistema moda, con punte del più 39% nell'occhialeria, del 31% nella pelletteria e del 28% nella concia. Grazie alla crescita registrata nel 2016, anche i

Evoluzione del fatturato

Fonte:
Intesa Sanpaolo

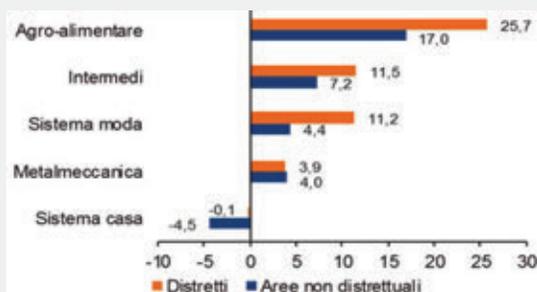
(variazione % a prezzi correnti, valori mediani)



Fatturato per filiera

Fonte:
Intesa Sanpaolo

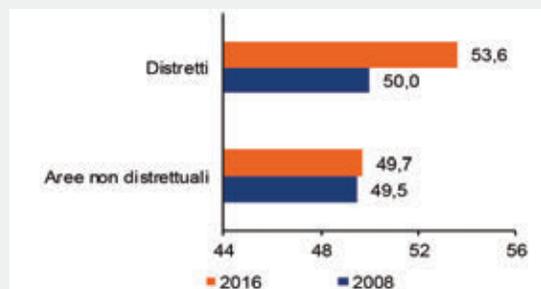
(evoluzione 2008-2016, variazione % a prezzi correnti, valori mediani)



Produttività del lavoro

Fonte:
Intesa Sanpaolo

(valore aggiunto per addetto in migliaia di euro)



distretti del sistema casa sono riusciti a tornare sui livelli del 2008, trainati dal comparto delle piastrelle. Mostrano invece ancora un ritardo le imprese del mobile e dell'illuminazione.

La miglior dinamica del fatturato ha favorito importanti guadagni di produttività per le imprese distrettuali, con conseguenze positive anche sull'evoluzione dei margini unitari. Una delle differenze maggiori tra distretti e aree non distrettuali consiste proprio nell'andamento della produttività del lavoro (valore aggiunto per addetto), che è cresciuta significativamente nei primi e solo di poco nelle seconde, in tutti i settori ad alta intensità distrettuale. Il livello del ritorno degli investimenti-Roi resta però lontano dai valori registrati nel 2008: è sotto di 4 decimi di punto nei distretti e di 11 decimi nelle aree non distrettuali. Sul dato ha pesato la progressiva perdita di efficienza nell'utilizzo del capitale investito, divenuta più bassa rispetto al passato: il rapporto tra fatturato e capitale investito, infatti, dopo il crollo subito nel 2009, è rimasto su livelli storicamente bassi, mostrando nell'ultimo triennio un ulteriore arretramento. Ciò non ha impedito un rafforzamento della redditività complessiva, che ha potuto beneficiare della significativa riduzione del costo del debito, che si è portato su livelli significativamente superiori a quelli del

Secondo le stime del rapporto Intesa Sanpaolo, infatti, il fatturato distrettuale avrebbe registrato una crescita del 2,8%, diffusa a livello settoriale. Nonostante la risalita dei fatturati, l'EBITDA margin delle imprese distrettuali dovrebbe aver sperimentato una lievissima contrazione. Fatta eccezione per l'alimentare, la tendenza risulta diffusa a tutti i principali settori a specializzazione distrettuale. Tra la fine del 2016 e i primi mesi del 2017, infatti, si è assistito a una fase di ripresa delle quotazioni dei principali input produttivi, che ha generato tensioni al rialzo sui costi operativi delle imprese, non scaricati completamente sui prezzi alla produzione. Le attese per il biennio 2018-19 vanno nella direzione di una lieve accelerazione del ritmo di crescita delle imprese distrettuali. In termini mediani, si prospetta un incremento del 2,8% del fatturato a valori correnti nel 2018, e di un ulteriore 3% nel 2019. I mercati esteri dovrebbero fare da traino, mentre il mercato interno potrebbe dare un contributo importante soprattutto alla filiera metalmeccanica, grazie alla spinta degli investimenti nelle componenti a maggiore contenuto tecnologico propedeutiche alla digitalizzazione del sistema produttivo in ottica 4.0. La marginalità delle imprese distrettuali potrà sperimentare un

2008. Resta l'importante eccezione del sistema moda, penalizzato dalla battuta d'arresto accusata dal Roi.

Nel 2017 è proseguita la fase di ripresa dei distretti.

moderato aumento nel medio termine, diffuso dal punto di vista settoriale. I margini unitari sono previsti assestarsi su un livello mediano del 7,6% nel 2018 e del 7,7% nel 2019.

Tutti i settori hanno subito, nel 2016, una riduzione del numero delle imprese, con l'eccezione dell'agroalimentare. Il ridimensionamento più importante ha riguardato il sistema moda e il sistema casa. E' pertanto cambiata la composizione settoriale dei distretti, a favore di beni intermedi, metalmeccanica e, soprattutto, agroalimentare. Sono usciti dal mercato, sottolinea il rapporto, i soggetti più piccoli: nel 2016, infatti, le micro imprese erano 800 in meno rispetto al 2008, mentre le piccole imprese erano sotto di 658 unità. E', invece, rimasto sostanzialmente stabile il numero di imprese medio-grandi. Nello stesso arco temporale è salito il fatturato, passato da 184,1 miliardi di euro nel 2008 a 196,4 miliardi nel 2016, con un aumento del grado di concentrazione. La struttura produttiva è divenuta più gerarchica e, al contempo, i rapporti di filiera sono cambiati, come è evidente dal forte aumento del grado di integrazione verticale che ha interessato tutti i principali settori di specializzazione e tutte le classi dimensionali. E' molto probabile che, in presenza di un contesto competitivo sempre più complesso e difficile, le imprese capofila abbiano puntato ad avere un maggior controllo del processo produttivo e degli standard di qualità della produzione, privilegiando partner strategici più evoluti e ad alto valore aggiunto (a discapito di subfornitori e terzisti non qualificati) e realizzando al proprio interno una quota maggiore delle lavorazioni più strategiche. ■

Le nuove opportunità del Supply Chain Finance

Il mercato potenziale del credito di filiera è nel nostro paese il più importante d'Europa, di gran lunga superiore a quello tedesco.

L'Osservatorio Supply Chain Finance della School of Management del Politecnico di Milano ha presentato i risultati della ricerca sull'andamento e le potenzialità del credito di filiera alle imprese. Secondo la ricerca, il mercato potenziale del Supply Chain Finance nel nostro paese è il più importante d'Europa. Infatti, sottolinea la ricerca, con un tempo medio di incasso dei crediti commerciali di 98 giorni e di pagamento dei debiti ai fornitori di 124 giorni (dati 2016), tale mercato è in Italia è pari a 637 miliardi di euro (di cui il 74% di crediti verso clienti e il 26% verso le consociate), quindi, di gran lunga superiore a Germania (582 miliardi), Francia (529), Regno Unito (411), Spagna (341) e Olanda (170). Il mercato servito si ferma, però, solamente al 23% del totale (il 29% se si considerano solo i crediti verso i clienti), pari a oltre 146 miliardi di euro, per il momento ancora dominato da soluzioni tradizionali, come l'anticipo fattura, cioè il finanziamento delle fatture non ancora riscaldate che passa dagli 87 miliardi del 2015 ai 75 miliardi del 2016 (meno 13,8%), e il factoring, la cessione di crediti commerciali vantati da un'azienda verso i debitori che sale del 6,6% a quota 58 miliardi. Nell'ultimo anno però a crescere è stato soprattutto il Reverse Factoring, che permette ai fornitori di sfruttare il merito creditizio di un'azienda cliente per ottenere prezzi più bassi (3 miliardi, più 7%), mentre hanno preso piede anche nuove soluzioni innovative come l'Invoice Auction, il Purchase Order

Finance, il Dynamic Discounting e l'Equipment Finance, di cui si prevede una forte crescita nel 2017 grazie al boom del Fintech e all'impiego di tecnologie innovative come Blockchain, Big Data e Internet of Things.

La necessità di trovare

nuove forme di finanziamento per le imprese per sfruttare le potenzialità offerte dal credito di filiera attira nel settore nuove imprese innovative: l'Osservatorio ha analizzato oltre 100 startup internazionali in ambito Supply Chain Finance, di cui 15 italiane, che puntano a velocizzare e digitalizzare la gestione dei crediti commerciali con servizi rivolti prevalentemente alle Pmi. In questo ambito, sta diventando sempre più importante il ruolo degli operatori logistici, che, oltre a gestire il flusso fisico della merce dei loro clienti, hanno una visibilità costante sui flussi informativi e finanziari della filiera.

“La ricerca mostra come il Supply Chain Finance in Italia sia ormai una realtà affermata, che evolve verso nuove prospettive. Il mercato servito si consolida, con un'attenzione crescente verso le soluzioni innovative, anche se quello potenziale resta ancora molto rilevante, con grandi opportunità ancora da cogliere in particolare per il supporto alle imprese medio-piccole. C'è fer-



Il pagamento dei debiti ai fornitori in Italia avviene mediamente in 124 giorni

mento per l'ingresso di nuovi attori sul mercato, soprattutto operatori internazionali e startup che offrono servizi snelli basati su piattaforme digitali”, ha sottolineato Federico Caniato, direttore dell'Osservatorio. “Le imprese stanno adottando soluzioni con approccio sempre più manageriale, cercando di comprendere e internalizzare nuovi modelli di business provenienti dall'estero, che trovano una veloce applicazione sul mercato italiano. Si iniziano a vedere i primi esempi concreti di applicazione di Blockchain e Internet of Things: la tecnologia potrebbe rivelarsi il vero elemento di accelerazione per un Supply Chain Finance digitale. E la visione che considerava il credito di filiera come sinonimo del Reverse Factoring è ormai superata, perché oggi ci si sta allargando sempre più oltre la sola fattura, anche a ordini, scorte e investimenti”, ha aggiunto Antonella Morretto, direttore dell'Osservatorio. ■



Flussi logistici e 4.0: le reali opportunità per le imprese del settore

16 maggio 2018

Centro Congressi Palazzo delle Stelline (Corso Magenta, 61 - Milano)

Dalle ore 09:00 alle ore 13.00

Procedere in una evoluzione della Logistica e delle Infrastrutture in ottica di Industria 4.0 non è solo urgente, è inderogabile.

Quali sono le difficoltà oggettive che le aziende devono fronteggiare per un reale percorso verso l'adozione di modelli di Logistica 4.0?

Quali sono le soluzioni possibili, i percorsi attesi e desiderati che le aziende italiane possono compiere?

Quali le risposte offerte dalle tecnologie e dalle esperienze dei Vendor?

A tutte queste domande, daremo una risposta! Prenota fin da ora il tuo posto!



ISCRIVITI

<https://bit.ly/2qfER95>



**Net
Consulting³**
Empowering your Digital Business

Il valore della legalità

Studi e ricerche per il Mezzogiorno ha pubblicato un'analisi su quanto costano al sistema paese le attività non tracciate, sommerse e illegali.

“**N**ella classifica mondiale dell'indice della legalità (Rule of Law Index, indicatore internazionale dalla World Bank) l'Italia ha guadagnato quattro posizioni, passando dal 35° al 31° posto su 113 paesi per il 2017-2018. Molto però ancora rimane da fare”, è quanto riferisce il nuovo numero della rassegna economica “Il valore economico della legalità e gli effetti sull'impresa e sul credito” pubblicata da Studi e ricerche per il Mezzogiorno-SRM, presentato a Napoli. Come sottolinea la rassegna, in questo campo “rimane ancora molto da fare”. Infatti, SRM aggiunge: “ Il valore dell'economia non tracciata e sommersa in Italia resta alto e raggiunge secondo le nostre stime il

19,5% del Pil (nel Mezzogiorno, tale valore raggiunge il 24,8%), una cifra quindi superiore ai 320 miliardi di euro”. A questo dato, già impressionante, si aggiunge il valore dell'economia criminale e illegale che nel nostro paese viene stimato pari al 3,4% del Pil (circa 56 miliardi di euro). Nel Mezzogiorno tale “peso” sale a circa il 5%. Pertanto il valore complessivo della “non observed economy”, ossia le attività non tracciate, sommerse e illegali, risulta pari a circa il 22,9% del Pil. Dato che sale al 29,8% nel Mezzogiorno. Se la componente dell'economia “legale” e “trasparente”, sottolinea la rassegna, si posizionasse in Italia ai livelli medi dei paesi dell'area euro, sarebbe possibile recuperare il 2% del Pil: circa 30

miliardi di euro, e si genererebbero maggiori investimenti dall'estero tra gli 11 e i 14 miliardi annui. Solo nel Mezzogiorno migliorare i livelli di legalità, con la contestuale riduzione del peso dell'economia sommersa, permetterebbe di recuperare circa 10 miliardi di euro pari al 3% del Pil locale.

Il valore della legalità. Stabilire una relazione efficiente tra legalità, trasparenza, sicurezza e giustizia avrebbe un notevole impatto sul “sistema paese”, con conseguenze sulla sua ricchezza e sul Pil potenziale aumentandone le attese di crescita. Agire migliorando la diffusione nel territorio della legalità (con riduzione della corruzione, emersione fiscale

LE DICHIARAZIONI

La presentazione della rassegna economica di SRM si è svolta nella sede del Banco di Napoli nel capoluogo campano. Maurizio Barracco, presidente della banca partenopea, ha dichiarato: “È ormai dimostrata una correlazione stretta tra alti livelli di illegalità e sommerso e basse performance delle imprese con evidenti impatti negativi anche sull'efficienza della giustizia e sul credito. Avere l'opportunità di parlarne con autorevoli esponenti delle istituzioni e del mondo delle imprese è occasione preziosa, anche perché testimonia l'impegno che il nostro Gruppo bancario da tempo pone per favorire lo sviluppo di un'economia del territorio più sana e quindi più forte”. Paolo Scudieri, presidente di SRM, ha aggiunto: “Il vero imprenditore vuole operare nella legalità, perché solo in questo contesto c'è trasparenza e vera concorrenza. Il rispetto della legge e la certezza del diritto sono dunque valori economici che favoriscono la crescita e la forza produttiva di un territorio. Questo vale al sud come al nord e abbiamo tutti bisogno di diffondere maggiormente la cultura della legalità; per questo motivo SRM ha deciso di proseguire un filone di studi - iniziato cinque anni fa - che ci consente annualmente di fare il punto su un tema così importante”. Massimo Deandrei, direttore generale di SRM, ha infine sottolineato: “Gli indicatori sul peso dell'economia ‘nera’ in Italia e nel Mezzogiorno mostrano un trend in miglioramento grazie certamente al lavoro di forze dell'ordine e della magistratura; ma non basta, siamo ancora tra gli ultimi a livello europeo. Proprio per sottolineare il tanto che resta da fare, quest'anno il nostro lavoro si è concentrato su un punto: dimostrare come la legalità generi valore economico per le imprese, per le banche e per la collettività. Da questa angolatura positiva, noi crediamo, si possa proseguire con più slancio un cammino decisivo per il paese”.



Anche la corruzione nel nostro paese pesa fortemente sullo sviluppo

e contributiva, lotta all'economia illegale su valori pari alle medie degli altri paesi europei) favorirebbe il recupero per l'Italia di una nuova potenzialità economica e produttiva. SRM, ad esempio, stima tale potenzialità a oltre il 20% del fatturato aziendale. Quindi, riflessi positivi si avrebbero sul sistema imprenditoriale, aumentandone lo sviluppo dimensionale, i progetti e gli investimenti delle singole imprese, che potrebbero contare su tassi di interesse meno

Il valore dell'economia "in nero" è stimato essere in Italia intorno al 20% del Pil, con la punta del 24,8% nel Mezzogiorno



se all'anno rispetto ai ritmi correnti, con una crescita anche della loro dimensione media di circa l'8,5%. Una percentuale, quest'ultima, che applicata al settore manifatturiero vorrebbe dire un passaggio da 9 a 10 addetti medi, dunque un addetto in più in media per ogni impresa. Ciò avrebbe ovvi, notevoli impatti sui livelli occupazionali: allineandosi alle migliori performance europee (ad esempio, in termini di tempi della giustizia) si recupererebbero 130 mila posti di lavoro e circa mille euro all'anno di reddito pro-capite, con una maggiore probabilità di impiego

elevati e su una maggiore disponibilità a ottenere crediti. In particolare su questo aspetto, SRM considera che un aumento della legalità favorirebbe la nascita di oltre 200 mila nuove impre-

e riduzione del tasso di disoccupazione di 5,7 punti percentuali. In generale, inoltre, una crescita della "legalità" migliorerebbe la competitività dei territori, facendone aumentare la fiducia e l'attrattività anche per quan-

to riguarda gli investimenti esteri, frenando i comportamenti opportunistici e distorsivi della concorrenza che tengono molto spesso lontano un investitore straniero.

Il funzionamento della giustizia.

Perno centrale per una più elevata diffusione del livello di legalità sul territorio è certamente il funzionamento della giustizia. "Recenti stime - ribadisce la rassegna - evidenziano come una maggiore efficienza della giustizia avrebbe l'effetto di favorire un incremento del numero di imprese con effetti sulla loro dimensione e sui posti di lavoro creati. Impatti positivi ci sarebbero anche sul credito, sui tassi di interesse, con un calo delle sofferenze e dei crediti con riscossione incerta in termini sia di rispetto della scadenza sia per l'ammontare dell'esposizione. SRM stima infatti che un solo anno di riduzione dei tempi di recupero crediti porterebbe a una riduzione di circa 20 miliardi di euro dello stock di sofferenze nel triennio successivo.

Infine, la rassegna si pone il problema di come agire per favorire comportamenti virtuosi. Da un lato occorre aumentare il grado di correlazione e di percezione del rapporto tra miglioramento dell'efficienza della giustizia e funzionamento del sistema economico e finanziario, incidendo sia sull'attività di prevenzione e controllo sia sulla certezza del diritto e della pena e sulle relative tempistiche. Dall'altro è necessario incrementare l'investimento nella formazione alla legalità a partire dalle scuole e dai vari operatori socio economici: tutti devono essere responsabilizzati del successo/insuccesso nella diffusione di comportamenti virtuosi. ■

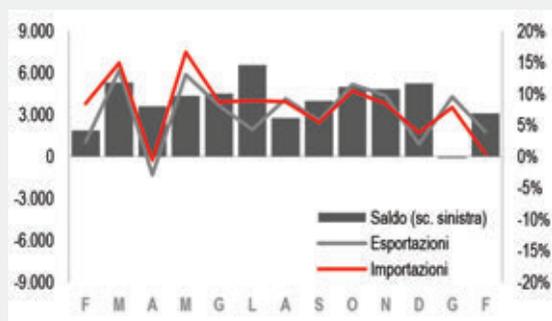
Febbraio: calano leggermente esportazioni e importazioni

Rispetto al mese precedente, a febbraio si sono registrate contenute diminuzioni sia per le esportazioni sia per le

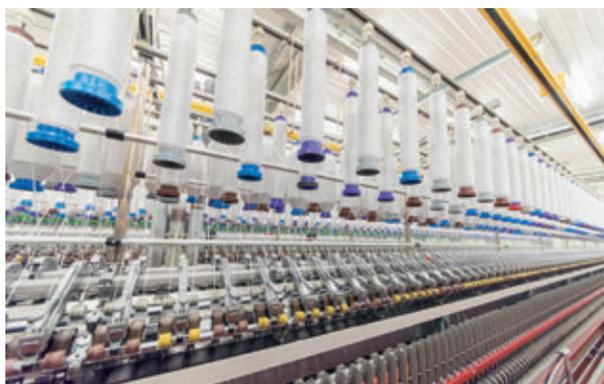
Flussi commerciali con l'estero

Fonte: ISTAT

(febb. 2017-febb. 2018, variazioni % tendenziali e valori in milioni di euro)



importazioni (meno 0,6% per entrambi i flussi). La flessione dell'export scaturisce da dinamiche contrapposte delle due principali aree d sbocco, con una diminuzione delle vendite verso i mercati extra Unione europea (meno



2,5%) e una crescita verso l'area comunitaria (più 0,9%). Anche nel trimestre dicembre 2017-febbraio 2018, si è rilevata, nei confronti dei tre mesi precedenti, una leggera flessione dell'export (meno 0,1%) che ha coinvolto esclusivamente l'area extra Unione (meno 2,1%), men-

tre l'area comunitaria ha fatto registrare un aumento (più 1,6%). Nello stesso periodo l'import è aumentato dell'1,6%. Sempre per quanto riguarda febbraio scorso, è stata sostenuta la crescita dell'export nei confronti dello stesso mese del 2017, con un più 3,9%, dovuto esclusivamente all'area comunitaria, mentre le esportazioni verso i paesi extra Unione sono rimasti stazionari. Tra i settori che hanno contribuito in misura più rilevante alla crescita tendenziale dell'export si sono segnalati quelli dei mezzi di trasporto, autoveicoli esclusi (più 14,1%), dei metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (più 11,4%), apparecchi elettrici (più 6,7%) e prodotti alimentari, bevande e tabacco (più 4,9%). Rispetto ai principali mercati di sbocco, è da rilevare la marcata crescita in confronto a febbraio 2017 delle esportazioni verso Svizzera (più 11,7%), Francia (più 7,2%) e Spagna (più 6,2%). A febbraio 2018 il surplus commerciale è pari a 3,1 miliardi di euro (era più 1,9 miliardi a febbraio 2017). Nei primi due mesi di quest'anno, l'avanzo commerciale ha raggiunto i 3,0 miliardi di euro (più 9,1 miliardi al netto dei prodotti energetici) con una crescita sostenuta sia per l'export (più 6,6%) sia per l'import (più 4,1%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Sale nel mondo la capacità delle navi portacontainer

Secondo le previsioni di Alphaliner si sta verificando un aumento degli ordini di navi portacontainer da parte delle compagnie armatoriali. Sarebbero gli armatori asiatici a spingere in alto gli ordini ai cantieri. Tutto ciò fa temere



I top 10 armatori

Fonte: Alphaliner



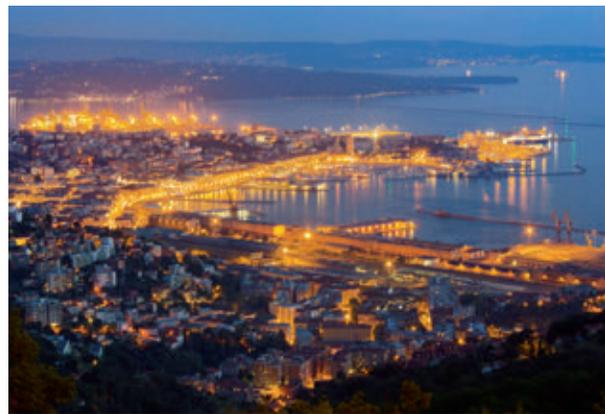
che si registri un'altra ondata di eccesso di capacità. In particolare, pronte a firmare nuove commesse sarebbero le compagnie Hyundai Merchant Marine e Yang Ming, così come diversi altri armatori. Basandosi sugli ordini già concretizzati, Alphaliner calcola nel corso dell'anno un aumento di capacità totale di quasi 1,50 milioni di teu, mentre le demolizioni si fermerebbero a 350 mila teu. La flotta potrebbe crescere quindi del 5,6% nel 2018, mentre nel 2017 era cresciuta del 3,7%. Sempre secondo Alphaliner, attualmente sarebbero attive nel mondo 6.097 portacontainer per una capacità complessiva di circa 22 milioni di teu. La capacità di trasporto settimanale sulle tre principali rotte mondiali sarebbero le seguenti: 141.232 teu sulla rotta transatlantica, 391.829 teu sulla linea Far East-Europa e 469.044 teu sulle linee che attraversano il Pacifico.

Il porto di Trieste chiude un ottimo 2017

“Il porto sta tornando a essere il volano di sviluppo economico per Trieste, il Friuli Venezia Giulia e il nostro paese, anche su scala internazionale”, ha affermato il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino, commentando i dati di traffico del 2017 dello scalo giuliano e l'importante rete di relazioni istituzionali e commerciali intessuta a livello europeo e soprattutto con Middle e Far East negli ultimi anni. Sono le statistiche che rivelano un anno da record per il porto di Trieste, a partire dal dato complessivo che sfiora i 62 milioni di tonnellate di merce

movimentata, pari a un incremento del 4,58% rispetto al 2016. I dati più rappresentativi del 2017 sono quelli relativi ai container e ai treni: il settore container registra un traffico mai raggiunto in precedenza nello scalo con 616.156 teu (più 26,66% rispetto al 2016). Inoltre, se si sommano la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in teu equivalenti) si sono raggiunti, nel corso del 2017, 1.314.953 teu, con un più 13,52% sull'anno precedente. Crescita che D'Agostino ha definito “molto positiva in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi”. Basti guardare al numero dei container pieni sul totale movimentato: 89%. Per il presidente dell'Autorità giuliana si tratta di un dato “esemplare” se paragonato alla normale performance di un terminal contenitori. “A Trieste non solo crescono i container, ma crescono in maniera sana: qui passano merci, non scatole vuote”.

Di rilievo assoluto anche il dato del traffico ferroviario: 8.681 sono stati i treni, con un aumento del 13,76% sul 2016 e del 45,17% rispetto al 2015. Tale crescita è stata sostenuta dai treni su direttrice internazionale legati al traffico container (più 34,31%) ma anche da quelli del settore



siderurgico (più 24,58%) lavorati nel porto industriale. Dai numeri emerge chiaramente l'impulso che il traffico ferroviario ha innescato sul segmento dei contenitori, ciò significa per D'Agostino che “la strategia del ferro intrapresa dall'Autorità portuale di Trieste sta pagando e questa è la via da seguire anche nei prossimi anni. I forti investimenti di Rfi, della Regione Friuli Venezia Giulia e del governo, che sommati ammontano a 83 milioni di euro già stanziati, lo dimostrano”.

Baoli pone sul mercato un nuovo transpallet

Baoli ha presentato il nuovo transpallet EP20T con portata fino a 2.000 kg, il transpallet elettrico con pedana ribaltabile e spondine di contenimento di serie progettato appositamente per ottimizzare le operazioni di trasporto sulle medie e lunghe distanze. Molto adatti per l'utilizzo in magazzino e negli ambienti interni, in particolar modo in tutte le aziende che effettuano scarichi frequenti su medie percorrenze, gli EP20T uniscono tecnologia e progettualità tedesca ai prezzi competitivi dei prodotti realizzati in Asia, offrendo un rappor-

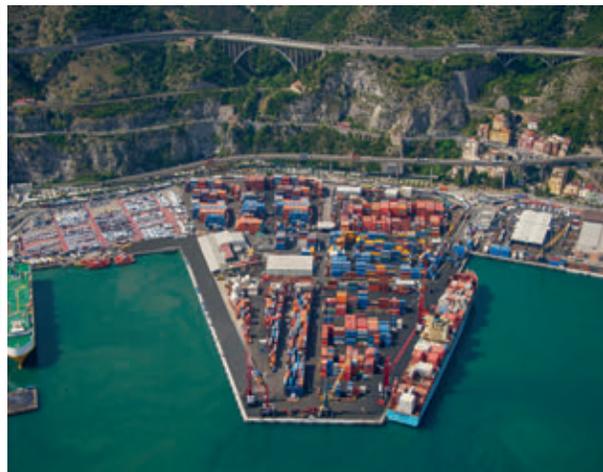


to qualità-prezzo senza eguali. "Agilità e maneggevolezza - sottolinea l'azienda - sono tra i punti di forza dell'EP20T, che monta un timone di guida ergonomico, studiato per permettere di controllare agevolmente il mezzo anche con una sola mano, ed è dotato del pulsante di marcia lenta, che consente di operare in sicurezza anche negli ambienti più stretti. Da segnalare come l'EP20T sia equipaggiato di serie dello sterzo elettrico, un componente fondamentale che coadiuva il carrellista in tutte le operazioni di guida incrementando la sicurezza e riducendo la fatica". Performance e affidabilità sono assicurate dal motore di produzione europea e dall'elettronica AC, che non necessita di manutenzione e garantisce la massima efficienza anche in ambienti polverosi o umidi. Mentre per adattarsi al meglio alle specifiche esigenze dei clienti l'EP20T può essere equipaggiato con batteria da 210, 250 o 270Ah. Per facilitare le operazioni di sostituzione della batteria, il transpallet è dotato di un sistema di estrazione laterale, una soluzione in grado di far risparmiare tempo e

fatica ai clienti che lavorano su più turni. Il nuovo transpallet EP20T è distribuito in Italia da una rete di dealer tutti accuratamente selezionati da OM Carrelli Elevatori.

I 500 mila teu nel mirino del porto di Salerno

Il porto di Salerno viaggia verso il traguardo dei 500 mila teu trainato dalla crescita del Salerno Container Terminal. Lo scalo si conferma in modo sempre più evidente sia nel ruolo strategico di regional port al servizio dell'industria e dell'economia locale, come evidenziato in particolare dalla crescita dell'export agroalimentare, sia come gateway globale per il manifatturiero del Mezzogiorno. Salerno Container Terminal ha contribuito in modo determinante al successo commerciale del porto, che ha archiviato il 2017 con un risultato di 454 mila teu, registrando una crescita del 17,1%,



frutto fra l'altro di una brusca accelerazione nel secondo semestre superiore al 23%. Inoltre, già nel primo bimestre del 2018 si sta registrando un'ulteriore crescita del 10%, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, confermando la tendenza in atto. Con una media di 25 toccate settimanali, il terminal del gruppo Gallozzi viaggia in controtendenza nel panorama più complessivo della portualità del Mezzogiorno e punta a raggiungere un traffico del porto superiore al tetto storico dei 500 mila teu. Nei primi giorni dell'anno il terminal ha aggiunto al suo schedule un nuovo servizio diretto con cadenza settimanale di Hamburg Sud-Maersk tra il porto di Salerno e gli scali marittimi caraibici dell'America Centrale, che consentirà in 17 giorni di collegare i porti di Cartagena

(Colombia), Puerto Moin (Costa Rica) e Manzanillo (Panama), offrendo inoltre un transit-time velocissimo con l'hub di Algeciras, per connettere l'export di Salerno con il network globale della linea.

Conclusa la prima fase di intervento ai fondali, con una profondità di circa 13 metri per una lunghezza di 320 metri all'ormeggio, cui seguirà una seconda fase - in dirittura di arrivo - con ulteriori approfondimenti, entro l'anno saranno completati i lavori di allargamento della imboccatura del porto, così da poter sfruttare appieno la possibilità di ormeggiare navi di ben maggiori dimensioni alle banchine del terminal, lunghe ciascuna 380 metri.

OM Still nelle miniere di sale della Sicilia

Con la fornitura di otto carrelli frontali elettrici RX 60 da 35

quintali, OM Still entra per la prima volta nelle storiche miniere di sale siciliane di Italkali, una delle principali realtà europee nell'estrazione, nella lavorazione e nella vendita del salgemma. I nuovi macchinari, scelti con la formula del noleggio full-service a cinque anni, saranno impiegati negli stabilimenti produttivi di Racalmuto e Petralia. Prima di scegliere gli RX 60-35, Italkali ha sottoposto alcuni carrelli dei principali produttori sul mercato a un rigorosissimo test qualitativo durato oltre un mese, reso necessario per lo straordinario compito di cui erano incaricati: destreggiarsi tra gli ambienti tanto unici quanto impervi delle miniere di sale dell'azienda, movimentando con operazioni di carico e scarico le oltre 350 mila tonnellate di sale prodotte ogni anno. All'interno di questi tesori naturali, decine di chilometri di tunnel ed enormi spazi completamente ricoperti di sale si estendono fino a oltre trecento metri di profondità sul piano di campagna, formando delle vere e proprie città sotterranee: ogni attività, dall'estrazione del sale al confezionamento, >



Dalla Romagna che lavora, al mondo che si muove.

- Magazzino generale
- Deposito doganale
- Deposito fiscale IVA e accise
- Deposito e magazzino secco nazionale, comunitario ed estero
- Deposito magazzino frigorifero (-20°C e 0°C) nazionale, comunitario ed estero
- Fornitura di spazio a privati
- Trasporto, spedizione e distribuzione delle merci (mare, terra, aereo) casa di spedizioni
- Movimentazione delle merci e preparazione degli ordini
- Emissione fedeli di deposito e warrants
- Operatività doganale

MWM Srl - Montalti Worldwide Moving Srl
Via Cavalcavia, 157 - 47521 Cesena (FC) - ITALY



viene svolta all'interno della miniera di Petralia e il confezionamento all'esterno presso il sito di Racalmuto. I carrelli OM Still sono stati sottoposti a un trattamento con ben quattro bagni di protezione anti-corrosione sulla vernice che rappresenta una novità assoluta in Italia, il motore e i varchi di accesso alla cabina sono stati protetti e isolati e le componenti interne sono state ricoperte da uno speciale rivestimento in schiuma di poliuretano per impedire totalmente la penetrazione del sale. "Fin dal primo utilizzo abbiamo capito che gli RX 60 erano la soluzione ideale per le nostre esigenze, non a caso abbiamo deciso di ordinare una macchina in più rispetto alle sette inizialmente previste", ha affermato Giorgio Inguglia, responsabile acquisti di Itakali.

Si terrà a Madrid l'edizione 2018 di WConnecta

Dopo il successo delle precedenti edizioni, di cui l'ottava, dalla forte connotazione internazionale, organizzata lo scorso anno in Germania, la Fondazione Wtransnet ha deciso di ritornare in patria. Sarà infatti il Marriott Auditorium di Madrid a ospitare Wconnecta il prossimo 26 ottobre, dove sono attesi mille professionisti accreditati. WConnecta Madrid 2018 sarà la ciliegina sulla torta di una settimana molto intensa dedicata al trasporto e alla logistica nella capitale spagnola che vedrà molte aziende impegnate nella fiera Fruit Attraction, di scena dal 23 al 25 ottobre. In questo modo sarà più semplice, per le aziende interessate, partecipare a entrambi gli eventi. Wconnecta, sottolinea la borsa merci Wtransnet, rappresenta la migliore occasione a livello europeo per far nascere nuove possibilità di business all'interno del settore del trasporto merci su strada, permettendo ai suoi partecipanti di conoscere centinaia di aziende internazionali interessate a stabilire nuove partnership in un ambiente di

lavoro professionale e sicuro, garantito dai valori della Borsa Carichi Wtransnet. La struttura portante di WConnecta viene riproposta anche per l'edizione 2018. Nel corso della mattinata ci sarà spazio per i turni di speed networking, interviste rapide dove i partecipanti verranno divisi in funzione della tipologia della loro offerta e della natura delle loro rotte, in modo da poter parlare sempre con un professionista complementare alle loro esigenze commerciali. Ci sarà anche la Cargo Area, lo spazio interamente dedicato alle aziende che offrono carichi per svolgere interviste private concordate in anticipo con i trasportatori interessati. Nel corso delle otto edizioni che si sono susseguite nel corso degli anni WConnecta ha ospitato più di 3.500 professionisti provenienti da trenta diversi paesi europei, dando vita a nuove collaborazioni e numerose amicizie. "L'irruzione nel nostro settore delle nuove tecnologie ha portato alla nascita di nuovi modelli di



business, ma se c'è una cosa che non è cambiata è l'importanza di una stretta di mano. Il contatto fisico quando si parla di affari produce una sensazione di fiducia e sicurezza che non verrà mai sostituita da una telefonata o da un'email: WConnecta è nato con questo spirito. Tuttora mi affascina vedere aziende che, pur essendo in competizione tra loro, si siedono allo stesso tavolo per trovare possibili sinergie", sottolinea José María Sallés, presidente della Fondazione Wtransnet. Invitate speciali nel corso dell'edizione 2016, le aziende italiane sono storicamente molto attive a WConnecta, attratte dalla possibilità di trovare nuove sinergie e far nascere importanti collaborazioni lavorative. Per questa ragione la Fondazione ha "esportato" il modello WConnecta anche in Italia, organizzando Italy Transport Networking, un evento dedicato esclusivamente al mercato nazionale la cui seconda edizione si terrà il prossimo 18 maggio a Bologna. Le iscrizioni a entrambi gli eventi sono già aperte.

Gefco: un 2017 con buoni risultati finanziari

Gefco, operatore globale di servizi complessi di supply chain industriale e leader europeo nella logistica dei veicoli finiti, ha chiuso il 2017 con una positiva performance. Luc



Nadal, presidente del consiglio di direzione del gruppo ha sottolineato a questo proposito: “Il 2017 è stato un altro grande anno per Gefco, caratterizzato dalla crescita sia dei ricavi che della profittabilità, a testimonianza della forza della nostra offerta ai clienti e il nostro impegno nel conseguire eccellenza operativa. La nostra strategia consegue una costante crescita, come dimostrato dalla crescita dei ricavi dai Market Clients di oltre l’8% rispetto all’anno precedente. Il nostro programma di eccellenza operativa, iniziato nel 2014, ha consentito un cambio di rotta per le divisioni storicamente meno forti, raggiungendo l’obiettivo di riportare in profitto i business Overland e Freight Forwarding”. Questi in sintesi i dati più significativi dell’andamento dell’azienda nel 2017: fatturato in crescita del 5,1% a 4,4 miliardi di euro (rispetto ai 4,2 miliardi di euro del 2016); Ebitda in crescita del 16% a 201 miliardi di euro; ricavi in aumento dell’8,1% grazie all’acquisizione di importanti clienti sia nel settore automotive che in altri settori quali food, retail e fashion, aerospazio, produzione industriale, Life Sciences e farmaceutico; la divisione Overland ha riscontrato buona performance grazie a un piano di miglioramento, alla riorganizzazione del network e all’ottimizzazione dei costi, mentre la divisione Freight Forwarding ha conseguito profitti attraverso una forte crescita dei nuovi clienti e alla specializzazione delle rotte commerciali.

Servizi merci ferroviari sulla linea Alta Velocità

Tra tutte le piattaforme logistiche italiane quella di Bologna registra uno dei più significativi trend di espansione in Europa. La valorizzazione e l’ottimizzazione degli asset dell’hub hanno inoltre favorito l’ingresso di realtà imprenditoriali non strettamente di logistica e trasporto: aziende dell’automotive, del food, dell’eCommerce e della grande distribuzione hanno trovato nell’interporto di Bologna una giusta collocazione per l’organizzazione e la gestione dei loro flussi merci. A supporto di questi nuovi insediamenti e, ovviamente, anche dei player logistici nazionali e internazionali già presenti da tempo, l’interporto si è evoluto con un percorso focalizzato sull’offerta di servizi alle imprese, acquisendo anche il ruolo di integratore e catalizzatore dei servizi di logistica ferroviaria. Proprio in questa direzione, la grande novità: la scelta di investire nella gestione diretta dei servizi ferroviari innovativi in partnership con Mercitalia Logistics, il nuovo orizzonte del trasporto che fa viaggiare le merci sui bi-



nari dell’alta velocità con vantaggi sui tempi, sulla sicurezza, sulla sostenibilità ambientale. 600 chilometri, da Bologna Interporto a Marcellise, Caserta, e viceversa, percorsi in 3 ore e 15 minuti: questo il servizio ferroviario FAST che sarà in grado di rispondere ai nuovi trend della logistica e alle esigenze sia delle aziende di produzione e di logistica sia degli utenti finali. L’interporto bolognese sarà il “cuore commerciale” e la “macchina operativa” in grado anche di garantire l’offerta dei servizi a valore aggiunto (tracciabilità, catena del freddo, distribuzione di “ultimo miglio”).

Palletways presente al Vinitaly di Verona

Palletways, società leader in Italia nel trasporto espresso di pallet, ha rinnovato l'appuntamento veronese con i produttori di vino, olio e birra per l'undicesimo anno consecutivo: Vinitaly chiama, Palletways risponde. La società bolognese ha infatti



confermato per l'undicesimo anno consecutivo la sua presenza al Salone Internazionale dei Vini e Distillati che si è tenuta a Verona dal 15 al 18 aprile. L'appuntamento è stato allo stand G3 del Padiglione F, riconoscibile dai colori aziendali, verde e blu, e dall'originale utilizzo dei pallet e un prato all'inglese per l'allestimento. Sono molte le caratteristiche del servizio Palletways che negli anni hanno contribuito a renderlo il partner per le spedizioni privilegiato dei produttori di vino, olio e birra: dalla semplicità d'uso alla capillarità della copertura, la soluzione di track and trace, la possibilità di consegnare in finestre orarie ristrette, così come i sistemi di sicurezza che garantiscono la salvaguardia del prodotto. Per sostenere anche gli esportatori, Palletways ha sviluppato, inoltre, un servizio per gestire correttamente i pagamenti delle accise sui prodotti alcolici per chi ha bisogno di spedire verso il Regno Unito, mercato che apprezza particolarmente i nostri prodotti enologici. "Il settore vinicolo è, insieme all'olio, il più importante per il nostro business, rappresentano insieme il 25% dei volumi e se si considerano anche birra e altre specialità del food&beverage nostrano, saliamo oltre il 30%. Per essere competitivi in questo segmento, bisogna continuare a migliorarsi per garantire la qualità del servizio e rispondere velocemente alle esigenze in evoluzione dei clienti. Per questo motivo abbiamo recentemente rinnovato il nostro sito internet e ci apprestiamo a lanciare un servizio per l'eCommerce per aiutare i nostri clienti a

raggiungere il sempre crescente mercato B2C, strategico per il settore del food&beverage", ha dichiarato Albino Quaglia, presidente di Palletways Italia.

Nuovo edificio Prologis consegnato a Bologna

Prologis, leader mondiale nel settore immobiliare logistico, ha realizzato in nove mesi e consegnato a Logista Italia, distributore integrato di prodotti correlati al tabacco, dolciumi, piccoli dispositivi elettronici e prodotti di cancelleria leader di mercato con oltre 55 mila punti di consegna in Italia, un nuovo edificio logistico "build to suit" di Classe A presso l'interporto di Bologna. Realizzato in soli nove mesi, il nuovo edificio "DC 15" ha una superficie di circa 40.500 metri quadri e



ospita magazzini per lo stoccaggio, aree per la logistica, zone a temperatura controllata e due corpi uffici di mille metri quadrati. Si tratta del primo edificio completamente digitalizzato realizzato da Prologis in Italia grazie all'utilizzo in fase progettuale della modellazione BIM (Building Information Management). Questo ha permesso di interfacciare i dati provenienti dai sensori collocati all'interno dell'immobile con l'applicazione Eegle di Prologis che assicura il controllo in remoto, e in tempo reale, di tutti i parametri manutentivi ed energetici dell'edificio inclusi quelli illuminotecnici. "Abbiamo realizzato e consegnato a Logista Italia a tempo di record una piattaforma logistica tecnologicamente avanzata e certificata. Questo testimonia la nostra capacità di rispondere tempestivamente alle richieste dei clienti realizzando edifici per la logistica a basso impatto ambientale e tecnologicamente all'avanguardia", ha commentato Sandro Innocenti, senior vicepresidente, country manager di Prologis Italia. ■



ENGINEERING

IT Works!

Internet of Things

Smart Manufacturing

IT Solutions

Big Data

Service Design

Business Intelligence

Consulting

Outsourcing

Asset Performance Management

Network Technology

Industry 4.0

IT Strategy

Predictive Maintenance

Mobile Payment

CRM

Augmented Reality

Collaborative Robotics

Digital Transformation

Cloud

System Integration

Change Management

Data Center Technology

ERP

Emerging Technologies

Future Internet

PLM

Analytics

MES



Perché si pagano le tasse

di **Franco De Renzo***

Lo Stato è una grande famiglia. Il contributo di ogni cittadino permette di accrescere il benessere dell'intera comunità e di provvedere ai bisogni di tutti. Questa condivisione si chiama solidarietà sociale. Ci sono diritti e doveri da rispettare. Come in tutte le famiglie ci sono delle regole. Lo Stato deve garantire ai cittadini il diritto ai servizi; i cittadini devono contribuire al loro buon funzionamento pagando le tasse. Per questo si chiamano contribuenti. Tra i diritti che lo Stato deve garantire a ogni cittadino, c'è il diritto alla salute, per ricevere cure in caso di malattia; il diritto all'istruzione, per conoscere e imparare; il diritto alla sicurezza, per essere difesi in caso di necessità. Lo Stato garantisce questi diritti con servizi offerti gratuitamente: gli ospedali, le scuole, la polizia... Il dovere di pagare le tasse. Per avere questi servizi dobbiamo fare tutti la nostra parte: le tasse sono il contributo che ci è chiesto, secondo le nostre possibilità, e che va nel "grande salvadanaio" dello Stato per tutto ciò di cui abbiamo bisogno. Se nessuno pagasse le tasse... lo Stato non potrebbe garantire i servizi: non avremmo l'acqua, la luce, non ci sarebbero le strade né i giardini pubblici per far giocare i bambini, tutti i servizi costerebbero moltissimo e solo pochi potrebbero utilizzarli.

Chi non paga le tasse non rispetta la legge e danneggia gli altri: è un "evasore". Per un disonesto ci rimettono tutti i cittadini onesti. L'evasore toglie anche a ciascuno di noi una parte dei nostri diritti. Ognuno di noi è un protagonista, una parte importante della famiglia dello Stato. Quindi, noi sappiamo cosa sono i diritti e i doveri, e possiamo fare qualcosa a beneficio di tutti: rispettando le regole e chiedendo agli altri di rispettarle, per garantire il bene comune. In effetti, si deve condividere l'idea che lo Stato deve essere considerato come un grande condominio ove ognuno è tenuto a versare quanto previsto in proporzione ai millesimi attribuiti alle sue proprietà. Se qualcuno non versa il dovuto, per permettere alla "macchina condominiale" di continuare a fornire i servizi, costringerà altri a sostituirli nel versare il necessario con l'aggravante di non poter escludere i cattivi pagatori dal godere dei benefici.

La storia ci ha insegnato che i nostri progenitori hanno pagato le tasse sul camino, sul focolare, sulle finestre, sulla lunghezza della barba, sulle parrucche, sulla cipria usata soprattutto dai ricchi, e furono obbligati a comprare un certo quantitativo di sale (fornito dall'autorità, a prezzo imposto) a prescindere dalle proprie necessità. Solo nel 1927 i



Savoia tolsero la norma che obbligava gli eredi di chi moriva in battaglia a pagare anche la tassa di successione. Ed è recente anche la norma che ha tolto la medaglietta che i padroni dei cani dovevano annualmente richiedere al comune, ovviamente, versando i relativi diritti. La revoca è avvenuta solo quando si sono accorti che la gestione costava più di quanto incassato. Si sa che sono solo due le cose certe della vita, una volta nati: il pagamento delle tasse e che prima o poi si dovrà morire.

Normalmente si definisce imposta quella parte di ricchezza che il cittadino deve cedere allo Stato per la soddisfazione di bisogni pubblici di ordine generale, mentre la tassa è la somma che si paga in corrispettivo di una prestazione che pur recando a tutti i consociati un vantaggio indistinto, ne reca uno particolare e distinto a coloro che ne profitano. Molti si lamentano perché pagano tasse troppo elevate, il che può anche essere vero. La verità assoluta, comunque, è che se ognuno pagasse il dovuto, l'ammontare delle tasse, da ciascuno dovute, sarebbero inferiori. In un mondo ideale dovremmo essere contenti di quanto versiamo allo Stato perché è la diretta relazione con quanto abbiamo guadagnato. Gli statunitensi, prima di presentare la propria candidatura per qualsiasi incarico pubblico, devono indicare i propri redditi e le disponibilità patrimoniali. Sembra che in Italia ci sia una forte evasione di imposte, ma nonostante leggi molto severe, in carcere c'è poca gente condannata per questa ragione. In Germania, dicono che l'evasione sia poca cosa ma in carcere, per i reati fiscali, ci sono persone dieci volte in più che da noi.

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

Chi paga l'Autorità dei Trasporti?

di Marco Lenti*

Il Tar del Piemonte è recentemente intervenuto nella discussa questione dei contributi di finanziamento dell'Autorità di regolazione dei Trasporti. L'art. 37, comma 6, lettera b), del decreto legge 6/12/ 2011, n. 201, modificato dalla legge 22/12/ 2011, n. 214, ha disposto che l'Autorità finanzi le proprie attività "mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivanti dall'esercizio delle attività svolte percepiti nell'ultimo esercizio". La norma conferisce quindi a tale Autorità il potere discrezionale di determinare il contributo a carico dei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, per il finanziamento delle proprie spese di funzionamento. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del presidente del consiglio dei ministri, di concerto con il ministro dell'Economia e delle finanze.

La controversia al Tar è sorta per otto ricorsi, poi riuniti, promossi da società che esercitano attività connesse con il trasporto e dalle relative associazioni di categoria. Le ricorrenti hanno impugnato i provvedimenti di sollecitazione del contributo, nonché le presupposte delibere di determinazione adottate dall'Autorità nonché i decreti presidenziali che le hanno approvate. Il procedimento, inizialmente radicato presso il Tar del Lazio, è stato poi riassunto per competenza presso il Tar del Piemonte. Secondo i ricorrenti, l'Autorità avrebbe emanato un provvedimento esorbitante rispetto alle proprie prerogative, non limitandosi a deliberare in relazione all'entità del contributo ma estendendo l'onere di contribuzione anche a soggetti non tenuti al versamento del contributo stesso. Il 12/11/2015 il Tar del Piemonte ha sospeso il giudizio e rimesso gli atti alla Corte costituzionale per consentire il vaglio di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, del decreto-legge n. 201/2011, in quanto la norma violerebbe gli artt. 3, 23, 41, 97 della Carta Fondamentale. Con la sentenza n. 69/2017, depositata il 7/4/2017, il Giudice delle Leggi ha dichiarato non fondate le questioni di legittimità della norma in esame, ma ha riconosciuto che "la platea degli obbligati non è individuata, come ritiene il rimettente, dal mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di mercato dei trasporti (e dei servizi accessori); al contrario, deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'Autorità ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali". Ha inoltre statuito che "è poi compito del giudice comune verificare se, nella determinazione



della misura dei contributi, oltre che nella individuazione dei soggetti tenuti a corrisponderli, siano stati o meno rispettati i criteri desumibili dall'intero contesto normativo che regola la materia". Di conseguenza, il Tar del Piemonte ha stabilito, con sentenza del 14/2/ 2018, che il trasporto merci su strada e i servizi logistici e accessori ai settori dei trasporti non sono regolati dall'Autorità e, pertanto, le società che effettuano questi servizi non sono tenute a versare il relativo contributo per il suo finanziamento. Il Tar ha ribadito il principio per cui "L'obbligo di pagamento del contributo riguarda solo i soggetti che svolgono attività che siano già state assoggettate all'esercizio delle funzioni regolatorie affidate all'Autorità. L'individuazione di tali soggetti dipende dunque da un dato concreto e non dalla circostanza (teorica e quindi di per sé opinabile) che l'Autorità possa intervenire nel settore in cui operano. Ciò significa che il contributo non è comunque dovuto per periodi precedenti il concreto esercizio dei poteri regolatori". Il Tar ha, quindi, annullato le deliberazioni dell'Autorità emesse per il 2014 e il 2015 nella parte in cui individuano tra gli obbligati al versamento del contributo i "servizi di trasporto merci su strada" e i "servizi logistici e accessori ai settori dei trasporti". Per quanto concerne gli anni successivi, numerose imprese di trasporto e associazioni di categoria si sono già mosse per l'impugnazione delle relative delibere dell'Autorità, per cui si rende necessario, in una prospettiva de iure condendo, un intervento del legislatore per fare chiarezza sul punto.

* Studio legale Mordiglia

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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

La questione della legittimazione

di **Alessio Totaro** e **Pietro Nisi**

Partner Studio Legale LexJus Sinacta*

La legittimazione ad agire nei confronti del vettore per il risarcimento dei danni occorsi alla merce nel corso del trasporto è disciplinata nel nostro sistema nazionale dal codice civile all'art. 1689, che la individua in capo al mittente sino al momento in cui la merce giunge a destinazione o sino a quando il destinatario non ne abbia richiesto la riconsegna (sulla stessa scia la Convenzione CMR per il trasporto internazionale). Per molti anni la giurisprudenza ha avuto (e in parte ha tutt'ora) un approccio piuttosto rigido rispetto alla indicazione normativa, orientandosi per una valutazione molto rigorosa dei presupposti richiesti dall'art. 1698 c.c.: una volta che sia giunta la merce a destino, o che il destinatario ne abbia chiesto la riconsegna, ogni diritto nascente dal contratto di trasporto e dunque anche il diritto a chiedere nei confronti del vettore il risarcimento dei danni occorsi alla merce trasportata, viene trasferito al ricevitore, anche qualora quest'ultimo non abbia di fatto subito alcun danno (si veda, su tutti, Cassazione, Sez. III, 24 settembre 1997, n. 9369 Danzas c. Soc. Tita Rossi).

Questo approccio imponeva al mittente o all'assicuratore intenzionato ad agire in rivalsa la necessità di ottenere una preventiva cessione dei diritti da parte del destinatario, in tutti i casi in cui la merce era comunque giunta (danneggiata o parzialmente trafugata) a destinazione, o nel caso in cui il destinatario ne avesse chiesto la riconsegna. Sul punto, infatti, va sempre ricordato che la surroga dell'assicuratore nei diritti dell'assicurato verso il responsabile comporta l'acquisto a titolo derivativo di tali diritti nel medesimo stato, con lo stesso contenuto e gli stessi limiti in cui essi si trovano al momento della surrogazione, poiché l'assicuratore subentra nell'identica posizione sostanziale e processuale del danneggiato verso il terzo autore del fatto dannoso. Di conseguenza, indennizzando un soggetto privo di legittimazione ad agire nei confronti del vettore, nella successiva azione di rivalsa la compagnia corre il rischio di imbattersi in una pronuncia che - senza entrare nel merito della vicenda processuale - si limiti a stabilire la carenza di legittimazione attiva, per avere la compagnia



La Cassazione è intervenuta sul problema del risarcimento dei danni nel corso del trasporto, riducendo gli oneri probatori a carico del mittente e aggravando quelli spettanti al vettore

corrisposto l'indennizzo in favore di un soggetto non legittimato a esperire l'azione contro il vettore convenuto. Non sono mancate nel corso del tempo pronunce che hanno cercato di mitigare il rigore di un approccio rigido all'art. 1689 c.c., soprattutto per l'ipotesi in cui si accerti che il destinatario, seppur formalmente legittimato ad agire ai danni del vettore, è di fatto privo di interesse ad agire, essendo il trasporto avvenuto a rischio del mittente-venditore, e avendo dunque solo quest'ultimo subito concretamente il pregiudizio derivante dall'avaria alle merci. In questo senso negli ultimi anni si è sviluppato un orientamento piuttosto consolidato della Cassazione, fatto progressivamente proprio dalle corti di merito, che attribuisce la legittimazione ad agire nei confronti del vettore al soggetto nella cui sfera patrimoniale il danno si è prodotto. Si veda sul punto, Cass. civ. Sez. III, 01/12/2010, n. 24400 secondo cui: "In tema di contratto di trasporto e anche nell'ipotesi di vendita con spedizione, la legittimazione a domandare il risarcimento del danno per inesatto adempimento nei confronti del vettore spetta, alternativamente, al destinatario o al mittente, a seconda che i danni abbiano esplicitato i loro effetti nella sfera patrimoniale dell'uno o dell'altro". Si tratta di un approccio sostanziale che, come detto, può ritenersi ormai

ad agire contro il vettore

consolidato, ma che impone comunque all'attore di fornire la prova di aver subito effettivamente il danno derivante dalla perdita o dal danneggiamento della merce. Pertanto, il mittente che agisce nei confronti del vettore, o l'assicuratore surrogatosi nei diritti del mittente, sono tenuti a fornire prova che il danno conseguente al danneggiamento o alla perdita della merce ha prodotto i propri effetti nella sfera patrimoniale del mittente stesso; prova generalmente fornita depositando le note di credito a storno delle fatture precedentemente emesse, dimostrando il riaccredito della merce (nella vendita con spedizione) o comunque documentazione idonea a dimostrare che il soggetto che agisce nei confronti del vettore è colui che ha - in ultima analisi - subito la perdita patrimoniale per effetto del sinistro occorso.

Ora, nel quadro sopra delineato, è particolarmente interessante la recente pronuncia della Corte di Cassazione (relatore Rossetti) n. 702 del 12 gennaio 2018, in un caso in cui la Corte era chiamata a decidere su un ricorso proposto da una compagnia assicurativa che, surrogatasi nei diritti del mittente, aveva proposto azione di rivalsa nei confronti del vettore. Il giudice di primo grado (e sulla stessa linea anche la successiva Corte d'appello) aveva rigettato la domanda sul presupposto che il mittente non avesse fornito la prova di aver indennizzato il destinatario in seguito alla sottrazione della merce e che quindi fosse stato il mittente stesso a subire la perdita patrimoniale derivante dal furto. In altre parole, l'esibizione delle sole fatture a conferma del valore della merce, senza la produzione delle note di credito a storno delle stesse, aveva indotto i giudici di merito a ritenere che il mittente non avesse subito alcun danno per effetto del furto occorso. La Corte di Cassazione, con la pronuncia in commento, ha invece ritenuto che essendo provato il furto ed essendo altresì provato il valore della merce, non era compito del giudice di merito "indagare se il mittente avesse o meno indennizzato il destinatario". Nella stessa pronuncia è stato quindi espressamente stabilito dalla Suprema Corte il seguente principio di diritto: "il mittente che domandi al vettore il risarcimento del danno patito in conseguenza della perdita della merce trasportata, ha il solo onere di provare la perdita del carico e il valore di esso, ma non anche di aver indennizzato il destinatario della merce per il mancato arrivo di questa a destinazione; spetterà invece al vettore, quale onerato della prova del fatto impeditivo della pretesa attorea, dimostrare che il

mittente aveva già percepito dal destinatario il prezzo della merce poi andata perduta, e che il destinatario non gliene ha chiesto la restituzione".

Si tratta di una decisione indubbiamente innovativa, che agevola l'azione del mittente (o dell'assicuratore in rivalsa surrogatosi nei suoi diritti) nei confronti del vettore, esonerandolo dagli oneri probatori legati alla dimostrazione dell'effettivo pregiudizio subito, ma che al contempo pone alcuni dubbi e questioni interpretative di non poco conto. La prima è legata alla configurazione in capo al vettore di un onere probatorio obiettivamente difficile (per non dire impossibile) da assolvere: è infatti arduo ipotizzare che il vettore - estraneo al rapporto contrattuale e/o commerciale tra il mittente e il destinatario - possa avere anche solo la possibilità di dimostrare che il mittente abbia già percepito dal destinatario il prezzo della merce andata perduta. Si tratta di una circostanza - quella del pagamento del prezzo della merce - rispetto alla quale il vettore non è tenuto ad avere (e normalmente non ha) alcuna informazione o conoscenza effettiva. La seconda delicata questione è invece legata al rischio di una potenziale duplicazione di azioni/richieste nei confronti del vettore: se si svincola la legittimazione ad agire nei confronti del vettore dalla dimostrazione di aver effettivamente subito un pregiudizio (e quindi dal concetto di interesse ad agire), il vettore potrebbe risarcire il mittente di per sé legittimato dalla sentenza suindicata e successivamente essere convenuto in giudizio dal destinatario (o dall'assicuratore surrogatosi nei diritti di questo) che ha subito l'effettiva perdita patrimoniale in seguito al furto occorso e che in base all'orientamento ormai consolidato della stessa Cassazione (Cass. civ. Sez. III, 01/12/2010, n. 24400) avrebbe comunque legittimazione a richiedere al vettore il ristoro dei danni. Si tratta di questioni sulle quali la Suprema Corte dovrà con ogni probabilità pronunciarsi chiarendo la portata e le ripercussioni della più recente pronuncia in commento. ■

*** Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

conflitti, a suo dire come l'Onu, dall'altra Messico e Canada si trovano a un tavolo d'intesa per rinnovare l'accordo Nafta (Accordo nordamericano per il libero scambio). Ora, tralasciando il complessivo quadro politico, per non perdere il bandolo della matassa, assai intricata in questo caso, è essenziale tenere separate le due scacchiere: dal punto di vista squisitamente economico gli Usa hanno come principali fornitori di acciaio e di alluminio proprio i paesi Nato, ed è per questo motivo che da Washington pare aprirsi uno spiraglio di flessibilità nei confronti dei "veri alleati" Usa, i quali potranno ottenere esenzioni laddove dimostrino che le loro importazioni non costituirebbero una minaccia per la sicurezza statunitense. Prima di sparare le cartucce delle "contromisure", difatti, l'Unione europea dovrebbe temporeggiare, cercando di interpretare le finalità della manovra statunitense. Ciò che si auspica è evitare di entrare in una spirale viziosa che danneggereb-



I dazi imposti dagli Usa sull'acciaio danneggiano in primo luogo i paesi dell'Unione europea, Italia in testa

be l'economia globale (o quantomeno europea): con l'adozione "a specchio" di misure protezionistiche si aprirebbe una breccia che cagionerebbe una progressiva frammentazione del mercato unico europeo, stante la presenza di Stati membri, come l'Italia, che ne subirebbero il pregiudizio maggiore. Oltre alla perdita di circa il 10% del totale dell'export europeo del settore, pari a 4,935 milioni di tonnellate - l'esportazione italiana verso gli Usa vale 653

milioni di euro (dati di Federacciai) -, il tono del muscolo dell'economia verrebbe ulteriormente atrofizzato dall'evidente deficit del gap di produzione interna rispetto alle importazioni Usa oggetto di una eventuale "contromisura". Occorre quindi attendere l'esito della trattativa Nafta, il cui svolgimento pare un ricatto economico per Canada e Messico (nel caso di esito negativo questi paesi saranno soggetti ai dazi), e consequenzialmente chiarire l'ancora fumoso e a tratti schizofrenico sistema delle esenzioni. In definitiva, l'affermazione di Trump, che definisce "necessità" e non mera scelta discrezionale la sua "mossa", è traducibile, molto schiettamente, come "il nostro mercato è il più ricco del pianeta, quindi vogliamo tornare a essere registi".

Una nota conclusiva, ritornando alla questione "lettura strategica". La previsione, si ribadisce, confusionaria e schizofrenica, di "esenzioni" per i non meglio specificati "veri alleati" (il cui nocciolo duro pare sia dato dai paesi Nato), così come "prima facie" presentata dal presidente americano, sarebbe del tutto inammissibile per il diritto dell'Unione europea, oltre a sembrare un goffo tentativo di spaccare il cosiddetto fronte europeo: la competenza per l'instaurazione di negoziati commerciali è funzionalmente considerata come prerogativa e interesse preminente dell'Unione europea, pertanto sarebbero inammissibili eventuali accordi bilaterali tra singoli Stati membri e gli Stati Uniti.

Al di là della natura più intima del mercato globale, multiforme, da sempre dinamico e inarrestabile, al di là delle annose vicende diplomatiche, giuridiche, economiche a livello internazionale, pare quella odierna essere divenuta una perenne "età del dubbio": la mancanza di una decisa inversione di rotta, l'assenza di una cesura della pregressa pesantezza di una lunga serie di errori, fallimenti su plurimi piani della società, a partire da quello politico, sembrano aver avvolto paesi, istituzioni e persone in uno stato di inerzia e sfiducia nell'avvenire. Non dovremmo atteggiarci da "nani" di fronte ai giganti, piuttosto come "nani sulle spalle dei giganti" (*Bernardo di Chartres*). ■

Strumento per l'Industria 4.0

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Mercoledì 9 maggio 2018 si terrà presso Confindustria La Spezia un workshop gratuito per le imprese: "Industry 4.0: strumenti operativi, tecnologie e servizi di supporto". L'iniziativa sarà svolta nell'ambito dei Digital Innovation Hub, che hanno il compito di stimolare e promuovere la domanda di innovazione del sistema produttivo e che costituiscono la "porta di accesso" delle imprese al mondo di Industria 4.0. La forza di un Digital Innovation Hub è quella di poter offrire un livello qualificato di servizi avvalendosi di un network di attori dell'innovazione, nazionali ed europei. Direttamente o tramite l'ecosistema dell'innovazione (università, Competence Center, Cluster, Test lab/centri di player industriali/servizi Ict, centri di ricerca; parchi scientifici e poli tecnologici, incubatori di start up, Fab Lab, investitori, enti locali) i Digital Innovation Hub offrono: affiancamento alle Pmi nell'analisi di fabbisogni, opportunità e opzioni tecnologiche 4.0; mentoring e formazione; supporto per la costruzione di progetti di industria 4.0; accesso al network dei Competence Center nazionali ed europei e collaborazioni con i cluster tecnologici; consulenza su Industria 4.0 (proprietà intellettuale, fiscale, business modelling, valutazione dei progetti di investimento); autovalutazione della maturità digitale; accesso a progetti e finanziamenti pubblici e privati, nazionali ed europei.

La quarta rivoluzione industriale è già una realtà in molti contesti industriali. Sapere come muoversi in campo innovazione e come usare gli strumenti del Piano strategico nazionale Industria 4.0 significa, per l'industria italiana, essere pronti a cogliere le opportunità che questo cambiamento offre per recuperare posizioni perse e garantirsi un vantaggio competitivo. In questo contesto, Confindustria sta promuovendo un sistema integrato di strumenti e iniziative per garantire formazione e informazione mirata, supporto per l'accesso alle misure del Piano nazionale Industria 4.0, orientamento ai Digital Innovation Hub sul territorio.

L'evento del 9 maggio, che si inserisce pienamente nel quadro descritto, sarà strutturato in una sessione mattutina e in una sessione pomeridiana. Nella prima verranno approfonditi aspetti legati a: strumenti del Piano nazionale Industria 4.0; Digital Innovation Hub; Strategie di business e innovazione digitale e strumenti per la creazione di valore nella Digital Transformation; ruolo delle università e del Competence Center. Nella sessione pomeridiana invece si realizzeranno laboratori tematici rivolti a gruppi più ristretti



La formazione è un passaggio importante per l'evoluzione delle imprese verso un maggiore sviluppo tecnologico

di imprese, con lo scopo di sviluppare un confronto più concreto e diretto con i partecipanti, orientandoli verso strumenti operativi di supporto all'innovazione.

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, nella persona del direttore Genziana Giacomelli e del responsabile scientifico Maurizio Da Bove, parteciperanno attivamente ai lavori del tavolo previsto in materia di Portualità e logistica 4.0, rivolto alle imprese della filiera logistico-portuale. Nell'ambito del tavolo verranno presentati casi eccellenti di innovazione, in particolare legati a processi di sviluppo avviati da imprese del territorio e che potranno costituire un possibile volano per altre imprese della filiera. "Il tema dell'innovazione rappresenta un elemento chiave per la competitività delle imprese e abbiamo molto piacere di essere coinvolti in iniziative di formazione/informazione capaci di supportare le istanze di cambiamento in atto. La metodologia che sarà utilizzata nell'ambito del laboratorio tematico Portualità e Logistica 4.0 sarà basata su un triplice approccio: esperienziale, scientifico e metodologico. Il primo sarà garantito dalla testimonianza e il confronto diretto tra le imprese; il secondo attraverso l'approfondimento verticale sulle innovazioni in ambito logistico-portuale e il loro impatto prevedibile sull'organizzazione delle imprese; il terzo attraverso un focus specifico su risorse umane e scelte organizzative per l'impresa 4.0. Risulta infatti necessario insistere - a fronte delle nuove esigenze e investimenti - non solo sulle modalità con cui attrezzare' tecnologicamente e dal punto di vista strutturale le imprese, ma anche e soprattutto insistere sugli strumenti - in primis la formazione - con cui predisporre le persone al cambiamento", ha sottolineato la Giacomelli. ■

* Per informazioni: catani@scuolatrasporti.com

Logistica: un aiuto alla Sanità

di **Chiara Cacciamani**

Marketing Manager Bomi Group

La gestione delle malattie croniche è divenuto un argomento di cruciale importanza per la nostra società a causa dell'elevato impatto economico e sociale che ne deriva. Negli ultimi anni il trattamento su base continua di pazienti con malattie croniche o patologie progressive in strutture ospedaliere è sempre più complesso mentre la gestione nell'ambiente familiare - quando possibile - si traduce in minori disagi per i pazienti stessi e per i loro cari e in minori costi per la sanità pubblica. Tra i vantaggi per i pazienti rientrano sicuramente la possibilità di poter praticare una vita "normale", senza essere costretti a estenuanti avanti e indietro da e per l'ospedale e senza rinunciare ai periodi di vacanza. In aggiunta i pazienti possono incrementare la frequenza e la durata dei trattamenti potendo beneficiare di un processo personalizzato basato sulle reali necessità del singolo individuo. Recenti studi nel campo della dialisi hanno infatti dimostrato che i trattamenti domiciliari migliorano i dati di sopravvivenza dei pazienti oltre



che la qualità della vita rispetto a coloro che eseguono il trattamento in ospedale. Tra i vantaggi per lo Stato quello economico è sicuramente il più rilevante, con un risparmio della spesa sanitaria e una migliore gestione della numerica dei posti letto negli ospedali, sottodimensionati rispetto alle esigenze di una popolazione a vita media crescente e



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

che invecchia con una rapidità impressionante. Tra i vantaggi della comunità infine, seppure come effetto indiretto, vengono ridotte le emissioni legate agli spostamenti con auto private in zone ad alta densità urbana e spesso con alti livelli di traffico.

I processi di logistica diventano abilitatori di questa nuova tipologia di domanda con operatori altamente specializzati che stanno investendo in risorse e innovazione. Si tratta infatti di trasportare prodotti e strumenti che curano e possono anche salvare la vita delle persone. Processi dove all'efficienza e affidabilità dei servizi si affianca un profondo senso etico e sociale che coinvolge tutti i livelli aziendali, dal top management all'autista che deve entrare in relazione con il paziente entrando nella sua casa, spesso interagendo con situazioni personali complesse. Sfide che richiedono nuovi approcci e che trovano nella sostenibilità una potente leva per allineare obiettivi economici e di business con quelli sociali e ambientali. Sempre nell'ambito della logistica dei di-

BOMI GROUP

Bomi Group, gruppo internazionale attivo da oltre 30 anni nella logistica e nella gestione di prodotti ad alta tecnologia per la tutela della salute, nasce come azienda logistica specializzata nel campo del Medtech ma oggi è anche un attore fondamentale nel segmento delle malattie croniche domiciliari, consegnando ogni anno a oltre 45 mila pazienti i trattamenti di cui hanno bisogno nel pieno rispetto delle disposizioni GDP, dell'etica e della privacy. Bomi Health Carrier è il primo marchio Bomi dedicato esclusivamente al trasporto a temperatura controllata di prodotti medicali, diagnostici, farmaci e integratori fino al destinatario finale, che si tratti di un ospedale, un paziente domiciliare, una farmacia o un laboratorio di analisi.

DUE SEMINARI SUL MARCHIO LOGISTICA SOSTENIBILE

A Padova, in occasione di Green Logistics Expo, e a Milano in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione, l'associazione SOS LOG ha organizzato due seminari invitando le prime due aziende che hanno formalmente deciso di avviare il percorso per la validazione del primo marchio di Logistica Sostenibile legato a un protocollo nato a fine 2017 grazie alla collaborazione e alle competenze tecniche dell'ente di certificazione internazionale Lloyd's Register. Il protocollo di Logistica Sostenibile offre un percorso personalizzato che permette all'azienda di calare il tema della sostenibilità nella propria organizzazione e di avere una guida predefinita e riconosciuta. Un percorso volontario quale elemento differenziante rispetto al settore in cui opera e altri competitor. Le aziende invitate a testimoniare il loro impegno per una logistica più sostenibile sono state il Gruppo Maganetti e Bomi Group a cui si sono uniti gli interventi di Four Sustainable Logistics, Circle ed Euromerci. Matteo de Campo, amministratore delegato del Gruppo Maganetti ha dichiarato: "Sostenibilità è sinonimo di strategia di lungo periodo, vuol dire interpretare i futuri possibili della propria azienda ed è una necessità fondamentale di ogni realtà economica e sociale. Maganetti è una realtà che si contraddistingue per l'attenzione con cui sviluppa il proprio business di autotrasporto e logistica in tutta Italia essendo nata in un territorio, la Valtellina, eccezionale dal punto di vista naturale e per ciò che riguarda le comunità che lo animano". "Nel settembre 2017 ci siamo associati a SOS LOG perché ci siamo resi conto di condividere appieno la sua filosofia in tema di sostenibilità e poco dopo abbiamo deciso di avviare il processo di validazione del marchio, comprendendo molto velocemente come i tre valori cardine del protocollo di logistica sostenibile - ambientale, economico e sociale - si declinassero nel nostro business in modo molto più potente e significativo di quanto credessimo", ha detto Serena Sessa, Global Quality Manager del Gruppo Bomi.

spostivi medici e del personal care, le regolamentazioni stanno diventando via via più stringenti in termini di tracciabilità e sicurezza. Alla pressione sui costi e alle richieste crescenti da parte dei clienti in tema di qualità e affidabilità, il trade off tra insourcing e outsourcing diventa una scelta complessa e che impatta sul livello di controllo di tutti i processi e sulla resa misurata non solo dal committente ma dal cittadino finale. Ancora una volta un approccio strategico alla sostenibilità può offrire una road map efficace per gli operatori di questo settore non solo per ciò che riguarda gli investimenti nel parco mezzi, nei magazzini e nei processi operativi ma soprattutto per quanto riguarda l'allineamento tra i valori aziendali e le leve di business.



Attraverso la leva della sostenibilità è possibile trasformare la sfida di insourcing del trasporto in una reale opportunità riducendo la complessità, i costi e le inefficienze generate dalla molteplicità di attori e creando valore lungo tutta la filiera della salute. Non sarà più solo il prezzo del servizio a dettare le regole del gioco, ma l'offerta di una

"qualità distintiva" che garantisca la consegna di beni così importanti e preziosi direttamente nelle mani del consumatore finale. Un approccio paziente-centrico che fa dell'affidabilità, conoscenza, disponibilità e specializzazione i valori cardine del posizionamento competitivo. ■



SEI PRONTO?

**LEA REPLY È LA PIATTAFORMA COMPLETA
PER LA SUPPLY CHAIN ESECUTIVA.
PROGETTATA E SVILUPPATA SECONDO
I PRINCIPI DELLA INDUSTRIA 4.0.**



USER EXPERIENCE E MOBILE FIRST

L'utente oggi vuole interfacce dirette e di facile accesso anche in presenza di applicazioni complesse e ricche di dati.



FLESSIBILITÀ E PERSONALIZZAZIONE

Ampio portafoglio di scenari preconfigurati per settore offrono copertura funzionale e immediatezza di avvio.



SCALABILITÀ E AFFIDABILITÀ

Le infrastrutture Cloud ridefiniscono il concetto di scalabilità e disponibilità potendo avviare nuove istanze server in pochi secondi per soddisfare picchi di carico.

lea@reply.com
www.sideupreply.com
www.clickreply.com

www.reply.com



SMART, PRATICI COSÌ È LA NOS

Ecco le proposte per la primavera-

18 APRILE

Regolamento europeo in materia di protezione dei dati personali, le novità introdotte e gli strumenti per adeguarvi

23 APRILE

Origine doganale delle merci: made in, preferenze daziarie ed etichettatura. I documenti di export, gli incontrerms e le responsabilità dei mittenti

(Corso in collaborazione con FEDERCHIMICA e CERTIQUALITY)

8 MAGGIO

Il cruscotto e i kpi per guidare la logistica verso l'eccellenza

(Corso in collaborazione con FEDERCHIMICA e CERTIQUALITY)

11 MAGGIO

Le società cooperative: un valido partner nell'esternalizzazione delle attività logistiche (guida teorico-pratica circa l'opportunità di operare in regime di appalto con tali società)

14 MAGGIO

Sicurezza sul luogo lavoro, cosa dice la norma, le tutele e i rischi penali

16 MAGGIO - CONVEGNO

Flussi logistici e 4.0: le reali opportunità per le imprese di logistica (Palazzo delle Stelline - C.so Magenta 61, Milano)

17 MAGGIO

Gestione dei magazzini

(Corso a cura di ASSET MANAGEMENT - Gi Group)

21 MAGGIO

Trasporto Internazionale su gomma: cosa impone la normativa, quali gli obblighi e le responsabilità per vettore e committente? in caso di lite cosa succede?

23 MAGGIO

La gestione dei rapporti di lavoro in logistica: le maggiori novità del 2018 (welfare, ticket di licenziamento, smart working, whistleblowing, ecc)

30 MAGGIO

Supply Chain: come e perchè renderla 4.0



Assologistica Cultura e Formazione

DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"
CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

A ED ECONOMICA TRA FORMAZIONE

estate 2018 di Assologistica Cultura e Formazione

7 GIUGNO

Come si diventa AEO (Operatore Economico Autorizzato), requisiti e procedure per ottenere la certificazione

(Corso in collaborazione con FEDERCHIMICA e CERTIQUALITY)

13 GIUGNO

Controllo di gestione e logistica, connubio indispensabile per flussi efficienti e competitivi

14 GIUGNO - WORKSHOP

Customs decisions union system, tutela dei diritti e incertezze applicative

20 GIUGNO

Le semplificazioni in dogana: valore, procedure autorizzate, compliance e AEO, regimi speciali, garanzie

(Corso in collaborazione con FEDERCHIMICA e CERTIQUALITY)

25 GIUGNO

Basi di contabilità e bilancio **(Corso a cura di ASSET MANAGEMENT - Gi Group)**

27 GIUGNO

Contratto di logistica e outsourcing logistico, aspetti normativi e pratico-organizzativi

28 GIUGNO

La convenzione Solas (Safety Of Life at Sea) e il VGM (Verified Gross Mass), recepimento nazionale e applicazione delle diverse circolari

9 LUGLIO

Posizionamento e fissaggio del carico sui mezzi: cosa prevede la normativa e quali le procedure da seguire?

(Corso in collaborazione con FEDERCHIMICA e CERTIQUALITY)

11 LUGLIO - WORKSHOP

Idee e soluzioni per esternalizzazione. le operazioni no core dell'operatore logistico

(In collaborazione con The Adecco Group)

18 LUGLIO

Time & priority management: gestire tempi e priorità per raggiungere i propri obiettivi nel modo più efficiente **(Corso a cura di ASSET MANAGEMENT - Gi Group)**

Gli incentivi occupazionali

di **Michele Savani**

Division Manager Logistics di Gi Group



Inauguriamo in questo numero una nuova rubrica dedicata all'argomento "risorse umane". Un tema che sta diventando sempre più all'ordine del giorno in contemporanea con l'esigenza delle aziende logistiche di migliorare i propri processi produttivi. La rubrica è curata

da Michele Savani (nella foto), manager della divisione Logistica di Gi Group, azienda che è la prima multinazionale italiana del lavoro, nonché una delle principali realtà, a livello mondiale, nei servizi dedicati allo sviluppo del mercato del lavoro.

Lo scorso 2 marzo è stata pubblicata la circolare Inps n. 40, che rende operativa la misura di esonero contributivo prevista dalla legge di stabilità 2018, allo scopo di promuovere forme di occupazione giovanile. Questa misura, insieme alle altre attive da inizio anno, ha rimodellato il quadro degli incentivi occupazionali rispetto al 2017, facendo emergere l'intento, da parte del legislatore, di rendere vantaggioso il ricorso a forme contrattuali stabili. L'incentivo contributivo previsto dalla legge di stabilità è però solo uno degli incentivi a disposizione dei datori di lavoro per ridurre l'impatto del costo del lavoro sui bilanci aziendali: in una fase di mercato espansiva come quella attuale, con trend di crescita marcata che stanno interessando anche l'intera filiera logistica, conoscere quali sono gli incentivi occupazionali previsti dalla normativa e impostare una strategia HR che sfrutti le leve a disposizione può costituire un vantaggio competitivo nel breve e medio termine.

Gli incentivi a disposizione si dividono in due macro categorie: "Misure strutturali" e "Incentivi Anpal (Agenzia nazionale politiche attive per il lavoro)". Tra le misure strutturali troviamo:

- legge di stabilità 2018: si tratta di un incentivo per assumere dall'1/1/2018 giovani con contratto a tempo indeterminato. Target sono giovani fino a 34 anni compiuti (29 anni dal 2019) che non abbiano mai avuto

un rapporto di lavoro a tempo indeterminato, l'azienda che assume non deve aver proceduto a licenziamenti nei sei mesi precedenti. La decontribuzione prevista è pari al 50% per 36 mesi, fino a un massimo di 3.000 euro annui;

- incentivo lavoratori svantaggiati: la misura, attiva dal 2013, è forse una delle meno conosciute, e mira a incentivare l'assunzione di lavoratori appartenenti ad alcuni target specifici, a condizione che l'assunzione, la proroga e la trasformazione realizzino un incremento netto occupazionale. Target sono lavoratori over 50 disoccupati da 12 mesi, donne di qualsiasi età residenti in aree svantaggiate o occupate in settori e professioni caratterizzate da disparità di genere superiore al 25% e prive di impiego regolarmente retribuito da sei mesi, donne di qualsiasi età prive di impiego regolarmente retribuito da 24 mesi. Requisito per l'azienda è l'appartenere a un settore (identificato dal codice Ateco) tra quelli indicati dall'Inps e la dichiarazione di aumento occupazionale netto. La decontribuzione prevista è pari al 50% dei contributi Inps per 12 o 18 mesi (tem-



La legge di stabilità 2018 prevede un incentivo per l'assunzione di giovani, per quest'anno, fino a 34 anni, dal 2019 fino a 29

po determinato o indeterminato). Questa misura può risultare particolarmente interessante per le aziende appartenenti al settore logistico, che generalmente appartengono a classificazioni Ateco che danno accesso a



Un altro incentivo per le aziende prevede, per il 2018, l'assunzione di giovani che non studiano, non lavorano né frequentano corsi di formazione

questa forma di incentivo;

- sostegno alla ricollocazione dei lavoratori di aziende in crisi: questa misura è rivolta ad aziende che assumono lavoratori di imprese in crisi con contratto a tempo determinato o indeterminato. Target sono i lavoratori in Cig straordinaria, la decontribuzione prevista è pari al 50% dei contributi Inps per 12 o 18 mesi (tempo determinato o indeterminato). Queste misure, in quanto strutturali, non sono soggette a limiti temporali o budget di spesa, ma restano valide sino all' introduzione di nuove normative.

Tra gli incentivi Anpal troviamo le seguenti misure:

- incentivo occupazionale NEET 2018: questa misura prevede un incentivo per aziende che assumono dall'1/1/2018 al 31/12/2018 giovani NEET (età compresa tra 16 e 29 anni) iscritti a Garanzia Giovani, con contratto a tempo indeterminato anche a scopo di somministrazione o apprendistato professionalizzante. Requisito per l'azienda è il rispetto del regime "de minimis" o, in alternativa, il verificarsi di un aumento occupazionale netto;
- incentivo occupazione Mezzogiorno 2018: incentivo dedicato a otto regioni (Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania, Abruzzo, Molise e Sardegna) per aziende che assumono dall'1/1/2018 al 31/12/2018 disoccupati con contratto a tempo indeterminato anche a scopo di somministrazione o apprendistato professionalizzante. Target sono i giovani compresi tra i 16 e i 34 anni o disoccupati over 35 con condizione di lavoro non regolarmente retribuito da almeno 6 mesi. Requisito

per l'azienda è il rispetto del regime "de minimis" o, in alternativa, il verificarsi di un aumento occupazionale netto.

Per entrambe le misure Anpal l'incentivo è pari a 8.060 euro per 12 mesi, cumulabile con l'incentivo legge di stabilità 2018 (primi 12 mesi con decontribuzione al 100%). La misura prevede un budget di spesa pari a 100 milioni per l'incentivo NEET 2018 e pari a 200 milioni per l'incentivo occupazione Mezzogiorno, il beneficio contributivo verrà riconosciuto sulla base dell'ordine di presentazione delle domande. Tutti gli incentivi messi a disposizione, per rivelarsi realmente produttivi, devono essere interpretati come strumenti utili per investire nella formazione dei giovani talenti. Nella filiera logistica assistiamo sempre più frequentemente a situazioni di skills shortage: le aziende cercano sempre più frequentemente profili professionali con skills specifiche di settore, che sono carenti per effetto della fase espansiva di mercato, e profili professionali con skills del tutto nuove, che si rendono necessarie per governare l'evoluzione tecnologica della filiera. Avere disponibilità di saving economico sulle assunzioni di giovani talenti significa avere la possibilità di ricercare tali skills in modo diverso: anziché cercare competenze specifiche e verticali, con delle logiche di head hunting, le aziende hanno l'opportunità di individuare sul mercato candidati che abbiano percorsi formativi ed esperienze propedeutici a ricoprire una determinata mansione, indagando più che sull'esperienza professionale già acquisita sulle competenze, le attitudini e le motivazioni dei candidati stessi - le risorse liberate grazie alla decontribuzione diventano la linea di credito cui attingere per il training delle nuove leve aziendali, impostando un modello di reclutamento e inserimento in azienda volto alla creazione di un vivaio di talenti cresciuti all'interno dell'azienda stessa.

Le agenzie per il lavoro giocano un ruolo fondamentale per supportare le aziende nell'impostazione di una strategia HR che sfrutti a pieno le opportunità e le leve messe a disposizione dalla normativa e dalle diverse linee di servizio: le forme di incentivazione occupazionale sono quindi uno degli strumenti a disposizione (una tabella di riepilogo è disponibile all'indirizzo <https://www.gigroup.it/aziende/iniziative/incentivi-per-le-aziende/>), ma altrettanto importanti sono fattori quali l'impostazione di una strategia ben definita di attrazione e ricerca di giovani talenti sul mercato, la strutturazione di percorsi formativi finanziati (o, come nel caso di Gi Group, di vere e proprie Academy Professionalizzanti per la formazione dei profili core per il settore Logistico) e la gestione di percorsi di apprendistato professionalizzante, formula contrattuale che diventa sempre più attuale e coerente all'interno dell'attuale quadro normativo. ■

Automazione e sicurezza: due temi cari a Linde HM

L'azienda ha ampliato la gamma delle soluzioni robotizzate con il carrello elevatore retrattile automatizzato R-MATIC, capace di movimentare merci fino a 1,6 tonnellate. Il nuovo sistema Linde Safety Guard.

Linde Material Handling, global premium brand and a technology leader del gruppo Kion, è uno dei principali produttori a livello mondiale di carrelli elevatori e gamma da magazzino nonché uno dei maggiori fornitori di soluzioni e servizi per l'intralogistica. Con una rete vendita e service che copre più di 100 paesi, Linde è presente in tutte le regioni più importanti nel mondo. Nel bilancio del 2017, Linde MH Emea (Europa, Medio Oriente e Africa) ha registrato un fatturato di 3,1 miliardi di euro, con circa 11 mila impiegati in tutto il mondo. Le vendite totali dei carrelli nel 2017 hanno superato le 124 mila unità.

Il carrello R-MATIC. Linde ha ora ampliato il portfolio delle soluzioni Robotics con l'introduzione del retrattile automatizzato R-MATIC. Questo carrello movimentava merci fino a 1,6 tonnellate, depositandole e prelevandole in modo automatizzato fino a dieci metri di altezza, e lavora senza fermarsi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7. Grazie ai sensori posizionati sul carrello, i pallet vengono depositati o prelevati in modo sicuro e preciso mentre attraverso un ulteriore sensore, montato sulla piastra porta forche, viene risolto il problema dei carichi sporgenti. Le telecamere tridimensionali vengono usate per rilevare la posizione di stoccaggio sullo scaffale e per regolare di conseguenza le forche. Il carrello R-MATIC è dotato di un sistema di geonavigazione che lo guida, in modo sicuro, attraverso il per-

corso più veloce. Inoltre, la presenza di un laser di navigazione, che scansiona continuamente l'ambiente circostante con un raggio di 360°, gli permette di orientarsi all'interno del magazzino. Durante tale operazione, si muove a una velocità pari a 2,5 metri al secondo.

Utilizzare carrelli completamente automatizzati garantisce affidabilità, precisione e sicurezza elevate in quanto il rischio di incidenti è ridotto al minimo. Inoltre, i processi automatizzati portano a maggior trasparenza e ottimizzazione del lavoro poiché gli operatori possono essere impiegati in attività maggiormente produttive e a valore aggiunto. "Con un utilizzo su due o tre turni di lavoro, stimiamo che questo carrello ammortizzerà i costi di acquisto entro un massimo di due anni", sostiene Philipp Stephan, Product Manager Linde Robotics.

Un importante cliente internazionale di Linde ha provato l'R-MATIC per un anno e le sue conclusioni sono state entusiasmanti non solo per le nuove opportunità che la tecnologia Linde Robotics gli aveva mostrato ma anche per la maggiore produttività riscontrata durante questa fase di prova. "Il carrello retrattile automatizzato è un'opzione da tenere in considerazione per qualsiasi azienda sottoposta a una forte pressione dei costi e che



Il carrello retrattile automatizzato R-MATIC, della linea Linde Robotics, al lavoro in magazzino

vuole ottenere una maggior efficienza", afferma Frank Heptner, Senior Director Consultancy and Projects, Intralogistics Solutions. Il carrello è stato sviluppato per la movimentazione e l'immagazzinamento in tutti i settori. Con i carrelli Linde Robotics, i logistics manager possono connettere in modo graduale i processi del flusso di materiale interno mentre per quanto riguarda le semplici applicazioni possono lavorare in modo autonomo

senza essere connessi a sistemi IT del magazzino. In questo caso, i comandi sono azionati direttamente tramite il touch screen del carrello o un communication box. Inoltre, i carrelli automatizzati comunicano tramite interfacce con altri carrelli e sistemi o nastri trasportatori. Quando l'R-MATIC viene utilizzato in flotte più grandi, il suo sistema di comando può scambiare dati con i sistemi WMS o ERP del cliente. L'unità di calcolo gestisce gli ordini in entrata, assegna i percorsi migliori ai carrelli, riceve feedback, regola il traffico e assume il controllo della flotta. Per definire la soluzione Robotics "ideale", gli esperti di Linde analizzano il flusso di materiale in loco e in stretta collaborazione con il cliente. Una volta eseguita la parte di programmazione, l'equipaggiamento viene installato nel magazzino del cliente nel giro di un paio di giorni.

La sicurezza Linde. Un altro tema che sta particolarmente a cuore a Linde è quello della sicurezza, specialmente legata ai carrelli elevatori: uno studio condotto dall'agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro conferma che il 68 % delle aziende in Europa segnalano un elevato rischio di incidenti legato all'utilizzo di carrelli. "Il punto in cui si incontrano operatori e carrelli rappresenta il più grande pericolo all'interno di un magazzino", afferma Alexandra Mertel, Project Manager di Linde. Esistono ancora rischi considerevoli, quando i pedoni e i carrelli lavorano insieme in spazi ridotti. E' vero che ci sono diversi impianti di produzione e magazzini in cui i pedoni e i carrelli vengono avvertiti di un pericolo di collisione, tramite segnali acustici e lampeggianti. Tuttavia il problema è che tali sistemi di assistenza allertano chiunque si trovi nelle vicinanze e, con



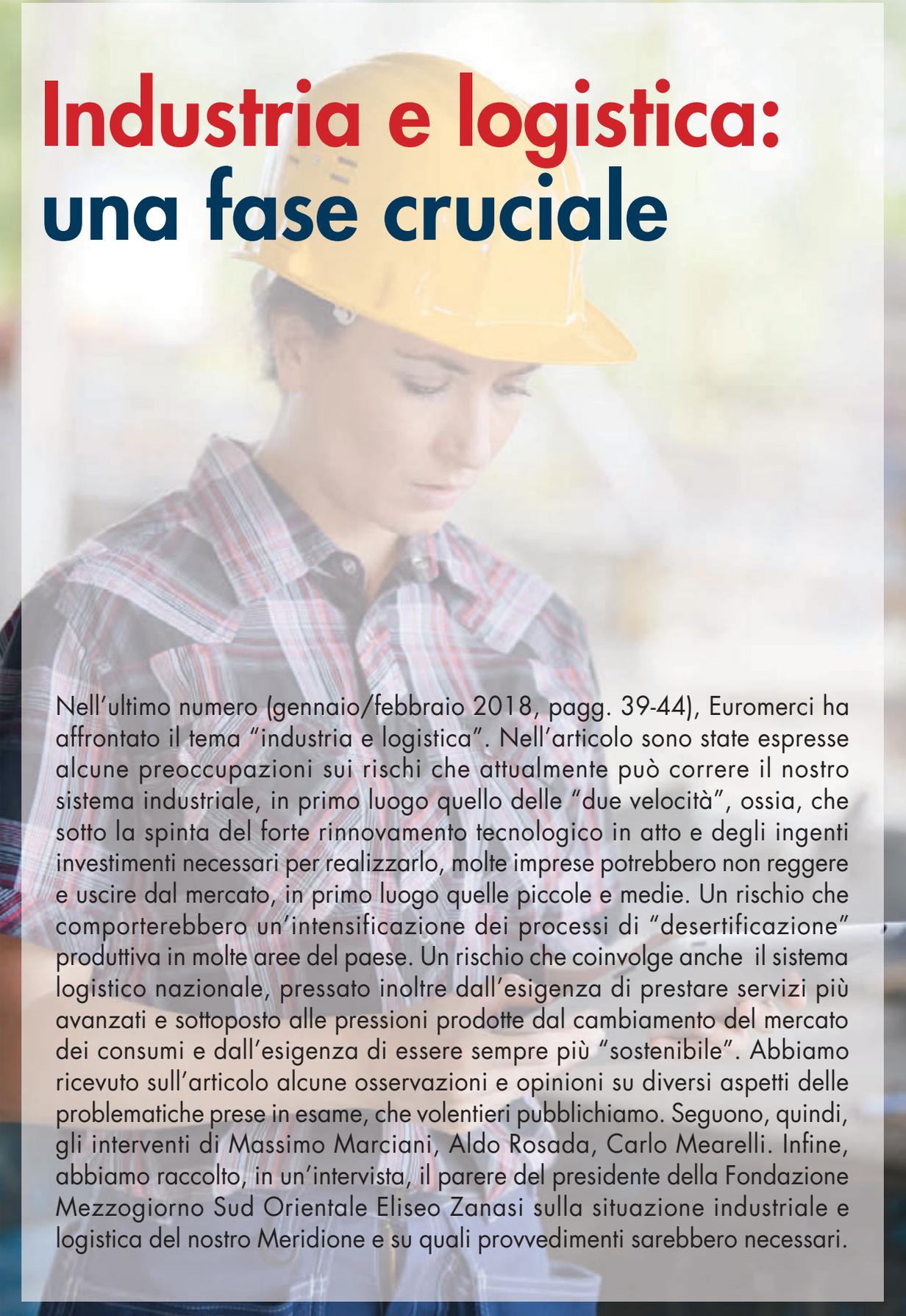
Nelle aree più frequentate da persone, il Linde Safety Guard emette segnali acustici e visivi per allertare operatori e pedoni

il tempo, gli operatori iniziano a ignorare i segnali di avvertimento. Soluzione: occorre un avvertimento "selettivo". Linde ha messo a punto un sistema che risolve tale problema: il nuovo Linde Safety Guard avverte i pedoni e gli operatori in anticipo anche attraverso i muri. Infatti, il congegno emette un segnale di avvertimento solo quando percepisce un pericolo reale perché è in grado di individuare carrelli e pedoni. "In questo modo si può avere un avvertimento selettivo con una precisione di dieci centimetri", afferma Mertel. Occorre solo un dispositivo 12 x 7,5 cm (keeper) da installare sul carrello e un dispositivo portatile da indossare (beeper) per i pedoni. Questa soluzione è speciale poiché i pedoni possono "percepire" il pericolo, in quanto il beeper non solo emette segnali visivi e acustici, ma vibra anche. Invece, il valore aggiunto per gli operatori è che il keeper, oltre a emettere un segnale di avvertimento, mostra sul display quante persone si stanno avvicinando e da quale direzione provengono.

"Uno dei grandi vantaggi del Linde Safety Guard è che può vedere attraverso

muri, scaffali e portoni", spiega Mertel. Grazie a una tecnologia a banda larga in 4 GigaHertz, il segnale passa attraverso i muri in modo tale che i pedoni siano avvertiti dell'avvicinamento di un carrello prima di aprire la porta. Le altre reti come la rete W-LAN, Bluetooth o RFID non vengono influenzate. Un'altra ragione per cui gli incidenti sono frequenti in determinate aree è l'eccessiva velocità. "Abbiamo riscontrato un maggior rischio di incidenti durante gli attraversamenti pedonali, angoli ciechi e ingressi da cui passano spesso le persone", sottolinea Elke Karnaski, Product Manager Service. Il Safety Guard consente di definire le zone in cui gli operatori dei mezzi dovrebbero rallentare, utilizzando il "Marker di zona". Quando il carrello entra in tali zone, il sistema riduce automaticamente la velocità. Infine, il Safety Guard non lavora solo a livello di persona - carrello, ma anche a livello di carrello - carrello. Nel caso in cui due carrelli stiano per incrociarsi, entrambi gli operatori vengono allertati dal keeper presente sul carrello e ricevono informazioni riguardanti la direzione di arrivo dell'altro mezzo. ■

Industria e logistica: una fase cruciale



Nell'ultimo numero (gennaio/febbraio 2018, pagg. 39-44), Euromerci ha affrontato il tema "industria e logistica". Nell'articolo sono state espresse alcune preoccupazioni sui rischi che attualmente può correre il nostro sistema industriale, in primo luogo quello delle "due velocità", ossia, che sotto la spinta del forte rinnovamento tecnologico in atto e degli ingenti investimenti necessari per realizzarlo, molte imprese potrebbero non reggere e uscire dal mercato, in primo luogo quelle piccole e medie. Un rischio che comporterebbero un'intensificazione dei processi di "desertificazione" produttiva in molte aree del paese. Un rischio che coinvolge anche il sistema logistico nazionale, pressato inoltre dall'esigenza di prestare servizi più avanzati e sottoposto alle pressioni prodotte dal cambiamento del mercato dei consumi e dall'esigenza di essere sempre più "sostenibile". Abbiamo ricevuto sull'articolo alcune osservazioni e opinioni su diversi aspetti delle problematiche prese in esame, che volentieri pubblichiamo. Seguono, quindi, gli interventi di Massimo Marciani, Aldo Rosada, Carlo Mearelli. Infine, abbiamo raccolto, in un'intervista, il parere del presidente della Fondazione Mezzogiorno Sud Orientale Eliseo Zanasi sulla situazione industriale e logistica del nostro Meridione e su quali provvedimenti sarebbero necessari.

MASSIMO MARCIANI

Verso la tempesta perfetta?

La scarsità di autisti, l'aumento della domanda di mobilità e normative sempre più stringenti possono spazzare via i vecchi e consolidati modelli industriali e di business nel settore della logistica.

Nell'anno appena trascorso il problema della carenza di autisti e il contestuale invecchiamento della categoria sono stati due temi molto sentiti dalle associazioni di categoria al punto tale che l'Albo dell'Autotrasporto per rispondere al grido di allarme del mercato, che rischiava di trovarsi a corto di professionalità in grado di movimentare su gomma le merci, ha avviato con grande successo (oltre 2.500 domande di partecipazione ricevute in poche settimane) un programma di formazione



Massimo Mariani



La rapida crescita dell'eCommerce nelle nostre città sta fortemente incidendo sui sistemi tradizionali di distribuzione delle merci nelle aree urbane. Oggi, ogni portone può diventare luogo di consegna

di nuovi autisti. È chiaro che si tratta di problemi di vecchia data ma, a differenza degli anni passati, il 2018 sta emergendo dalle nebbie del 2017 con un'economia europea in decisa ripresa, unita alla rapida crescita dell'eCommerce nelle nostre città.

Pertanto il combinato disposto relati-

vo alla carenza di autisti, contestuale aumento della domanda di mobilità delle merci e adozione di un sistema normativo sempre più stringente sta creando le premesse per quella che si configura come la vera e propria tempesta perfetta in grado di spazzare via i vecchi e consolidati modelli industriali e di business nel settore della logistica. Questo è un trend che non possiamo più ignorare ma che gli attori chiave del settore - ed in primis l'Albo dell'Autotrasporto - debbono essere in grado, se non di governare, almeno di gestire per non esserne definitivamente travolti.

Anche dal punto di vista di politica industriale e di sviluppo l'argomento logistico non è irrilevante, anzi, se è vero come è vero che maggiori costi di trasporto aumentano il timore che l'inflazione si surriscaldi, il che potrebbe

aumentare i tassi di interesse. A una mancata ottimizzazione dell'intera filiera corrisponde una bolletta logistica sempre più salata per i produttori e per i distributori con costi aggiuntivi per la consegna dei prodotti, costi che inevitabilmente dovranno essere scaricati per la maggior parte sui consumatori in termini di prezzi più alti per l'acquisto dei beni. Se non bastasse il caos in questo settore è aumentato quando ha iniziato ad emergere la questione dell'automazione del trasporto.

Un mercato quindi sottoposto a pressioni molteplici da parte dei clienti (servizi sempre più tempestivi e flessibili, quasi individuali e personalizzati), da parte dei comuni (non più e non solo regole di accesso alle ZTL ma più in generale regole di mobilità nelle aree urbane con l'obiettivo (concordato a livello europeo) di realizzare una logistica a emissioni zero entro il 2030, da parte dei cittadini (più sostenibilità e minore ingombro dei veicoli), da parte delle forze dell'ordine (tracciamento dei veicoli che trasportano merci pericolose per ridurre il rischio di attentati terroristici). Il tutto in un contesto assai dinamico e variabile per il settore dei trasporti e della mobilità in genere che prevede la possibilità di arrivare a una completa automazione del trasporto (guida autonoma, robotica, intelligenza artificiale, etc.) e del magazzino entro i prossimi dieci anni. Senza citare l'impatto dirompente nel sistema delle >

stampanti 3D sempre più affidabili, precise e a basso costo.

Ecco come - attraverso la logistica efficiente e innovativa - si rimetterà in moto l'intero ciclo economico: i veicoli commerciali pesanti a guida autonoma miglioreranno l'efficienza del trasporto di linea a lungo raggio,

riducendo il costo complessivo della logistica e in tal modo abbassando il costo totale delle merci. A quel punto la presenza sul mercato di merci a più a basso costo indurrà i consumatori ad acquistarne in misura crescente. Quando i consumatori acquistano di più, il sistema produttivo e distributivo reagisce producendo e avviando ver-

so i consumatori finali nuovi prodotti, che quindi aumentano il volume complessivo delle merci trasportate.

Massimo Marciani, esperto a livello internazionale delle problematiche della city logistics, è presidente della FIT Consulting e della commissione Logistica urbana di Assologistica

ALDO ROSADA

La sostenibilità difficile

Sono urgenti interventi delle istituzioni per poter mitigare, specialmente nelle aree urbane, l'inquinamento e migliorare la distribuzione delle merci.

Negli ultimi due mesi ho letto articoli, partecipato a convegni, workshop e seminari, anche organizzati da Assologistica, in collaborazione con SOS Log, sul tema della "logistica sostenibile". Su quanto ho appreso e sentito in tutte queste occasioni, desidero esternare alcune mie riflessioni.

La logistica sostenibile nel trasporto delle merci è un argomento molto importante per la salute pubblica, che registra ogni anno risultati disastrosi di mortalità dovuti all'inquinamento atmosferico. Gli operatori logistici stanno dimostrando una importante sensibilità per modificare, con varie iniziative, l'attuale situazione sia nel trasporto delle merci in linea sia nella distribuzione delle merci in ambito urbano.

Alcune delle iniziative messe in campo dalle associazioni di logistica sono:

- informare, evidenziare e sensibi-



Aldo Rosada

lizzare l'opinione pubblica sulla necessità che per ridurre l'emissione di CO2, in alcuni casi, deve modificare il proprio stile di vita;

- SOS-Log con il Lloyd's Register ha ideato il rilascio di un "Marchio di Logistica Sostenibile" alle aziende che hanno modificato i loro sistemi organizzativi e i propri processi di logistica

e supply chain a tutela della sostenibilità ambientale e per aver utilizzato veicoli ad alimentazione alternativa rispetto al diesel. Non si tratta di una certificazione ma di un riconoscimento rilasciato dall'ente quando un'azienda vuole e può essere considerata "green";

- cercare di ottimizzare, nel limite del possibile, i veicoli adibiti al trasporto delle merci (sia nel volume sia nella portata) convincendo i mittenti a caricare nello stesso veicolo prodotti provenienti da aziende diverse e concorrenti. Si ricorda che ogni giorno nel 40% dei chilometri percorsi si trasporta "aria" e questo comporta l'utilizzo di un elevato numero di veicoli che provocano un costo per la congestione stradale e autostradale pari a 500 milioni di euro ogni anno.

L'impegno degli operatori logistici non è sufficiente e non basta a risolvere il problema dell'inquinamento,

pertanto si rende necessario un intervento urgente e autorevole delle istituzioni al fine di introdurre regole rigide che escludano in certi casi l'iniziativa privata. Alcuni interventi necessari per risolvere al più presto il problema potrebbero essere:

- un ulteriore sforzo e aiuto finanziario dello Stato per agevolare le imprese di autotrasporto e gli operatori logistici nel rinnovamento del parco veicolare con alimentazione alternativa al diesel (LNG, CNG, energia elettrica). Secondo le valutazioni dell'Unione nazionale rappresentanti veicoli esteri il parco veicoli del nostro paese è formato per il 70% da veicoli ante Euro 4;
- la distribuzione delle merci in ambito urbano dovrebbe essere effettuata



Secondo l'Unrae, il parco auto italiano è vecchio, oltre il 70% dei veicoli è ante Euro 4

con veicoli alimentati con energia elettrica, per cui si dovrebbe strutturare le città con una rete di colonnine per la ricarica elettrica. Vietare la possibilità di effettuare entro un'ora la consegna della merce acquistata online. Durante un convegno ho sentito che una signora aveva richiesto la consegna in sessanta minuti dalla segnalazione delle crocchette per il cane, come se fosse una medicina



La commissione europea fa pressioni affinché si allarghi l'uso delle vetture elettriche, ma in Italia siamo indietro sull'aspetto delle colonnine per l'alimentazione

salvavita. Quanto ha inquinato il furgone utilizzato per effettuare una sola consegna?

- per ottenere un beneficio ambientale all'interno delle città, agevolare in ogni hinterland di aree metropolitane di un certo interesse la costruzione di quattro o più piattaforme logistiche (una o due per ogni direttrice di traffico) destinate alla raccolta delle merci, per poi provvedere alla loro distribuzione in ambito urbano in un momento successivo a seguito di un coordinamento finalizzato all'ottimizzazione dei veicoli.

Sarebbe interessante conoscere che tipo di riscontro ha avuto il contenuto della "Proposta relativa alla distribuzione urbana delle merci come fattore di sviluppo" deliberata dall'assemblea della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica del maggio 2012 e trasmessa al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota protocollata n. 567/CGA, il 30 maggio dello stesso anno. La

proposta, tra l'altro, recitava: "... applicare alla pianificazione del traffico delle merci nei centri abitati i principi e gli obiettivi concordati nel protocollo d'intesa fra la Consulta per l'autotrasporto e per la logistica e l'An-ci volti a favorire la definizione di sistemi

di mobilità urbana delle merci meno differenziati territorialmente, più efficienti, efficaci e sostenibili. Le norme proposte si prefiggono lo scopo di superare restrizioni generalizzate alla circolazione dei veicoli adibiti alla consegna urbana delle merci, ferme restando le esigenze di prevenzione dell'inquinamento e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale".

Ritengo opportuno ricordare che la commissione europea in data 8 novembre 2017 ha inviato al parlamento europeo una proposta con l'obiettivo, date le troppo numerose emissioni medie di CO2 della flotta dell'Unione di autovetture e furgoni, di accelerare la transizione verso veicoli a basse emissioni e a emissioni zero. In sostanza la commissione propone un coinvolgimento delle parti interessate per una riduzione delle emissioni medie di CO2 che dovranno essere inferiori del 30% nel 2030, rispetto al 2021. Per quanto sopra descritto, è auspicabile che l'intervento delle istituzioni (economico e regolamentare) sul sistema logistico e in particolare sulla distribuzione delle merci in ambito urbano avvenga al più presto.

Aldo Rosada è presidente della commissione Trasporto di Assologistica

“Venti di guerra”

La manifattura italiana a rischio per la situazione internazionale sempre più conflittuale e per la debolezza della domanda interna.

Ho letto con interesse l'articolo apparso sull'ultimo numero di Euromercì dedicato all'attuale situazione italiana dell'industria e della logistica, due temi che sono sempre più collegati e che, giustamente, vanno esaminati insieme. L'autore dimostra su tale situazione, chiamiamolo così, un “velato” pessimismo. Spesso nel testo dell'articolo, a proposito sia dell'industria manifatturiera sia della logistica, si parla del rischio delle “due velocità”. Purtroppo, a mio avviso, parlando in primo luogo dell'industria, siamo oltre al “rischio”: è evidente che sono riuscite a “traghetare” la crisi per lo più le imprese che lavorano in

che in precedenza puntavano in gran parte sul mercato interno, sono andate e sono rimaste in difficoltà. E' evidente che in un paese come il nostro un'industria non può vivere solamente di esportazioni. Lo dimostra la chiusura di molte aziende. Se non si sviluppa, non cresce la domanda interna la nostra manifattura soffrirà in maniera crescente, aggravando quei fenomeni di “desertificazione” produttiva che sono citati nell'articolo e, probabilmente, non solo nel Mezzogiorno. A questo impasse del mercato interno, deve essere aggiunta la situazione internazionale: nel mondo, si sentono “venti di guerra”, lo dimostrano, ad esempio sul fronte commerciale, i dazi imposti dal presidente americano Trump. Altro dato che può aggravare il panorama economico, nazionale e internazionale, è l'andamento del costo del petrolio: non dimentichiamo che all'inizio del 2016 il Brent costava 28 dollari al barile, oggi viaggiamo sui 65/70, con previsioni che lo collocano a 80. Tutto ciò può innescare nei prossimi mesi un'altra “frenata” dell'economia. L'Italia, in questa situazione, dopo essere riuscita con difficoltà a prendere “la coda” della ripresa (siamo “ripartiti”, infatti, per ultimi in Europa), rischia di subire subito le prime avvisaglie di un'altra crisi. Le ultime rilevazioni Istat che danno in flessione congiunturale sia gli ordinativi dell'industria sia la fiducia delle imprese non sono un buon segnale. Infine, c'è da notare che per rimanere oggi competitive le imprese devono investire in tecnologia. Ciò



Carlo Mearelli

può portare ad accrescere i rischi di chiusura di imprese. La logistica, dal canto suo, deve fare i conti con una prassi che si è storicamente consolidata nel nostro paese sia per miopia del sistema industriale e commerciale sia per un deficit culturale: i suoi servizi non vengono ripagati per il loro valore. Si assiste a continue operazioni al ribasso, è una continua corsa alla “scontistica”. Paradossalmente, poi, all'industria serve oggi una logistica più efficiente, se punta al rinnovamento tecnologico, al “4.0”, se mira a raggiungere il cliente finale e non fissa la sua attenzione solo sul prodotto: deve avere servizi logistici all'altezza dei propri investimenti. Servizi che richiedono un aumento degli investimenti anche da parte della logistica. Il committente, quindi, ovviamente dovrebbe pagare tali servizi di più se chiede maggiore efficienza, maggiore qualità, ma ciò non avviene. Questo comporta margini operativi assai limitati per



“I servizi logistici in Italia, storicamente e oggi ancor di più, non sono pagati per quanto valgono”, sottolinea Mearelli

un'ottica internazionale, contando sull'export. Si tratta di imprese grandi o di medie dimensioni per lo standard italiano comunque piccole rispetto a quelle della Francia e della Germania. Le piccole e molte delle stesse medie,

i logistici. Una situazione che possono reggere soltanto i grandi player che operano a livello internazionale e che

contano su un gran numero di clienti, sulla massa, sulla quantità elevata delle loro operazioni.

Carlo Mearelli è stato past president della Federazione mondiale degli operatori della logistica e di Assologistica

ELISEO ZANASI PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE MEZZOGIORNO SUD ORIENTALE

Le esigenze del Meridione

La logistica, che è diventata uno dei temi dominanti anche per la nostra Fondazione, deve essere oggi posta al centro dell'attenzione da parte delle Regioni e degli enti locali meridionali.

“**L**ogistica e Servizi nel Mezzogiorno” è il tema del convegno promosso dalla Fondazione Mezzogiorno Sud Orientale che si terrà venerdì 18 maggio a Foggia presso l'Auditorium della camera di commercio, con gli interventi di rappresentanti delle istituzioni, del mondo formativo e del sistema delle imprese. L'iniziativa focalizzerà l'attenzione sullo stato dell'arte della logistica in Italia e nel Mezzogiorno, con un particolare

focus sull'offerta e sulla domanda dei servizi nell'ambito delle Aree Logistiche Integrate di Puglia e Basilicata, nonché sulle esigenze formative di un settore in costante crescita che vede nelle due regioni limitrofe un elemento importante della piattaforma logistica nazionale, in virtù della posizione strategica delle due regioni rispetto alla prospiciente area balcanica e alla riva sud del Mediterraneo. La Fondazione Mezzogiorno Sud Orientale - espressione dei sistemi confindustriali e camerali di Puglia e Basilicata - da quindici anni promuove lo sviluppo economico e il benessere sociale nelle aree di competenza, attraverso il sostegno ad attività di carattere scientifico e culturale nel campo della progettazione e della realizzazione di infrastrutture, di sistemi industriali, di sistemi turistici e di riqualificazione territoriale. “La logistica è ormai uno dei temi dominanti nelle attività della Fondazione - ci spiega il presidente Eliseo Zanasi - reso ancor più attuale da una serie di iniziative che governo e Regioni hanno sviluppato negli ultimi anni”.

GLATI TRA LE DIVERSE AMMINISTRAZIONI?

Non solo ad essi, che pur rappresentano la bussola degli investimenti per infrastrutture nei prossimi anni. Penso ad esempio al rilancio della portualità, con l'operatività delle nuove Autorità di sistema portuale per il Mare Adriatico Meridionale e per il Mar Jonio, ma anche alle definende Zone Economiche Speciali che avranno un impatto importante sulle aree logistiche, retroportuali e industriali di Puglia e Basilicata.

PER QUESTI OBIETTIVI QUALI SONO LE RICHIESTE DEL SISTEMA PRODUTTIVO E MANIFATTURIERO?

Il trasporto delle merci e la logistica sono temi intersettoriali che richiamano competenze e professionalità diversificate ma al contempo strettamente legate a specifiche attività. Il trasporto e il magazzinaggio delle merci, infatti, richiedono competenze specifiche di carattere normativo, legale, assicurativo, sulla sicurezza, sull'organizzazione e sulla gestione dei magazzini e delle scorte, oltre a conoscenze di tecnologie informatiche e nuove applicazioni digi-



Eliseo Zanasi

SI RIFERISCE AI PATTI PER IL SUD SI-

tali che sono poi le fondamenta dell'industria 4.0.

AL RIGUARDO COSA PROPONE LA FONDAZIONE?

■ Vi è una forte domanda di queste competenze specifiche da parte delle imprese: le università e gli istituti tecnici di Puglia e Basilicata stanno compiendo sforzi importanti in tale direzione nell'ambito dei rispettivi percorsi didattici. Dobbiamo partire da queste positive esperienze per una rafforzata azione di sistema che punti alla creazione di un Centro per la formazione professionale dedicato alla logistica e al trasporto delle merci nel Mezzogiorno. Tale proposta va nella direzione di implementare le capacità organizzative e imprenditoriali delle imprese di trasporto merci e di logistica, che, come è noto, soffrono sovente di un gap economico-gestionale oltre che dimensionale.

NELLO SPECIFICO, PRESIDENTE ZANASI, QUALI SARANNO I TEMI IN DISCUSSIONE?

■ Il dibattito, che si svilupperà in due tavole rotonde successive alla presentazione dello studio realizzato in collaborazione con il Centro di ricerca sulla logistica della Liuc-Università Carlo Cattaneo, farà riferimento ad alcuni macro-argomenti. In primo luogo il livello di formazione a cui puntare: quello professionalizzante, sul genere dei programmi previsti per gli istituti tecnici e gli istituti tecnici superiori post diploma, e quello universitario, con riferimento non solo ai corsi di economia e di ingegneria, ma anche allo sviluppo, come già avvenuto, di corsi di laurea interateneo, oltre ai master, per le figure professionali medio-alte. Al riguardo c'è anche la questione della cosiddetta "formazione dei formatori", perché, soprattutto nel Mezzogiorno, c'è una forte carenza di know-how rispetto ai fabbisogni, ma anche in questo caso,

con un'azione coordinata, è possibile riunire le competenze necessarie. Vi è poi la necessità di disegnare percorsi formativi legati anche a specifiche filiere produttive, prime fra tutte quella agroalimentare e dei prodotti alimentari freschi e deperibili, per le quali si rende necessario il potenziamento degli attuali canali di commercializzazione e distribuzione dei beni di produzione regionali, tenendo conto delle esigenze della grande distribuzione e dei canali di esportazione, anche oltreoceano.



Vista del lungomare di Bari

LA QUESTIONE FORMATIVA, A SUO AVVISO, RIGUARDA SOLO IL SETTORE PRIVATO?

■ Assolutamente no. L'importanza assunta dal trasporto delle merci e dalla logistica nelle economie regionali richiede analisi puntuali e decisioni conseguenti sulla dotazione attuale e futura degli assessorati ai quali è affidata la gestione delle politiche di settore. Si tratta di dipartimenti e uffici che fino ad ora si sono occupati prevalentemente di trasporto passeggeri e trasporto pubblico locale, talvolta di trasporto marittimo, raramente di logistica e trasporto delle merci. Orbene, in senso assoluto questo poteva anche non esser un problema, purché oggi si prenda atto speditamente del nuovo contesto e delle nuove esigenze dell'economia e dei mercati. La Fondazione, espressione del sistema delle imprese, è comunque disponibile ad assicurare il proprio supporto anche

alle Regioni e più in generale alle amministrazioni interessate.

UN'ULTIMA DOMANDA. INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI E SVILUPPO DELLA LOGISTICA: COME VA CORRETTAMENTE DECLINATO QUESTO BINOMIO?

■ La posizione strategica nel Mezzogiorno di porti, aeroporti e terminal intermodali, consente di assicurare ulteriori margini di crescita alle esportazioni di Puglia e Basilicata per i diversi comparti produttivi e manifatturieri. E non mi riferisco solo all'agroalimentare delle due regioni, ma anche ai settori dell'aeronautica e della meccanica della Puglia, come pure all'industria automobilistica e del mobile imbottito della Basilicata, comparti accomunati dall'alta incidenza delle movimentazioni con l'estero. Ciò, tuttavia, presuppone non solo, come abbiamo appena detto, un'organizzazione della filiera logistica e dei trasporti

molto efficiente e adeguatamente formata, ma anche una selezione degli investimenti da concentrare su quei nodi infrastrutturali e logistici che abbiano già dimostrato la capacità di attrarre traffico e svolgere una funzione positiva nel trasporto delle merci. Non c'è altra strada per competere con successo con le grandi piattaforme logistiche del nord Europa, caratterizzate da una maggiore concentrazione e dimensione degli operatori. Disperdere risorse e, soprattutto, ritardare ulteriormente la realizzazione di interventi già cantierabili, comporta rischi che l'economia del Mezzogiorno non può permettersi di correre. Non a caso nella seconda tavola rotonda abbiamo chiamato a un costruttivo confronto con gli imprenditori i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture, delle Regioni Puglia e Basilicata e delle nostre due Autorità portuali di riferimento. ■

Intralogistica Italia 2018

L'evento si svolgerà alla Fiera di Milano dal 28 maggio al primo giugno.

Per quattro giorni, dal 29 maggio al primo giugno, si svolgerà alla Fiera di Milano la seconda edizione di Intralogistica Italia 2018, una manifestazione che, unica nel nostro paese, tratterà temi rilevanti della logistica interna agli stabilimenti, come le migliori soluzioni e i sistemi integrati della movimentazione merci industriale, della gestione ottimale del magazzino, dello stoccaggio delle merci e del picking. La manifestazione è il risultato della "The Innovation Alliance", ossia dall'unione di cinque grandi eventi fieristici internazionali, i principali del settore dell'intralogistica. Fatto che da solo spiega l'importanza e il rilievo dell'evento. Il programma prevede sia dibattiti e convegni sia la partecipazione di numerose aziende che esporranno i loro prodotti. L'obiettivo è di fare il punto, di presentare, di dibattere le soluzioni più innovative e più tecnologicamente avanzate in "un'ottica 4.0". Un'ottica che sta compiendo una "rivoluzione", spostando, come nota la presentazione ufficiale della fiera, "il cuore dell'innovazione della fabbrica italiana dalla produzione verso la logistica". "L'interconnettività tra sistemi - sottolinea ancora la nota - determina la quantità di informazioni ottenute tra la fase produttiva di un bene e la sua vendita in tutte le fasi. Lì si fa la differenza. La velocità di consegna, la puntualità, la dedizione al consumatore sono diventati i criteri di giudizio per considerare positiva o negativa un'esperienza di acquisto. Non è più sufficiente produrre bene, ora è necessario garantire un servizio personalizzato. La logistica, quindi, diventa lo spazio per migliorare la

qualità del proprio operato".

Intralogistica è stata scelta quale manifestazione di riferimento dall'Associazione italiana sistemi di sollevamento, elevazione e movimentazione-Aisem, che fa parte della Federazione delle associazioni nazionali-Anima che, in seno a Confindustria, rappresenta le aziende dell'industria meccanica. Aisem ha, inoltre, siglato una partnership con Intralogistica Italia.

La cerimonia di apertura della manifestazione (che si svolgerà la mattina del 29 maggio presso la sala Martini al Centro congressi Stella Polare) è intitolata "Driving the change - Come la nuova era industriale sta cambiando processi e professioni". Cerimonia che darà voce al mondo istituzionale e industriale. Centro dell'appuntamento sarà una tavola rotonda tra diversi settori produttivi (food, arredo e design, eCommerce) attraverso un confronto tra manager che prenderanno in esame dal loro particolare punto di vista l'esigenza di adeguarsi ai nuovi paradigmi di produzione, business e comunicazione. In particolare, tre saranno i convegni che si svolgeranno grazie alla collaborazione con Aisem. Il primo, che si svolgerà il 29 maggio, "Un'esigenza per le fabbriche intelligenti", vedrà il coinvolgimento di relatori internazionali e nazionali. Sul tema "Industry 4.0 in Europa tra cyber safety e cyber security" interverrà il segretario generale dell'Associazione europea della movimentazione e logistica, Olivier Janin. Sarà a cura di Anima Confindustria e dell'ente di certificazione Icim l'intervento dedicato a "Come utilizzare al 100% i per e superammoramento per la logistica anche nel 2018" relativi alle opportunità legate alla legge di



Negli stabilimenti industriali, la logistica interna si deve adeguare sempre più alle nuove tecnologie produttive

bilancio. "Come cambia la logistica con l'avvento dell'eCommerce. Tecnologie, magazzini e distribuzione interconnessi nella produzione e nel B2B" è il titolo del secondo, in programma il 31 maggio. Il filo conduttore sarà il passaggio dal prodotto pensato per il cliente, che ha caratterizzato l'approccio alla vendita degli ultimi trent'anni, alla produzione che si adegua al cliente finale. Il terzo convegno si intitola "Sempre più efficienza energetica anche per la logistica". Al centro dell'attenzione sarà la necessità di mettere in atto piani e iniziative per una maggior efficienza energetica e per un diffuso uso di fonti rinnovabili anche nella gestione del magazzino.

Intralogistica Italia si conferma, a poche settimane dall'apertura, un'ottima opportunità per le aziende che puntano sull'innovazione tecnologica dei prodotti, sul piano strategico delle scelte e sulle competenze in azienda. Opportunità che è stata colta da numerose aziende espositrici iscritte alla manifestazione. (D.O.) ■

La politica d'espansione della Cina nei porti europei

Negli anni si sono intensificati gli investimenti, anche nel Mediterraneo, che da "mare di transito" è diventato per i cinesi un elemento "strategico".

di **Alessandro Panaro**

Nell'ultimo triennio (2014-2016) è risultata particolarmente accentuata la politica di aumentare in modo rilevante la dimensione delle navi da parte dei principali vettori container. Ciò ha impattato sulle rotte mondiali che sono andate via via diventando più selettive poiché i porti non sempre possono accogliere navi da 18-22 mila teu e non

sempre hanno un'efficienza logistica e attrezzature tali da poter imbarcare/sbarcare i container e smistarli subito verso l'entroterra o verso canali di transhipment.

E' in atto dunque un naturale processo di selezione tra porti che sta via via privilegiando quelli che sono in grado di assicurare ai vettori costi più bassi, elevata produttività, tecnologie lo-

gistiche all'avanguardia che possano lavorare la nave e generare altri modi di trasporto. Si è avviata una sorta di corsa all'espansione dei terminal e agli investimenti proprio in nuove tecnologie infrastrutturali. Così come è in atto, e lo sarà presumibilmente anche nel prossimo futuro, una politica molto intensa di alleanze alla ricerca di razionalizzazione di rotte, di economie di

scala e anche di opportunità strategiche. Sono nate per questo motivo sigle ormai note agli operatori come 2M, Ocean Alliance e The Alliance che aggregano i più grandi operatori, che sono in continua evoluzione e che stanno progressivamente definendo le loro tattiche di "aggressione" dei mercati containerizzati. Mercati che in primo luogo interessano la Cina in quanto il paese ha una portualità fortemente dipendente da questo tipo di segmento. Non per nulla, tra i primi 20 porti mondiali nove sono cinesi. Shanghai, primo porto mondiale, ha movimentato, nel 2017, 40 milioni di teu.

Come la Cina si colloca in questo contesto? Nel mese di febbraio 2016 è

La penetrazione cinese nel Mediterraneo è iniziata nel 2007, quando, a novembre, la Cosco entrò nella compagine azionaria di gestione del Canale di Suez acquistando il 20% delle azioni



stato inaugurato il nuovo gruppo armatoriale che ha fuso due grandi operatori: Cosco, compagnia partecipata dallo Stato fondata nel 1961, e la China Shipping costituita nel 1997. Il Gruppo ha iniziato ormai da anni una strategia



di penetrazione molto incisiva nei porti e nei terminal portuali del Mediterraneo, nel Golfo e nel nord Europa perseguendo diverse strade e cioè agendo:

- attraverso le materiali acquisizioni delle infrastrutture, tra cui terminal e i porti dove ormai detiene importanti quote di partecipazione (di maggioranza o di rilievo);
 - attraverso una stretta politica delle alleanze e quindi delle rotte globali più produttive in termini di business da percorrere.

Il passo sicuramente più importante risale a gennaio 2016 quando è stata diffusa la

notizia che il governo greco ha accettato la proposta di Cosco per l'acquisizione del 67% dell'Autorità portuale del Pireo. È stato questo il pilastro che ha segnato un vero e proprio posizionamento strategico della Cina nel

Mediterraneo. Infatti, l'offerta presentata dal gruppo armatoriale cinese ha rappresentato una svolta nel comparto della portualità europea. L'Hellenic Republic Asset Development Fund ha stabilito che l'accordo ha un valore complessivo di 1,5 miliardi di euro in quanto, oltre al valore dell'offerta ammontante a 368,5 milioni di euro, sono stati previsti - ed è questo il vero punto della questione che ha valenza - obbligatoriamente investimenti da realizzare pari a 350 milioni di euro nell'arco del prossimo decennio e sono attesi introiti per lo Stato greco derivanti dall'accordo di concessione pari a 410 milioni di euro. Questi investimenti consentiranno di creare in Grecia 31 mila posti di lavoro e di innalzare il valore prodotto nel paese dal settore della logistica dagli attuali 400 milioni di euro a 2,5 miliardi di euro. Da Cosco saranno realizzati, altro punto di rilievo, investimenti anche nel settore crocieristico, nel Ro-Ro e nei settori delle costruzioni e riparazioni navali, con lo scopo di fare del porto il principale hub del Mediterraneo. L'obiettivo primario è di innalzare il volume del traffico containerizzato e portarlo a sette milioni di teu e arrivare successivamente a dieci milioni di teu l'anno.

>



Porto di Rotterdam. I cinesi hanno acquisito nel maggio 2016 il 35% dell'Euromax Terminal nello scalo olandese per oltre 125 milioni di euro

Un'altra importante operazione di posizionamento strategico è stata conclusa dallo stesso gruppo che, nel maggio 2016, ha acquisito il 35% di Euromax Terminal Rotterdam-ETR nel porto olandese per oltre 125 milioni di euro. ETR gestisce uno dei cinque terminal per contenitori nell'area Maasvlakte I dello scalo. Il terminal ha una capacità di traffico containerizzato annua pari a circa 2,5 milioni di teu (che salirà a 3,2 milioni con il completamento della seconda fase del progetto di costruzione) e nel 2015 ha movimentato un traffico di 2,3 milioni di teu. L'operazione ha particolare valore in quanto consolida la presenza del Gruppo cinese nei mercati marittimi nordeuropei che già esisteva su Anversa quando, nel novembre 2004, Cosco Shipping Ports acquistò una quota del 20% del terminal Antwerp Gateway (inoltre, Cosco è presente anche nel Porto di Zeebrugge). E' da notare che Cosco prima di concludere queste due operazioni sul Pireo e su Rotterdam aveva già dato

ampi segnali di consolidare la sua presenza nel nord Europa annunciando, nel dicembre 2014, di voler stabilire ad Amburgo il centro di controllo di tutti i suoi servizi intraeuropei, la cui responsabilità è passata dal quartier generale di Shanghai alla controllata tedesca Cosco Container Lines Europe, che ha la sua sede proprio nel porto tedesco.

E' opportuno mettere in evidenza che il posizionamento della Cina sta avvenendo in modo forte anche nell'area East Med. Infatti, un altro importante asset acquisito è il porto di Haifa in Israele: nel maggio 2015 i due paesi hanno siglato l'accordo che ha affidato la gestione del porto nel nord d'Israele alla Shanghai International Port Group Co. Dopo l'intesa sottoscritta tra i due governi, il passaggio all'amministrazione cinese dello scalo (in concessione, per 25 anni) scatterà nel 2021, un anno dopo il previsto completamento dei lavori per il rinnovamento del porto, progettato per gestire 1,8 milioni

di container. I cinesi investiranno circa due miliardi di dollari per costruire impianti e acquistare attrezzature per il porto. L'investimento ad Haifa contribuirà a rafforzare i collegamenti tra il porto di Shanghai e gli altri porti lungo la Via della Seta marittima e a formare una rete commerciale più fitta tra Shanghai e gli altri porti europei. E' da constatare inoltre che nel settembre 2015 le cinesi China Cosco Holdings, China Merchants Holdings (International) e CIC Capital Corporation hanno formato una joint venture per acquisire una partecipazione nelle turche Fina Liman Hizmetleri Lojistik e Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik. La prima, società turca, è una holding il cui unico asset è l'investimento nella Kumport, che a sua volta possiede e gestisce il container terminal Kumport Terminal nel porto di Ambarli, sulla costa nord-occidentale del Mar di Marmara, uno dei più importanti del Mediterraneo. Il Kumport Terminal ha sei banchine per un totale di 2.180 metri lineari e con

profondità del fondale a 16,5 metri. E', quindi, in grado di accogliere portacontainer della capacità di 18 mila teu, con una capacità di traffico containerizzato annua pari a 1,8 milioni di teu. Il terminal ha la possibilità di essere oggetto di ampliamento fino al raggiungimento di una capacità di traffico annua pari a 3,5 milioni di teu. Importante è l'investimento cinese in Italia scaturito dall'accordo tra APM Terminals e China Cosco Shipping Ports per la creazione di una nuova joint-venture che assumerà la gestione del futuro terminal container di Vado Ligure, nonché del Reefer Terminal, struttura specializzata nella movimentazione di merce a temperatura

controllata ubicata nello stesso scalo. Nella nuova entità, APM Terminals controllerà la maggioranza assoluta, ovvero il 50,1%, mentre Cosco controllerà il 40%. Il restante 9,9% sarà invece in mano a Qingdao Port International Development, con sede a Hong Kong controllata da Qingdao Port International, la società che gestisce il porto cinese di Qingdao.

Più datato e più noto è l'investimento in Egitto da parte della Cina. E' avvenuto nel 2007, quando, a novembre,

Cosco Pacific acquistò il 15% della SCCT-Suez Canal Container Terminal dalla danese IFU e il restante 5% dalla APM Terminals. La nuova compagine azionaria della SCCT è divenuta dunque la seguente: APM Terminals (Gruppo Maersk) 55%, Cosco 20%, Suez Canal

neo dunque e vuole farne una delle sue aree di business, perno della strategia più ampia denominata BRI-Belt & Road Initiative. L'ampia analisi che ha compiuto il Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno sulle "mosse" della Cina ci porta a fare considerazioni e



Visione notturna del porto del Pireo, dove i cinesi hanno fatto i maggiori investimenti comprando dal governo greco il 67% dell'Autorità portuale

Authority 10%, National Bank of Egypt 5% e settore privato egiziano 10%. Con questo investimento la Cina fece il primo passo strategico per aggredire il mercato portuale del Mediterraneo attraverso la presenza in uno degli snodi mondiali strategici del trasporto via mare quale il Canale di Suez, allo scopo di generare nuove aree di business. Ed è ciò che sta accadendo ora, confermato dalla recente acquisizione del terminal Noatum di Valencia uno dei più grandi del Mediterraneo. La Cina vuole investire nel Mediterra-

riflessioni di varia natura ma la base è rappresentata dalla sicura necessità e opportunità per i nostri porti nel cogliere i traffici, siano essi mother o feeder, che saranno generati da tutte queste operazioni di espansione portate avanti dal colosso cinese. ■

Alessandro Panaro, economista dei trasporti, è capo servizio dell'area di ricerca Maritime&Mediterranean Economy del centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno del Gruppo Intesa Sanpaolo

Un incontro per fare il punto sulle strategie dell'associazione

I responsabili delle commissioni hanno esposto al comitato di presidenza le problematiche di diversi settori e avanzato proposte.

Il comitato di presidenza e i presidenti delle commissioni di Assologistica si sono incontrati col presidente dell'associazione Andrea Gentile e col segretario generale Jean Francois Daher. Lo scopo dell'incontro è stato quello di confrontarsi sul lavoro svolto da ciascun team, lavoro che quotidianamente pone all'attenzione temi di interesse nazionale per il settore della logistica e dei trasporti. Infatti, in ciascuna delle commissioni un numero selezionato di soci dibatte problematiche inerenti agli argomenti quali autotrasporto, internazionalizzazione d'impresa, dogane, sostenibilità, consorzi e cooperative, urban logistics, trasporto intermodale e così via. Di seguito, in estrema sintesi, riprendiamo alcuni temi che sono emersi nell'incontro.

Sostenibilità. Il presidente della commissione Daniele Testi ha sottolineato l'attività portata avanti con Assologistica Cultura e Formazione e con la com-

L'eCommerce metterà in crisi la logistica tradizionale. "In questo scenario, Assologistica deve aiutare gli associati a sviluppare adeguate strategie industriali", dice Marciani



PROTOCOLLO D'INTESA ASSOLOGISTICA-UIRR

Andrea Gentile, presidente di Assologistica, e Ralf Charley Schultze, presidente della Uirr, l'Unione internazionale per il trasporto combinato strada-rotaia, hanno firmato a Bruxelles un memorandum d'intenti per favorire lo sviluppo dell'intermodalità strada-ferrovia in Europa. Le due organizzazioni vogliono dare origine al seguente comune intendimento: collaboreranno per rafforzarsi entrambe con l'obiettivo, ognuna entro i propri ambiti territoriali, di promuovere il trasporto intermodale; la collaborazione comprenderà in particolare l'aiuto reciproco nello sviluppo di position papers, la partecipazione comune a studi e progetti di ricerca e la partecipazione in eventi di organizzazione congiunta; si scambieranno informazioni sul trasporto combinato e coopereranno per la divulgazione di ogni posizione condivisa, ognuna attraverso i propri canali; collaboreranno in materia di ILU Code e, in questo ambito, Assologistica agirà come soggetto di informazione in Italia.

missione di Logistica urbana che ha permesso l'organizzazione di convegni e l'allargamento del dibattito sul tema. "Il contributo che SOS Logistica - Associazione italiana per la logistica sostenibile, di cui Testi è presidente - vuole

portare all'interno di Assologistica è l'attenzione al consumatore finale. Consumatore che non ha la consapevolezza sugli effetti che i propri modelli di acquisto, ad esempio l'eCommerce con consegna in tempi ristretti e senza costi, generano sui processi logistici. Manca la percezione sul valore che la logistica apporta ai prodotti che quotidianamente vengono consumati. Un

gap culturale e informativo che gli operatori della logistica devono impegnarsi a rimarginare", ha osservato Testi. Sempre in tema di sostenibilità ambientale, è intervenuto Massimo Marciani, presidente della commissione Logistica urbana: "La commissione si occupa di un segmento della logistica che, grazie all'esplosione dell'eCommerce e alla contestuale progressiva urbanizzazione dei territori, sarà nei prossimi dieci anni in crescita esponenziale. Siamo di fronte a un mercato sottoposto a pressioni molteplici da parte dei clienti (servizi sempre più flessibili, quasi individuali), da parte dei comuni (che devono tener conto dell'obiettivo, concordato a livello europeo, di realizzare una logistica a emissioni zero entro il 2030), da parte dei cittadini (più sostenibilità), da parte delle forze dell'ordine (tracciamento dei veicoli che trasportano merci pericolose

IL PROBLEMA DOGANE

Stefano Morelli, presidente della commissione Dogane, ha ricordato che è stato cambiato nell'ottobre scorso il direttore dell'agenzia delle dogane e dei monopoli: Giovanni Kessler ha sostituito Giuseppe Peleggi. Il nuovo direttore ha annunciato una revisione dell'attuale assetto organizzativo: "La riorganizzazione mira a rendere l'azione della agenzia più efficace, evitando duplicazioni nelle funzioni, realizzando un'integrazione tra dogane e monopoli sia al centro sia nelle direzioni regionali, interregionali e uffici delle dogane". "E' auspicabile - ha sottolineato Morelli - che questa riorganizzazione, che interesserà il centro e la periferia dell'ente, abbia un riscontro migliore di quello ottenuto qualche anno fa con l'unificazione tra le dogane e l'ex Ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione. Vigileremo in tal senso". Morelli ha sottolineato, inoltre, che la commissione sta sostenendo, contro "venti di oscurantismo" da parte di alcune associazioni di operatori, il "fast corridor" doganale, strumento di innovazione e semplificazione: "Abbiamo richiesto all'agenzia, al fine di rendere il fast corridor meglio compreso e meglio sfruttato, di poter ricorrere a questo istituto con qualsiasi tipo di resa in polizza di carico marittima, perché oggi vi è ancora il vincolo del documento unico di trasporto. Siamo in attesa della pubblicazione del nuovo disciplinare da parte dell'agenzia. Stiamo lavorando anche per ottenere il pre-clearing terrestre, così come già succede per il pre-clearing in porto. Occorrerà un intervento di sensibilizzazione politica con il prossimo governo, che non potrà esimersi dal promuovere l'agenzia nel ruolo di coordinatore dello sportello unico doganale e dei controlli". Morelli ha infine ricordato i passi verso l'agenzia affinché vengano superate le criticità derivanti dall'entrata in esercizio del nuovo codice doganale dell'Unione, in particolare per le "customs decision".

per ridurre il rischio di attentati terroristici)". "In questo scenario - ha affermato Marciani - Assologistica deve svolgere un'azione di indirizzo e di formazione verso i propri associati, evidenziando le opportunità che questo nuovo scenario offre, nonché aiutando i soci a sviluppare adeguate strategie industriali. Allo stesso tempo dovrà svolgere un'attività di sensibilizzazione e addirittura di evangelizzazione verso i consumatori (soprattutto attraverso canali e trasmissioni generaliste e popolari), al fine di trasferire il concetto che la logistica è un servizio e non un costo e quindi deve essere pagato in relazione del livello richiesto (a esempio, consegna presso locker, consegna al domicilio su appuntamento, consegna con mezzi a basse emissioni, ecc.)".

Trasporto. Tre argomenti sono stati trattati da Aldo Rosada, presidente della commissione Trasporti: situazione delle imprese italiane di autotrasporto, costi minimi di esercizio e tempi di pagamento. Sul primo, Rosada ha sottolineato il dumping sociale che le imprese italiane

subiscono a opera di quelle dell'est Europa. Occorre che, nel limite del possibile, la commissione europea intervenga per stabilire regole di concorrenza leali, imponendo una più stringente regolamentazione del cabotaggio. Sui costi minimi, ha ribadito la contrarietà che da sempre i committenti hanno espresso per una qualsiasi regolamentazione per legge. In materia di pagamenti, il presidente della commissione ha detto: "In questo campo, il governo dovrà tutelare anche la committenza, in quanto non ha i necessari proventi economici per esercitare il ruolo di 'banca', come spesso avviene con aziende che incassano i pagamenti dal mercato a 90/120 giorni e debbano invece pagare l'autotrasporto a 30 giorni".

Per il trasporto intermodale, il presidente della commissione Eugenio Muzio ha ricordato il valore e l'importanza del protocollo d'intesa firmato con la Uirr (vedere riquadro, ndr). Ha poi aggiunto:



"Il tema della legalità e dei comportamenti etici è all'ordine del giorno dell'associazione", ha sottolineato Renzo Sartori

"Il mondo dell'intermodalità, specie nel settore internazionale, sta registrando evoluzioni di grande interesse. In particolare, l'ultima novità è la realizzazione a Baku in Azerbaijan di un nuovo importante terminal intermodale, che sarà collegato via ferrovia con Duisburg in Germania e che permetterà - tramite la realizzazione di antenne - di collegare praticamente tutta l'Europa con Turkmenistan, Kazakistan, Tagikistan, Iran e quindi offrire concretamente nuove aperture all'economia europea fino ad >

oggi obbligata a inter-scambiare solo via strada". Muzio ha parlato infine anche di avanzati studi da parte della ferrovia russa RDZ per attivare il trasporto intermodale di semirimorchi sul suo territorio.

Logistica alimentare e lavoro. Il presidente della commissione Logistica alimentare Renzo Sartori (nonché vicepresidente di Assologistica) ha sottolineato il forte impegno dell'associazione nel tessere relazioni col mondo accademico; relazioni che sono fondamentali in un momento come l'attuale che richiede al settore sviluppo e tecnologie avanzate: "Stiamo continuando a sviluppare contatti con le università e in particolare con il Politecnico di Torino, le Università di Verona, di Padova e di Parma, collegata all'Università di Piacenza. A ciò si aggiungono anche i recenti rapporti con



Per l'autotrasporto sono state ribadite le criticità dovute anche al dumping sociale portato avanti dalle imprese dell'est Europa

l'Università Bocconi. Ognuna di queste realtà accademiche presenta peculiarità importanti e specializzazioni che riguardano i vari aspetti e i vari comparti della logistica". Sartori ha anche sottolineato che il tema della legalità e dei comportamenti etici è all'ordine del giorno dell'associazione, la quale ha al-

CONTRO LA PROCEDURA D'INFRAZIONE DELLA UE

Assologistica, insieme a tutte le associazioni del cluster marittimo-portuale, ha firmato una dichiarazione per scongiurare gli effetti della richiesta dell'Unione per la modifica del testo unico delle imposte dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte. Sul tema, la commissione ha attivato una procedura d'infrazione. La dichiarazione congiunta sottolinea: "Far apparire le Autorità di sistema portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia, quindi, soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani. Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di sistema portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal ministro Delrio. Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della nota sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico".

lo studio una serie di interventi di sensibilizzazione a 360 gradi e che dovranno coinvolgere associati, committenti, consumatori e stampa. Sempre sul lavoro, è intervenuto Angelo Piffer presidente della commissione Consorzi e cooperative: "Uno degli obiettivi della commissione sta nel ricercare punti di incontro che permettano corrette sinergie tra il mondo delle cooperative e quello della logistica. La componente 'flessibilità' nel lavoro cooperativo e logistico è un vantaggio che non possiamo permetterci di perdere e che dobbiamo continuare ad analizzare con tutte le parti coinvolte, per ricercare modalità in linea con il continuo evolversi delle esigenze del mercato".

Il vicepresidente Umberto Ruggerone ha riferito sui lavori del Gruppo tecnico per la logistica istituito dalla Confindu-

stria, al quale partecipa. L'attività del Gruppo si è svolta portando alla luce sia elementi di criticità sia possibili suggestioni da valorizzare. "Il Gruppo - ha detto Ruggerone - ritiene si possano avviare azioni specifiche per intervenire efficacemente su distorsioni e diseconomie del sistema". E' pertanto auspicabile, per dare effettiva efficacia, ad esempio, alla "cura del ferro" che le future scelte strategiche per lo sviluppo dei trasporti ferroviari merci si concentrino sui seguenti aspetti: 1) favorire investimenti infrastrutturali di sistema e coerenti con un piano industriale unico per tutti i sistemi modalit; 2) favorire l'integrazione di sistemi contigui (mare-ferro-gomma) valorizzandone le caratteristiche intrinseche; 3) destinare risorse in modo mirato e unicamente alle realtà che generano sviluppo; 4) una maggiore chiarezza da parte del legislatore sulle scelte e sulle modalità di intervento per gli ormai imprescindibili interventi infrastrutturali (lato terminal/ultimo miglio) da parte di privati. ■

A Milano, Retail & Food Energy

L'evento è in programma il 29 maggio all'Enterprise Hotel.

IKN Italy ha presentato la sesta edizione di Retail & Food Energy, in programma il 29 maggio all'Enterprise Hotel di Milano. Retail & Food Energy è l'evento dedicato ad analizzare con gli operatori del settore i diversi campi di applicazione dell'efficienza energetica, confrontarsi all'interno di dibattiti e di interazioni volte a favorire il networking, definire il ruolo degli energy manager nello sviluppo sostenibile della azienda in chiave industria 4.0. L'evento ha finora coinvolto oltre 90 relatori provenienti da 100 tra le più grandi aziende del retail e food, più di mille partecipanti e cinquanta aziende sponsor. In particolare, l'edizione 2018 vuole essere un'occasione di ispirazione per gli energy manager che puntano alla sostenibilità e alla crescita professionale per affermare il proprio ruolo come decision maker nella progettazione e manutenzione degli impianti per il contenimento dei consumi e dei costi energetici. Inoltre, l'obiettivo della nuova edizione è quello di fornire risposte concrete per comprendere come e dove orientare gli investimenti per contenere i costi dei consumi energetici e come sfruttare l'efficienza energetica per garantire comfort nel punto di vendita e negli stabilimenti produttivi, attraverso lo sviluppo di impianti energetici evoluti grazie all'innovazione digitale.

L'agenda della giornata di lavori si articola in:

- un networking breakfast, un caffè in compagnia per un brainstorming informale con un keynote speaker della giornata;
- due sessioni plenarie di approfondimento sugli impatti della riforma tariffaria trinomiale, sul confronto fra energy manager e direttori commerciali, sui servizi di manutenzione, su architettura, design e sostenibilità;
- due sessioni parallele tematiche, l'una dedicata al mondo del Retail & Gdo, con focus su "Plant maintenance & Cost saving energetico", l'altra al food con focus su "Energy data driven per la diagnosi energetica";
- tre tavoli interattivi, volti a favorire il confronto diretto tra partecipanti e moderatori, che tratteranno di sostenibilità ambientale ed energia nella gestione e smaltimento dei rifiuti; re-lamping e retrofitting per ridurre i consumi illuminotecnici del 44%; smart grid e reti intelligenti per garantire ambienti confortevoli e funzionali in linea con le politiche del brand e con impianti e strutture;
- due tavole rotonde di cui una dedicata a Retail & Automotive: come sta evolvendo il concetto di mobilità grazie alle auto elettriche o ibride, quali gli investimenti nel settore entro il 2025?;
- quattro inspirational speech che affronteranno le seguenti tematiche: "Hospital e pubblica amministrazione, come evolve il concetto di energy community nelle strutture sanitarie", "l'ospedale come smart city per una gestione green dell'energia", "Travel & engineering: 1.166 kW elettrici per l'impianto di trigenerazione, soluzione ideale per un uso razionale dell'energia", "Architettura, design, sostenibilità ed efficienza energetica: estetica ed efficienza energetica si fondono per una riqualificazione urbana dove etica

IKN ITALY

Ikn Italy nasce come Istituto internazionale di ricerca. Grazie all'esperienza maturata in trent'anni di attività, si posiziona all'interno di una rete internazionale in grado di proporre sia tematiche di grande attualità e interesse sia relatori di alto livello. La reale fotografia di IKN la "scattano" i numeri di questi trent'anni: oltre 70 mila partecipanti, 20 mila aziende e 10 mila tra relatori e docenti.

del costruire e sostenibilità coesistono per garantire l'ottimizzazione energetica";

- un'indagine statistica per conoscere le scelte degli investimenti e il ruolo strategico degli energy manager con il commitment interno;
- un award "Best Speaker 2018" dedicato alla premiazione del relatore che presenta le idee più innovative, smart e originali durante il convegno.

L'agenda dei lavori è stata realizzata con il supporto dell'advisory board, team di lavoro composto da consulenti esperti e autorevoli manager provenienti dalle seguenti aziende: Mondo Convenienza, Gruppo Miroglio, Carrefour Italia, Unes, Aeroporto Marconi di Bologna, Tigros. ■

Le prospettive del GNL

Il GNL non è solo un carburante, ma è anche un combustibile che può essere utilizzato soprattutto dove non arriva il metano di rete. Intervista con Massimiliano Naso, responsabile Liquigas vendite grandi clienti.

di **Ornella Giola** e **Davide Ornati**



MASSIMILIANO NASO

Liquigas è il primo operatore sul mercato in Italia nella distribuzione di GPL (Gas Petrolio Liquido) e GNL (Gas Naturale Liquefatto). Con un fatturato di 487 milioni di euro nel 2017, la società annovera circa 350 mila clienti nei segmenti domestico, commerciale e industriale e detiene quasi il 20% del mercato italiano. Dispone di 26 stabilimenti e depositi, circa 50 uffici vendita, 18 partecipate, una rete di oltre 5 mila rivenditori bombole GPL, una flotta di 200 autobotti di proprietà, due terminali marittimi e uno ferroviario. Al recente Green Logistics Expo di Padova abbiamo intervistato Massimiliano Naso, responsabile della società per le vendite Italia grandi clienti.

POSSIAMO CONSIDERARE IL GNL LA FONTE DI RIFORNIMENTO ALTERNATIVA PIÙ CONCRETA PER IL MONDO DELLA TRAZIONE?

È senz'altro la fonte energetica di transizione ideale nel processo di decarbonizzazione, in quanto è un combustibile alternativo (secondo la definizione della DAFI, il decreto legislativo che fornisce requisiti e linee guida per la realizzazione di infrastrutture per lo sviluppo dei combustibili alternativi.) che è ambientalmente e industrialmente sostenibile. Col gas naturale liquefatto siamo in un campo nuovo, che ha visto la nostra azienda particolarmente produttiva nel 2017. Questa nuova forma energetica trova la sua applicazione ideale nella combustione industriale, anche perché ha un contenuto energetico maggiore rispetto ai combustibili fossili tradizionali. È poi ideale nel campo delle applicazioni tecnologiche avanzate, sia per la cogenerazione di energia elettrica e termica, sia per il recupero di energia dispersa. Dunque, a parità di combustibile impiegato nel caso della combustione industriale con il GNL si riesce a produrre una maggiore quantità di energia, mentre nel caso del trasporto si potrà aumentare la percorrenza chilometrica del mezzo rispetto ad una alimentazione a diesel. Ma la cosa più importante è la sua, ovvia, sostenibilità. La combustione di gas naturale liquefatto non produce polveri sottili, di fatto le sostanze più nocive per la salute umana.



La prima stazione di servizio GNL aperta pochi mesi fa da Liquigas a Fiorenzuola d'Arda, Piacenza

IL GNL È UNA TECNOLOGIA MATURA?

La tecnologia è matura dal punto di vista dell'impiego nei trasporti. La grande distribuzione, per esempio, comincia a voler ribaltare sui suoi fornitori, compresi quindi gli operatori del trasporto e della logistica, le politiche e le strategie di sostenibilità che sta adottando. Con tutte le conseguenze, positive, sull'impiego anche del GNL.

IL RIFORNIMENTO È PERÒ ANCORA UN PROBLEMA...

La distribuzione logistica è divisa in più sezioni: dal trasporto marittimo allo stoccaggio criogenico e alla distribuzione fino al cliente finale. Il mercato italiano è fondamentalmente dipendente da un'unica soluzione, che è quella del deposito costiero a Fos, Marsiglia. Il problema sta proprio qui: abbiamo un unico terminale di riferimento (essendo gli altri hub europei utilizzati come back-up di approvvigionamento), cui si aggiunge un numero di camion criogenici per il trasferimento del gas an-

cora abbastanza limitato. Tuttavia, va detto che Liquegas ha forza, robustezza e competenza per garantire puntualità nelle consegne, sebbene il rischio di impresa sia molto alto. L'Italia deve darsi da fare per colmare rapidamente il gap che ci separa, dal punto di vista delle infrastrutture logistiche, dagli altri paesi europei. Una soluzione potrebbe essere rappresentata dalla creazione di stoccaggi onshore.

IL VOSTRO RAPPORTO CON I PRODUTTORI DI GNL?

■ Sono stakeholder della stessa filiera. Abbiamo un dialogo costante, poiché condividiamo gli stessi interessi.

COSA AVETE DA OFFRIRE AL MONDO DELLA LOGISTICA?

■ Il GNL non è solo un carburante, ma è

anche un combustibile che può essere utilizzato soprattutto dove non arriva il metano di rete, per la produzione con cogenerazione di energia elettrica, di calore e di frigoriferie. Per quanto riguarda quest'ultimo processo, che si chiama Cold Recovery Unit, il GNL viene vaporizzato in uno scambiatore termico interconnesso al circuito di produzione dell'acqua refrigerata per i fabbisogni del processo industriale del cliente. Il sistema consente il grande vantaggio di recuperare l'energia associata alla liquefazione del GNL, determinando una riduzione del fabbisogno di energia frigorifera equivalente e un conseguente risparmio di energia elettrica.

IL MERCATO È PRONTO PER QUESTO TIPO DI COMBUSTIBILE?

■ C'è ancora molta curiosità e anche

molta diffidenza, questo è certo. Molte flotte sarebbero interessate al suo impiego, ma si chiedono se è tempo di comprare, non avendo a disposizione stazioni di rifornimento adeguate. Lo Stato si sta muovendo per il passaggio da bio-metano a bio-gas: poco tempo fa è stato firmato il decreto che regolerà la nuova produzione e la relativa incentivazione a favore di chi immetterà nel settore autotrazione gas meno inquinanti. L'atteggiamento è proattivo, ma ci sono voluti diversi anni per questo nuovo decreto. L'industria è pronta per costruire una catena del valore affidabile per la produzione e distribuzione del Bio-GNL, un prodotto che non è solo sostenibile, ma anche rinnovabile. Certo è che ci vorranno almeno cinque anni per un'operatività concreta a livello nazionale. ■



**Nuovo pedaggio
Slovenia da
aprile 2018**

**Registrati subito per
il nuovo sistema
pedaggio in Slovenia!**

dkv-euroservice.com/pedaggio-slovenia

You drive, we care.



I Magazzini delle Tagliate, la "casa" del Parmigiano

A Castelfranco Emilia, inaugurato il rinnovato magazzino specializzato nello stoccaggio e nella stagionatura del prezioso formaggio, una ricchezza del territorio. Come la banca Credem sostiene i produttori.

di **Carlotta Valeri**

È stato inaugurato a Castelfranco Emilia, Reggio Emilia, il rinnovato magazzino specializzato nella stagionatura dei formaggi a pasta dura per conto terzi di proprietà della società MGT-Magazzini Generali delle Tagliate del Gruppo Credito Emiliano-Credem. Dopo due anni infatti sono stati ultimati importanti lavori di ristrutturazione, che hanno ampliato la struttura, curando in particolare l'aspetto antisismico. Dopo i lavori, lo stabilimento, che ha raggiunto un livello teorico di tenuta antisismica del 100%, si estende su un'area di 30 mila metri quadrati, è

Un'immagine dell'interno del nuovo magazzino



dotato di un impianto fotovoltaico per la produzione di energia e ha ora una capienza complessiva di 200 mila forme di Parmigiano Reggiano. Forme che si aggiungono alle 300 mila depositate nell'altro magazzino sito a Montecavolo di Quattro Castella, Reggio Emilia, portando a mezzo milione di forme la capacità di stoccaggio complessiva del Gruppo Credem.

Il magazzino MGT di Castelfranco ha una storia alle spalle. Costruito nel 1975 da un altro proprietario è stato rilevato dal Gruppo Credem nel 1998, con un investimento pari a 15 milioni di euro. Via via sono stati fatti rilevanti miglioramenti alla struttura, ad esempio, nel 2008 è stato installato un impianto fotovoltaico di notevole capacità (a quell'epoca era il sesto per dimensioni in Emilia). Una svolta è stata impressa nel 2012, con il terremoto. Il magazzino non subì danni, essendo situato al limite dell'area colpita, ma la proprietà si pose il problema: la scelta era tra chiudere il magazzino o renderlo antisismico. Il Gruppo Credem optò per questa

seconda opzione, dando il via ai lavori nel marzo del 2016. "È stato quello dei lavori un periodo molto complicato, infatti l'ampliamento e la ristrutturazione, ovviamente interventi invasivi, sono stati portati

Il taglio del nastro, con l'onorevole Paolo De Castro, il sindaco di Castelfranco Emilia Stefano Reggiani e il presidente di MGT Alfredo Germini



avanti in cinque fasi mentre l'attività, e quindi lo stoccaggio delle forme, continuava", ricorda Paolo Benni direttore dell'impianto. Si è giunti così al 13 aprile di quest'anno, giorno dell'inaugurazione. All'evento hanno partecipato, tra gli altri, il presidente di MGT Alfredo Germini con l'amministratore delegato Roberto Frignani, il presidente di Credem Giorgio Ferrari, oltre a clienti, dipendenti, manager del Gruppo ed esponenti della società civile e del tessuto economico.

“L’investimento effettuato nell’ampliamento e nell’ammodernamento della struttura inaugurata oggi - ha dichiarato Ferrari - è la concreta testimonianza che il Gruppo ha da sempre considerato di grande importanza il legame con il territorio in cui è nato oltre 100 anni fa con il nome di Banca Agricola Commerciale di Reggio Emilia. Credem si è sempre impegnato concretamente nel dare sostegno al settore agroalimentare e continuerà con decisione in questo percorso. MGT svolge un importante ruolo di supporto nell’attività creditizia del Gruppo che, oltre a tutelare i produttori, consente loro di disporre di liquidità da reinvestire nella propria attività”. “Siamo molto orgogliosi - ha aggiunto Germini - di avere realizzato una struttura che offre il massimo livello di sicurezza e di servizio per i nostri clienti. I nuovi impianti e le tecnologie applicate permettono un’ottimale conservazione delle forme a noi affidate in custodia, tenendo conto che il prodotto che gestiamo è una produzione artigianale e la tradizione è un valore fondamentale, nella produzione come nella stagionatura. Siamo in un’area in cui la produzione del formaggio è importante per l’economia del territorio e noi ci collochiamo nella filiera offrendo un servizio molto apprezzato dalla nostra clientela che riconosce da anni l’impegno che mettiamo quotidianamente”.

Il Gruppo Credem, con questo investimento, ha confermato e rinnovato il suo storico impegno a sostenere la filiera agroalimentare del territorio. Il Gruppo infatti è attivo nel settore dal 1953, appunto con la società Magazzini Generali delle Tagliate che offre sia il servizio relativo al trattamento del formaggio a produttori e al commercio all’ingrosso sia il deposito del



Un momento della presentazione del nuovo magazzino ad autorità e clienti

formaggio in magazzino come pegno in garanzia per i prestiti bancari. Nel dettaglio, i produttori di formaggio possono depositare presso i due magazzini della società le proprie forme di formaggio che vengono prese in custodia per la complessa fase di stagionatura. Operazione che necessita di strutture adeguate e di specifici trattamenti. In questa fase, il capitale del produttore è immobilizzato poiché il formaggio non può essere ancora venduto. Proprio per questo MGT è autorizzata da concessioni governative a rilasciare dei documenti ufficiali denominati “Fede di deposito e Nota di pegno” che attestano la quantità e il valore delle forme di formaggio che un produttore ha affidato alla società e tali documenti possono essere utilizzati dal produttore stesso come garanzia per richiedere un prestito bancario. Credem a questo proposito si conferma tra i leader di mercato nell’erogazione di finanziamenti con garanzia forme di formaggio. Nel 2017, in particolare le forme di formaggio in deposito a MGT utilizzate come garanzia di

un’anticipazione erano oltre 340 mila. “La nostra attività è molto apprezzata dalla clientela - sottolinea Benni - che in particolare riconosce la nostra attenzione alla tipicità del prodotto locale e la nostra professionalità per portare il prodotto che ci viene affidato alla stagionatura ottimale per essere immesso in perfetta qualità sul mercato. Un processo che, da un minimo di dodici mesi, può giungere anche a trentasei. Una forma di formaggio in fase di stagionatura pesa dai 40 ai 44 chili, mentre stagionato può variare dai 37 ai 39 chili. E’ evidente che questo è un processo che va seguito con molta cura e controlli, utilizzando ambienti modernamente attrezzati e tecnologie avanzate, oltre che personale qualificato. Non per nulla, MGT, prima in Italia nella stagionatura presso terzi, già da venti anni ha ottenuto la certificazione ISO 9002 che garantisce gli standard di qualità del Parmigiano Reggiano e del Grana Padano. Noi lavoriamo tenendo sempre presente che uno dei nostri obiettivi principali è quello di fidelizzare i clienti”.

Agrifood e soluzioni sostenibili: stakeholder a confronto

In un convegno a Padova, è stata sottolineata l'importanza, in primo luogo per i prodotti agroalimentari italiani rivolti all'esportazione, di una logistica svolta nel rispetto della sostenibilità ambientale.

di **Ornella Giola**

La logistica sta vivendo una fase cruciale di trasformazione e il suo impatto su economia, ambiente e opinione pubblica necessita di un momento di confronto tra i suoi stakeholder. Con la partecipazione di importanti esponenti dell'industria alimentare ed esperti di politiche alimentari europee il convegno dal titolo "Innovazioni sostenibili per la logistica dell'agrifood: best practices a confronto" ha dato vita a uno di questi momenti, evidenziando opportunità e impatti che l'innovazione può avere per la trasformazione sostenibile del sistema agroalimentare italiano.

"La sostenibilità è chiave strategica del food made in Italy e la logistica innovativa è cruciale per questo comparto della nostra economia", ha esordito così Renzo Sartori, presidente di Number1 in apertura dei lavori del convegno tenutosi al recente Green Logistics Expo di Padova e organizzato da Number1 in collaborazione con Assologistica e l'Osservatorio Food Sustainability del Politecnico di Milano. "La logistica sostenibile è possibile - ha puntualizzato Sartori - è una sfida che va colta e soprattutto va vinta insieme, operatori logistici e committenti, partendo da piccoli ma significativi progetti". Sempre in apertura di lavori Alessia Barduca, vice presidente della sezione Alimentari di Confindustria Padova, dopo avere ri-

cordato alcune delle iniziative messe in campo dall'associazione, ha sottolineato la strategicità della logistica, fattore insostituibile per le aziende. "Sostenibilità e innovazione tecnologica sono due temi caldi sui quali la divisione Cultura e Formazione di Assologistica di cui sono presidente è da tempo è focalizzata", con questo messaggio Luigi Terzi ha aperto il suo intervento, evidenziando anche come l'innovazione stia cambiando il modo di fare impresa. "La velocità della rivoluzione tecnologica impone a tutti di essere sul pezzo e allineati con le trasformazioni in atto, diversamente si esce dal mercato".

Il caso Digitail-EasyCoop. Digitail è la start-up su cui Coop Alleanza 3.0 ha scommesso per diventare leader italiano nell'eCommerce di prodotti grocery, mediante l'attivazione del servizio EasyCoop. Per lo sviluppo e la gestione di tale servizio la cooperativa ha dato infatti vita, con alcuni

partner, alla società partecipata Digitail, specializzata in soluzioni digitali per la vendita al dettaglio. Il progetto ha previsto investimenti fino a 50 mi-



"La sostenibilità è chiave strategica del food made in Italy e la logistica innovativa è cruciale per questo comparto della nostra economia", ha detto Renzo Sartori

lioni con la realizzazione di dark store a copertura di aree tra Roma, Emilia (Bologna, Modena, Ferrara e Reggio Emilia) e Veneto (Padova e Treviso) e un assortimento di oltre 10 mila referenze. Il primo dark store ha visto l'apertura a febbraio 2017 con lo scopo di servire il territorio della città di Roma. I razionali del progetto si fondano sulla forza del brand Coop, su sinergie attuabili nell'ambito del gruppo Coop Alleanza 3.0 e sul commitment di un management con forte esperienza in



“Siamo di fronte a un cambio epocale: la sostenibilità è tema fondamentale pure per le aziende del largo consumo”, ha sostenuto Alberto Frausin

tecnologie digitali, operations ed e-Commerce. “Rendere più semplice la vita di ogni giorno: con questo scopo è nata EasyCoop - ha spiegato Marco Di Falco, direttore operations di Digitail - il nuovo servizio Coop di spesa online, con consegna direttamente alla porta di casa, offre l’assortimento più ampio in Italia di prodotti alimentari (11 mila circa), con oltre 3 mila freschi (frutta, verdura, carne, pesce, salumi e latticini)”. Su EasyCoop il cliente trova anche tutte linee a marchio Coop, grandi marche, specialità tipiche locali e alimenti per esigenze specifiche (come ad esempio i senza glutine). “In pratica - ha detto Di Falco - è come avere a portata di mouse un grande ipercoop, comprese promozioni e offerte per soci e clienti, aperto 24 ore su 24, per fare la spesa quando e come si vuole. Il progetto sta avendo successo anche perché abbiamo da una parte stretto una partnership con la società Milkman per la gestione dell’ultimo miglio e dall’altra abbiamo dato vita a piattaforme logistiche dedicate e capaci di preparare le spedizioni grazie al supporto di adeguata manodopera”.

paiono averne compreso l’importanza. E’ quanto sostenuto in sostanza da Andrea Fossa, responsabile scientifico dell’Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano: “Il bilancio integrato (comprensivo anche del report di sostenibilità) è diventato obbligatorio nel 2017 e anche Borsa Italiana ha fornito linee guida ESG con standard internazionali”. Comittenti e consumatori pongono una crescente attenzione per le consegne green e il Consumer Goods Forum del 2012 ha indicato il protocollo GHG (gas a effetto serra) come referenza, chiedendo di includere anche le emissioni di trasporto. “Essere green vuol dire fare scelte chiare con obiettivi misurabili nel tempo sia in casa propria sia con i propri fornitori di beni e servizi - ha detto Fossa - Un agrifood di qualità si rivolge a consumatori evoluti (specie se esteri/nord europei); può esprimere una filiera green nei flussi, nei nodi logistici; può qualificarsi producendo biocarburanti. La tracciabilità totale coprirà anche questo ambito perché non solo lo richiede il mercato, ma lo permette anche la tecnologia: ci sono infatti

Green logistics. La sostenibilità è fenomeno strategico e pervasivo, che vede l’appoggio non solo di governi e istituzioni internazionali, ma che anche il mondo della finanza e i fondi di investimento

progetti di blockchain atti a certificare fornitori e flussi/step di filiera in ottica green”.

Sostenibili è meglio. Luca Saporetto e Alberto Frausin, rispettivamente supply chain director di Gruppo Campari e Ceo di Carlsberg Italia hanno illustrato alcune delle strategie green attuate da queste due importanti realtà del settore. Gruppo Campari, per esempio, nel 2016 ha scelto soluzioni di trasporto intermodali nel 60% dei casi. “Dove era fattibile favorire modalità alternative alla strada - ha detto Saporetto - lo abbiamo fatto; nelle situazioni più complesse abbiamo stretto partnership con operatori che adottano soluzioni meno inquinanti e che mettono in campo idee innovative, anche nella gestione dei flussi di bancali”. Nel suo intervento Frausin ha tra l’altro sottolineato come i millennials abbiano un livello di consapevolezza elevato per quanto riguarda l’impatto ambientale e si aspettano che anche le aziende agiscano con un differente approccio alla sostenibilità. “Siamo di fronte a un cambio epocale - ha concluso Frausin - la sostenibilità è tema fondamentale pure per le aziende del largo consumo per le quali prioritario diventa la definizione di standard che siano utili al loro business e applicate dall’intero sistema”.

Il convegno è terminato con l’intervento di Paolo De Castro, già ministro delle Politiche agricole e oggi primo vicepresidente della commissione agricoltura e sviluppo rurale dell’Europarlamento. “La sostenibilità ha la necessità di sistemi regolatori in quanto la domanda alimentare è cresciuta, causando una sorta di stress: basti pensare che solo pochi anni fa la Cina consumava 23 chili di carne pro-capite, che oggi sono saliti a 50”.

Centroplan: un partner ideale per la sostenibilità ambientale

Una società altamente specializzata nella progettazione e realizzazione di coperture fotovoltaiche in ambito industriale.

a cura di **Ornella Giola**



RICCARDO FOGLIETTA

“**C**entroplan si propone come specialista nella progettazione e realizzazione di coperture fotovoltaiche in ambito industriale. Offriamo soluzioni modulari e altamente customizzabili combinando expertise interne e quelle dei nostri partner come Allianz, Sika, Fraunhofer ISE, VDE Renewables”, apre così l'intervista Riccardo Foglietta, direttore generale di Centroplan Italia.

Quali sono le principali tappe della storia della vostra azienda?

La nostra esperienza nasce nel lontano 1892 come impresa artigiana tedesca specializzata nelle coperture. Noi riteniamo che il fotovoltaico non possa prescindere da una profonda conoscenza del tetto; ciò costituisce il nostro competitive advantage, le cui radici hanno superato i 130 anni. La nostra prima business unit nel solare nasce in Germania nel 2005. Dal 2007 vengono poi costituite le varie affiliate della Centroplan worldwide (Europa, Usa e Cina).

Ad oggi abbiamo realizzato nell'ambito del Gruppo più di 250 MW - circa 2000 progetti per i nostri clienti (logistica e retail).

Come mai la decisione di aprire una filiale italiana? Quali gli obiettivi?

Siamo nel mercato italiano dal 2007. Le ottime condizioni di irraggiamento, prezzi dell'energia sempre crescenti, sensibilità delle aziende nostrane verso i principi di sostenibilità della green economy: tutto ciò rende il mercato italiano unico nel suo genere. L'obiettivo della Centroplan - conformemente alla vision dell'azienda - è quello di diventare leader di mercato nella progettazione e realizzazione di coperture fotovoltaiche in ambito industriale.

Quali servizi offrite al mondo della logistica?

La sostenibilità è un tema etico e commerciale allo stesso tempo; i consumatori finali effettuano scelte sempre più responsabili, pretendono processi a monte sempre più sostenibili. Il mondo della logistica diventa quindi protagonista nella green economy. Centroplan si propone come partner per ottenere risultati significativi nella sostenibilità ambientale, con particolare riguardo per le coperture solari. Scorrendo a ritroso i nostri 130 anni di vita, abbiamo sempre collaborato con i principali attori della logistica; è questa una realtà che conosciamo bene e della quale siamo in grado di soddisfare le richieste e necessità con le nostre diverse competenze e servizi, tutto da un'unica fonte.

Chi è Sika e in cosa consiste la vostra collaborazione con questa società?

Sika, fondata in Svizzera nel 1910, ope-

ra a livello globale, ha filiali in 102 paesi di tutto il mondo e produce in oltre 170 stabilimenti. E' leader mondiale nella produzione di prodotti chimici per l'edilizia. Sika Italia, filiale del Gruppo Sika, nata nel 1932, dispone di tre impianti produttivi. Qualità e affidabilità di questa azienda si legano a numerosi sistemi e prodotti innovativi utilizzati in questi campi di applicazione: additivi per calcestruzzo, malte speciali, sigillanti e adesivi, prodotti per l'isolamento, l'insonorizzazione e il rinforzo strutturale, pavimentazioni industriali e commerciali e sistemi di impermeabilizzazione per le coperture. Con particolare riferimento alle coperture, la collaborazione tra Sika e Centroplan ha portato allo sviluppo del Sika Solarroof, ovvero alle soluzioni fotovoltaiche Sika Solar-Mount-1 per la produzione di energia. Queste si basano su sistema tetto+fotovoltaico impermeabile garantito.

Prima di "sbarcare" in Italia avrete effettuato un'analisi del nostro mercato: come lo giudica o meglio qual è il livello di maturità energetica degli impianti logistici italiani?

Sin dai primi studi di fattibilità il mondo della logistica è sempre stato tra i target clients. Le aziende in questo settore sono già molto attente ai temi della green economy. Si è già investito molto nell'efficientamento energetico. Vogliamo e possiamo offrire un ulteriore supporto volto in particolar modo a valorizzare la copertura. Questa - pensata come un tutt'uno con il fotovoltaico - può diventare un asset aggiuntivo e va inoltre a completare quanto già implementato dalle aziende in termini di efficientamento energetico.

Il momento giusto per innovare

Oracle ha sviluppato un set di applicazioni tese a ottimizzare la gestione del processo end-to-end, che comprende anche l'ideazione di nuovi servizi.



SIMONE MARCHETTI

Abbiamo incontrato Simone Marchetti, Digital Supply Chain - Sales Development Manager di Oracle, per analizzare gli scenari verso cui si sta muovendo oggi la logistica e come le nuove tecnologie possono sostenere ed accelerare il processo di trasformazione digitale.

Qual è il punto di vista di Oracle rispetto al settore della logistica e quali i macrotrend di mercato su cui porre maggiormente attenzione?

Per Oracle la logistica rappresenta un processo chiave nell'economia moderna, l'anello della catena che può creare un differenziale importante in termini di competizione. Abbiamo visto come il 2017 si sia chiuso con un segno più sul fronte dell'esportazione. I nuovi modelli di business, sulla spinta della diffusione dell'eCommerce, o forse sarebbe più corretto parlare di mCommerce, impongono alle aziende che operano nei mercati B2B e B2C la necessità di ottimizzare la movimentazione delle merci. Anche i nuovi trend, quali ad esempio la servitizzazione dei prodotti, richiedono una diversa interpretazione dei modelli di logistica. La centralità del cliente diviene un ele-

mento imprescindibile. In questo quadro, le aziende che operano in questo comparto si trovano in un momento storico che apre molte opportunità per chi è pronto ad innovare la propria offerta di servizi.

Quali sono per Oracle gli elementi che permetteranno alle aziende del settore di vincere le sfide della nuova economia digitale? E come Oracle può accompagnare questo percorso?

Viviamo oggi in una società caratterizzata da una enorme disponibilità di informazioni. Chi è in grado di raccogliere ed utilizzare al meglio le informazioni sarà in grado di vincere le sfide poste dai nuovi modelli economici. Come in altri settori strategici, anche nella logistica i player che per primi affronteranno un percorso di trasformazione digitale saranno quelli che riusciranno a tracciare la strada. Riteniamo che questo sia il momento giusto per innovare, inventare nuovi servizi, integrare processi estendendo la catena del valore. Per farlo sarà necessario ridefinire i processi sia core che organizzativi. Per accompagnare questo percorso, Oracle ha sviluppato un set di applicazioni dedicate alla gestione del processo end-to-end; dall'ideazione di nuovi servizi alla relativa analisi di profittabilità; dalla raccolta degli ordini alla gestione delle referenze; dalla gestione del magazzino e della forza lavoro alla pianificazione dei trasporti; dal controllo degli asset e delle flotte alla gestione della documentazione di trasporto. Applicazioni capaci di raccogliere ed utilizzare le informazioni disponibili e trasformarle in decisioni per ottimizzare i processi. Abbiamo poi scelto il Cloud per garantire ai nostri clienti tempo market, rapido ritorno sull'investimento e scalabilità. Inoltre grazie al Cloud possiamo rendere disponibili ai nostri

clienti tutte le innovazioni tecnologiche a supporto dei processi.

A proposito di innovazione tecnologica, quali sono per Oracle le tecnologie più importanti per chi opera nella logistica?

La Blockchain rappresenta sicuramente uno degli elementi di innovazione più attuale, la sua natura ne fa uno dei maggiori portatori di disruption e di creazione di nuovo valore. Come Oracle abbiamo lavorato per rendere disponibile l'utilizzo di una Blockchain privata all'interno delle nostre applicazioni. Ci siamo concentrati su tre aspetti principali: garantire trasparenza e integrità dei processi che coinvolgono più parti, implementare procedure di smart contract e relativa gestione delle eccezioni, ottimizzare procedure di compliance. Riteniamo che utilizzare la Blockchain come abilitatore di questi processi possa costituire un importante acceleratore di business, soprattutto nell'ambito della logistica. L'"intelligenza artificiale" rappresenta l'altra grande innovazione, grazie alla quale le nostre applicazioni possono correlare informazioni e scenari permettendo l'implementazione di processi in grado di supportare al meglio i percorsi decisionali. Anche l'intelligenza artificiale è già oggi disponibile nelle nostre applicazioni nel Cloud Oracle. ■

<https://www.linkedin.com/in/simone-marchetti/>

Un Patto tra Genova e Lugano

E' stato firmato nel capoluogo ligure dai due sindaci e mira a rafforzare la cooperazione economico-commerciale tra le due città.

A Genova, nel salone di rappresentanza di Palazzo Tursi, i sindaci di Genova, Marco Bucci, e di Lugano, Marco Borradori, hanno sottoscritto un Patto di collaborazione tra le due municipalità alla presenza dell'ambasciatore italiano in Svizzera Marco Del Pantà e di quello svizzero in Italia Giancarlo Kessler. All'incontro hanno anche presenziato Michele Rossi, delegato alle relazioni esterne della camera di commercio del Canton Ticino e Fabrizio Macrì, segretario generale della camera di commercio italiana in Svizzera. L'accordo di partenariato mira ad aprire un dialogo diretto fra le due città che rappresentano i poli estremi dell'asse ferroviario Lugano-Genova e a rafforzare la cooperazione economico-commerciale nei settori del turismo, della ricerca e della tecnologia, dell'innovazione e dell'ingegneria. Di estrema importanza è anche l'aspetto delle infrastrutture dal momento che il corridoio Genova-Rotterdam è un'opera su cui entrambi i paesi puntano molto per dare un ulteriore impulso al traffico delle merci e al settore della logistica. Argomento centrale di una giornata di incontri istituzionali, alla quale ha partecipato anche il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, è stata l'organizzazione del 5° Forum di Dialogo tra Italia e Svizzera che si terrà a Genova nel 2019 dopo le precedenti edizioni tenutesi a Roma, Berna, Milano e Lugano. Il capoluogo ligure, su proposta italiana, è stato scelto come sede del vertice bilaterale in perfetta sintonia da Italia e Svizzera e con particolare riferimento al tema dei trasporti ferroviari e marittimi. Un elemento trainante di questo accordo

è stato la presenza a Genova dell'Istituto italiano di tecnologia. Infatti, è stato ritenuto importante favorire sinergie tra questa eccellenza genovese e i politecnici svizzeri di Zurigo e Losanna, così come con altri centri di ricerca in Svizzera e in Italia.

"Genova vuole e deve continuare a essere il mare della Svizzera, il porto per ec-

un'attenzione reciproca e continua nel tempo, favorita anche dalla condivisione della lingua e dall'appartenenza a una stessa civiltà fondata sul lavoro e sull'impresa. Per Lugano essere presente nel nord Italia, intensificando le relazioni con referenti istituzionali ed economici di Genova, principale porto italiano e importante snodo economico e culturale, è un fat-

tore molto positivo per la promozione turistica, culturale ed economica della nostra regione. La sottoscrizione del Patto ci consente di trasformare le alleanze di intenti in progetti concreti, a beneficio delle rispettive comunità. Lugano, polo culturale, economico-finanziario e dell'innovazione, si trova in una posizione strategica rispetto agli assi di trasporto internazionali: la realizza-



Nella foto, da sinistra, Giancarlo Kessler, ambasciatore svizzero in Italia, Marco Borradori, sindaco di Lugano, Marco Bucci, sindaco di Genova, e Marco Del Pantà ambasciatore Italiano in Svizzera

colligenza della Confederazione Svizzera - ha sottolineato Bucci - e ci auguriamo vivamente che, anche attraverso la realizzazione di nuove reti di collegamento, possa esserlo a pieno titolo, con l'offerta di ulteriori importanti opportunità. Il patto di collaborazione con Lugano si basa proprio sui vantaggi che nuove reti infrastrutturali potranno fornirci e offre la possibilità di avviare progetti concreti per avvicinare le nostre realtà locali, sviluppare azioni che possano essere di interesse strategico per lo sviluppo economico, turistico e culturale delle nostre due città". Da parte sua Borradori ha affermato: "I legami storici, culturali ed economici tra Genova e la Svizzera sono il frutto di

zione in tempi sostenibili del prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano con il collegamento alla rete ferroviaria italiana, quale completamento del corridoio Genova-Rotterdam, è oggi una priorità per il trasferimento del traffico merci su rotaia e lo sviluppo della competitività dei due paesi". "Era tempo che la Svizzera - ha aggiunto Kessler - tornasse a rivolgere la sua attenzione verso Genova, che rappresenta il porto naturale del nostro paese. Ora è venuto il momento di compiere passi concreti con obiettivo sud, tornando a comprendere che per noi si tratta di un obiettivo assolutamente strategico".

Il tema dei Big Data sempre più rilevante per la logistica

Un convegno organizzato dalla Columbus e dall'Università Liuc ha affrontato l'argomento, sottolineando quanto ancora ci sia da fare per ottimizzare le filiere logistiche sfruttando le tante informazioni oggi disponibili.

di **Davide Ornati**

Nell'era dell'evoluzione digitale, la logistica è pervasa da una crescente mole di dati di varia natura, provenienti dai sistemi transazionali e dai social media. Le possibilità di estrarre informazioni che attraversano i processi logistici rappresentano una delle principali sfide per migliorare la customer experience, ridurre i rischi, ottimizzare l'utilizzo delle risorse e aumentare la reattività della supply chain. Di tutto ciò si è parlato nel convegno "Big data&digital supply chain: a che punto siamo?", organizzato dalla società Columbus e dall'Università Carlo Cattaneo-Liuc. Stefano Bianconi, general manager di Columbus, ha spiegato le motivazioni del convegno: "L'iniziativa tratta un tema molto attuale e che vede una sezione accademica ancora da sviluppare: abbiamo fatto fatica a trovare dei 'data scientist'. Spero che le università devono spingere verso questo fronte che rappresenta indubbiamente il futuro". Fabrizio Dallari, della Liuc Business School, ha aggiunto: "Il tema dei Big Data per un operatore logistico è fondamentale. Il progresso passa necessariamente per l'innovazione: c'è stata una evidente trasformazione tra la sincronia del flusso delle merci e informazioni che non sono più solamente ordini di rifornimenti. Le informazioni in circolo sono diventate la risorsa più preziosa del momento".



Foto di gruppo degli intervenuti al convegno

Nel convegno, per parlare di Machine Learning è intervenuto Luca Gambarella, dell'Istituto di Intelligenza artificiale Idsia di Lugano: "Il compito che ci siamo prefissati è quello di riuscire a creare macchine in grado di interagire con i Big Data e di reagire di conseguenza. Certo, non mi azzardo a definirla ancora scienza, ma siamo proiettati verso questa realtà. L'uomo deve essere messo sempre al centro del progetto, sempre in grado di prendere decisioni e anche di bloccare eventuali macchine e riconoscerne l'errore. Oggi siamo in una fase storica in cui l'intelligenza artificiale sta veramente cambiando la società, ma sta cambiando soprattutto il business. È tempo di prendere un po'

di coraggio e di disegnare progetti seri in questo ambito, perché le metodologie ci sono: basta trovare il team giusto e gli investimenti necessari".

Dopo una tavola rotonda, moderata da Andrea Provini, presidente Aused, alla quale hanno partecipato rappresentanti di aziende che offrono soluzioni a supporto di questa digitalizzazione come Carla Masperi (Sap Italia), Carlo Moretti (Microsoft Italia), Claudio Broggio (SAS-Institute) e Filippo De Vita (Vodafone Italia), sono arrivate le esperienze dirette degli operatori che hanno portato la loro esperienza aziendale. Ad aprire le danze Tareq Rajjal, general manager di Amazon: "Quando si parla di un sito logistico solitamente si parla >



“Il tema dei Big Data per un operatore logistico è fondamentale: le informazioni in circolo sono diventate la risorsa più preziosa del momento”, ha sottolineato Fabrizio Dallari

di una ‘scatola chiusa’ e l’idea è quella di una continua movimentazione di pallet, muletti e così via. Questo è vero, ma come viene gestito il tutto? Quando si parla di centinaia di migliaia di pezzi al giorno di cui devi gestire la logistica, non si può andare avanti senza un utilizzo della tecnologia, senza i Data. Non puoi sopravvivere. In Amazon la logistica del magazzino viene gestita a 360°, vengono analizzati tutti gli aspetti: dallo stoccaggio al trasporto a casa. Inoltre la previsione è fondamentale per il benessere degli affari: il corretto posizionamento delle merci all’interno del magazzino è indispensabile”. Marta Fuentes, market development director BXB Digital, ha espresso idee chiare: “BXB ha la finalità di creare soluzioni per la digitalizzazione della supply chain a livello mondiale. Abbinando la tecnologia ai nostri archivi fisici, saremo in grado di innovare la linea produttiva dei nostri clienti. Il potenziale che abbiamo è veramente grande: pensiamo al numero di dati che abbiamo riguardo alla consegna merci. Stiamo parlando di milioni di dati. Questo vuol dire che abbiamo quotidianamente a che fare con i Big Data. Per noi il significato di Big Data è chiaro, ma c’è bisogno di specialisti. Tutta questa informazione aiuterà noi e i nostri clienti a migliorare la nostra logistica e ci sarà una maggior

richiesti: risolvere le problematiche a monte potrebbe generare un notevole risparmio. Possiamo identificare così ogni possibile problema poiché l’interconnessione genera un dialogo molto costruttivo con il cliente”. Giorgio Selvatici, manager della logistica e della distribuzione di Bticino, ha proseguito sulla linea degli interventi che lo hanno preceduto: “Prevedere il mercato della vendita dei prodotti, unito a un ottimo rapporto con il cliente è una delle missioni che ci siamo prefissi. La pianificazione è l’ambito principe dove troviamo una grandissima mole di dati e quello che ci mancava era la possibilità di raccogliere questi dati e sintetizzarli in modo flessibile per renderli fruibili a tutti i livelli. Il prossimo passo è cercare di capire come le macchine si possano integrare per avere poi in tempo reale tutti i valori di lettura: tutto questo oggi è stato evidenziato. Un altro ambito, forse insolito per i Big Data, è l’approvvigionamento degli acquisti: poter tracciare un prodotto è di vitale importanza”.

All’interno del dna di Xerox è tracciabile l’innovazione, come ha raccontato Gianmaria Riccardi, general manager dell’azienda: “Il mercato, così come i clienti, richiede ‘efficacia’. Dal nostro punto di vista, per aiutare i clienti è

trasparenza perché saremo in grado di condividere tutto. Pensiamo a quanti elementi vengono persi lungo la supply chain, poiché non rientrano dentro i parametri di qualità che vengono

necessario aumentare la produttività: ecco perché è necessario affidarsi ai Data, all’innovazione e alla tecnologia. Pensiamo anche alla contraffazione, che è, ad esempio, notevolmente diffusa nel settore dei profumi e in quello dei farmaci. Come faccio a essere sicuro che quello che arriva sul banco sia stato realmente prodotto da quella specifica casa farmaceutica? Abbiamo creato delle piccole etichette che sono delle memorie a 24 o 32 bit, che possono essere lette e scritte durante lo spostamento del prodotto all’interno della catena: attraverso algoritmi posso scrivere all’interno dell’etichetta tutti i dati che mi permettono di risalire a qualsiasi punto della filiera”. In chiusura, Karl Haberkom, manager director di Ups, con una veloce panoramica ha sottolineato che i benefici dei Big Data e del Machine Learning possono essere evidenti già dopo pochi giorni in aziende di scala così vasta.

Quali sono le nuove frontiere? Una visione al 2025 è stata data da Francesco Mari: “La supply chain è per definizione un fenomeno dove abbiamo la collaborazione di tantissimi operatori. Ci sono due aspetti che bisogna analizzare per questa visione: 1) il ritorno dell’investimento su queste tecnologie oggi ha una frontiera di efficienza sulla granularità degli oggetti che tracciamo che non è ancora dove deve stare. 2) Dal punto di vista della fornitura siamo ancora a una situazione dove ci sono troppi protocolli e troppe piattaforme, questo rende difficile la collaborazione. La provocazione con cui voglio lasciarvi tocca un aspetto più culturale: il mondo del business degli ultimi vent’anni ha fatto di tutto per togliere incertezza dalle proprie strutture, ma siamo sicuri che questa sia la strada giusta? Le macchine sbagliano in modo sistematico. Qual è il costo di questo errore?” ■

Elpe • Fourth Part Logistics Provider

Scegli bene il tuo partner Logistico

- Gestione piattaforme, magazzini e centri distributivi
 - Logistica merci
 - Trasporti dedicati
 - Servizio consegne

Elevate competenze, affidabilità e flessibilità sono gli aspetti che contraddistinguono le offerte di Elpe in ogni settore della logistica

scopri di più
su elpe.it



ELPE Global Logistic Services S.p.A.

Direzione generale: via Tollegno 16, 10154 Torino
Tel. 011 4306120 Fax 0114306121 logistica@elpe.it

Seguici sui social [LinkedIn](#) [twitter](#) [facebook](#)



Amore per la semplicità

La logistica da un diverso punto di vista

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

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

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

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



Making business flow