

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

Movimentazione a 360°
con MITSUBISHI SENSIA EX

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

Degrocar presenta il nuovo carrello retrattile multidirezionale per muovere i carichi più lunghi

L'EFFICIENZA PUO' ESSERE "VIRTUOSA" O "VIZIOSA"

EDITORIALE

La "guerra" dei prezzi
Una vecchia storia ...

TRASPORTO MERCI

2016, in crescita
tutte le modalità

SUPPLY CHAIN FINANCE

Per le aziende nascono
nuove opportunità

vi diamo spazio

270.000 mq ad uso logistico



Dal 1933, costruiamo che servono.

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

completo di impianti per la climatizzazione



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

VENETO Treviso

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

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

immobili personalizzabili ad hoc, chiavi in mano!



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

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

EMILIA ROMAGNA Medicina BO

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

FRIULI VENEZIA G. - Orcenico di Zoppola (PN)

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

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



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

immobili personalizzabili ad hoc, chiavi in mano!



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

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

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

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

TOSCANA Vecchiano (PI)

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



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

INDIVIDUIAMO LE AREE NELLE QUALI
REALIZZARE I VOSTRI IMMOBILI.

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



Lefim

Promotion Real Estate Development

0422.299311

www.lefim.it

Basso Cav. Angelo
COSTRUZIONI GENERALI
Industrialized Building Infrastructures

Realizziamo i vostri immobili
anche nelle aree
di vostra proprietà.

Sogeicom
Property Facility Management

Ci occupiamo
della gestione e della manutenzione
dei vostri fabbricati.

BHR
Treviso Hotel

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

LOGISTICA, LA “GUERRA” DEI PREZZI

Una storia che si protrae nel tempo ...

DANIELE TESTI, PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE SOSTENIBILITÀ DI ASSOLOGISTICA E DI SOS-LOG, SCRIVE IN QUESTO NUMERO DI EUROMERCI, PAGINA 30, UN ARTICOLO IN CUI SOTTOLINEA CHE LA LOGISTICA È DAVANTI A UNA “SCELTA DI CAMPO”: SCHIERARSI E LAVORARE PER UN’EFFICIENZA “VIRTUOSA” O INVECE PERSEGUIRE QUELLA “VIZIOSA”. IN ALTRI TERMINI, LA SCELTA DI CAMPO È TRA PROVARE A CREARE VALORE IN OGNI FASE DELLA FILIERA (E QUI C’È LA “VIRTÙ”) O INVECE, NEL TENTATIVO DI COMPRIMERE IN OGNI MODO I COSTI, PERCORRERE LA STRADA DELLO “SCONTO”, CON TUTTO QUELLO CHE COMPORTA, FACENDOLO PAGARE A OGNI LIVELLO AL FORNITORE DI TURNO (E QUI C’È IL “VIZIO”). UNA SCELTA DI CAMPO CHE RIGUARDA, E DA VICINO, ANCHE L’INDUSTRIA. SULLA NOSTRA RIVISTA ABBIAMO TRATTATO SPESSO L’ARGOMENTO NON SOLO ATTRAVERSO INTERVISTE ALL’EX PRESIDENTE DI ASSOLOGISTICA CARLO MEARELLI, CHE AVEVA IL TEMA PARTICOLARMENTE A CUORE, MA ANCHE CON ALTRI INTERVENTI, AD ESEMPIO DEL CONSIGLIERE DELEGATO DELLA NUMBER 1 RENZO SARTORI, CHE LAMENTAVA L’ABBASSAMENTO CONTINUO DEI MARGINI OPERATIVI A CAUSA DI UNA CONCORRENZA IMPOSTATA SOLO SUI PREZZI. IL TEMA È PURTROPPO ASSAI VECCHIO. ABBIAMO BUONA MEMORIA: AD ESEMPIO, NEL 1994 (PARLIAMO, ADDIRITTURA, DI 23 ANNI FA), GIANCARLO CHIODINI, PRESIDENTE DEL COMITATO TRASPORTI DELLA CONFINDUSTRIA E MANAGER LOGISTICO BENETTON, COSÌ RIFLETTEVA: “PER LA CONTRATTAZIONE BISOGNA USCIRE DALLE LOGICHE DI FORZA CARATTERISTICHE DEL TRADIZIONALE RAPPORTO CLIENTE-FORNITORE PER PASSARE A UN RAPPORTO DI PARTNERSHIP”. NELLO STESSO PERIODO, ENRICO MARCHESINI, ALLORA DIRETTORE DELLA LOGISTICA ZANUSSI, SOTTOLINEAVA: “IN GENERALE, L’APPROCCIO DELL’INDUSTRIA AL TRASPORTO E ALLA LOGISTICA È STATO FONDAMENTALMENTE LIMITATO ALL’ASPETTO DEI COSTI, QUINDI A LIVELLO DELLE TARIFFE. NELLA DISTRIBUZIONE SI È ANDATI AVANTI CON UN MODELLO ARTIGIANALE”. UN MODELLO “ARTIGIANALE” CHE POI È ALLA BASE DELLA SCELTA, SCIAGURATA PER IL PAESE, DI CONTINUARE A PRATICARE IL FRANCO FABBRICA, “SNOBBANDO” I POSSIBILI RITORNI IN TERMINI LOGISTICI, PER PAURA DI “COMPLICAZIONI”. NON ABBIAMO INNOVATO METODI DI COMPORTAMENTO NEPPURE NEI MOMENTI “BUONI”, PRIMA DELLA CRISI, LO POSSIAMO FARE IN UNA FASE DEFLATTIVA COME L’ATTUALE? UN PROBLEMA, SUL PROBLEMA.

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

Trasporto merci

**2016, IN CRESCITA
TUTTE LE MODALITA'**

8

Cover

**MOVIMENTAZIONE A 360°
CON IL NUOVO MITSUBISHI SENSIA EX**

10

Punto Sostenibilità

**LOGISTICA: LA SCELTA TRA EFFICIENZA
"VIRTUOSA" E EFFICIENZA "VIZIOSA"**

30

Supply Chain Finance

**FINANZIAMENTO ALLE AZIENDE:
NASCONO NUOVE OPPORTUNITA'**

32

Intervista Matteo Gasparato

**LO SVILUPPO
STA NELLA "RETE"**

34

Gruppo Contship Italia

**CRESCONO I VOLUMI,
IN UNA PORTUALITA' COMPLESSA**

36

Primo Piano

**XPO LOGISTICS,
UN OTTIMO 2016**

38

Primo Piano

**PORTO DI TARANTO:
ANCORA SOLO "PROMESSE"?**

42

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

12

DALLE AZIENDE

16



L'anno passato, i terminal del Gruppo Contship Italia hanno aumentato i volumi dell'1,7% rispetto al 2015, mentre le attività di trasporto intermodale sono cresciute sia sul versante marittimo sia su quello continentale (il servizio a pag. 36)



Troy Cooper, Chief Executive Officer di XPO Logistics Europe, sottolinea in un'intervista gli ottimi risultati raggiunti l'anno scorso dall'azienda e mette in luce le importanti potenzialità che sta mostrando il mercato italiano (il servizio a pag. 38)

*quando
l'affidabilità
è tutto...*

È l'ora della svolta?

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

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

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

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



SENSIA

Per ulteriori informazioni:
mitsubishicarrelli.com



Qualità | Affidabilità | Value for Money

 **MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS**

Un passo avanti e uno indietro

La produzione industriale aveva fatto un balzo in avanti nel dicembre 2016, aumentando dell'1,4% rispetto al mese precedente, ma a gennaio è tornata a flettere e in maniera significativa: rispetto a dicembre, in gennaio è calata del 2,3%. Nei tre mesi novembre/dicembre/gennaio, nei confronti del trimestre precedente, è cresciuta solo dello 0,5%. Purtroppo, sempre a gennaio, è calata anche rispetto a gennaio 2016, con una flessione, con il dato corretto per gli effetti del calendario, dello 0,5%. Il solo comparto che è cresciuto nel rapporto dicembre 2016-gennaio 2017 è quello dell'energia (più 3,1%), men-



tre diminuiscono tutti gli altri (con in particolare un calo del 5,3% per quanto riguarda i beni strumentali). Rispetto a gennaio del 2016, aumenta in maniera significativa (più 2,7%) solo la produzione di prodotti farmaceutici di base. Anche l'andamento della produzione nelle costruzioni è a gennaio negativo, infatti registra sul mese precedente una flessione del 3,8%. Cala dello 0,7% anche il dato del trimestre novembre/dicembre/gennaio sui tre mesi precedenti. In termini tendenziali, ossia sul dato

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(gen. 2015-gen. 2017, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



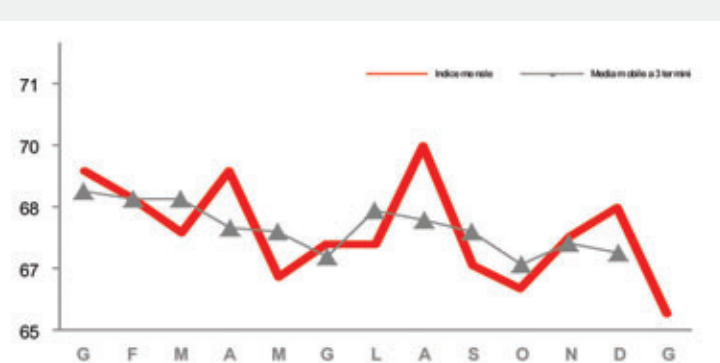
(gen. 2015-gen. 2017, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



Produzione nelle costruzioni

Fonte: ISTAT

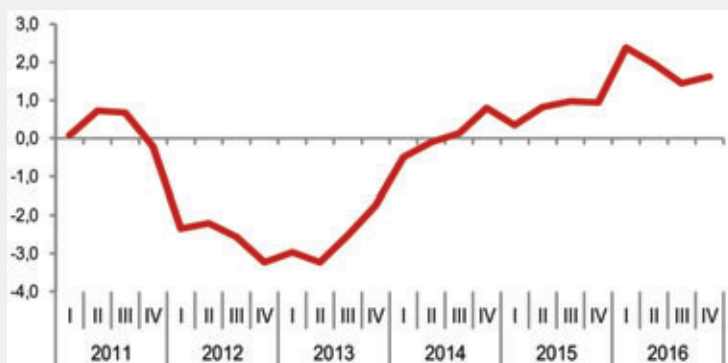
(gen. 2016-gen. 2017, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



Mercato del lavoro

Fonte: ISTAT

(I trim. 2011-IV trim. 2016, ore lavorate in totale, dati destagionalizzati, variazioni tendenziali)



di dicembre 2016, la flessione è notevole: meno 5,2%. Ciò a dimostrazione delle difficoltà che continua a incontrare la nostra industria in ogni settore. A un passo avanti, corrisponde subito dopo un passo indietro. L'occupazione risente di questo contesto di incertezza. Se l'input di lavoro mantiene nel quarto trimestre 2016 un ritmo di crescita superiore a quello dell'output di beni e servizi, dal lato dell'offerta di lavoro, dopo



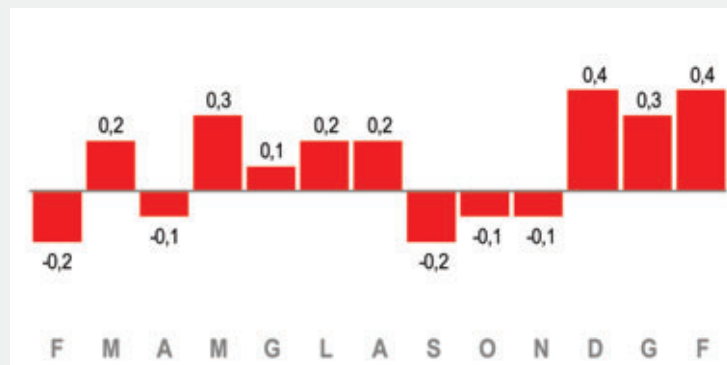
la stabilità del trimestre precedente, l'occupazione mostra un andamento congiunturale solo lievemente positivo (più 32 mila, 0,1%), a sintesi della ripresa del lavoro indipendente (più 28 mila, 0,5%), dell'ulteriore aumento dei dipendenti a termine (più 22 mila, 0,9%) e del lieve calo dei dipendenti a tempo indeterminato (meno 17 mila, meno 0,1%). Il tasso di occupazione cresce di 0,1 punti rispetto al trimestre precedente. Le tendenze più recenti misurate dai dati mensili di gennaio 2017 mostrano, al netto della stagionalità, un lieve aumento degli occupati concentrato tra gli indipendenti a fronte della stabilità dei dipendenti.

A febbraio 2017, cresce invece l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, con un aumento dello

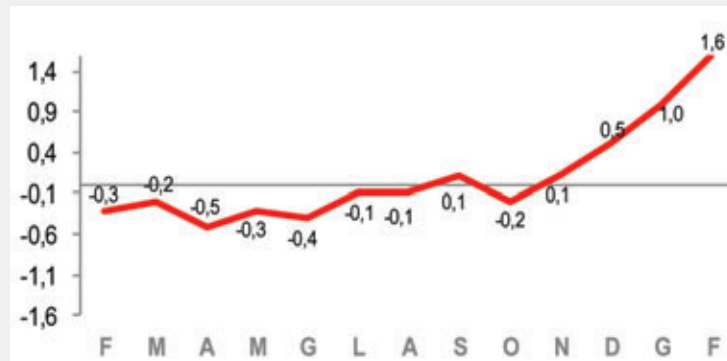
Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(indice Nic*, feb. 2016-feb. 2017, variazioni % sul mese precedente)



(indice Nic*, feb. 2016-feb. 2017, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



*Indice Nic: prezzi al consumo per l'intera collettività al lordo dei tabacchi

Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(gen. 2015-gen. 2017, dati in valore e destagionalizzati, variazioni % sul mese precedente)



(gen. 2015-gen. 2017, dati in valore, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente, dati grezzi)



0,4% su base mensile e dell'1,6% nei confronti di febbraio 2016 (la stima preliminare era più 1,5%), da più 1,0% di gennaio. L'accelerazione dell'inflazione a febbraio è da ascrivere principalmente alla crescita dei prezzi delle componenti maggiormente volatili, ossia gli alimentari non lavorati (più 8,8%, era più 5,3% a gennaio) e i beni energetici non regolamentati (più 12,1% da più 9,0% del mese precedente) alla quale si sommano la dinamica dei prezzi dei servizi relativi ai tra-



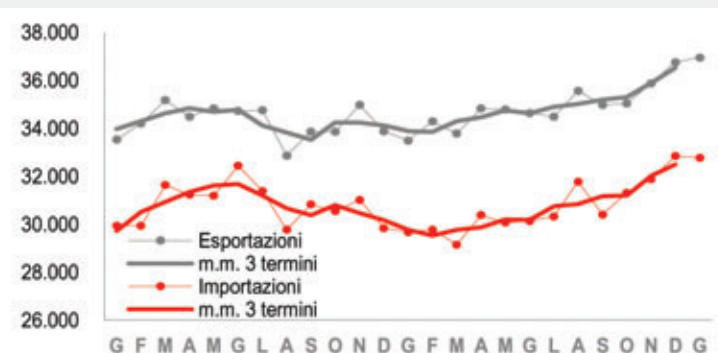
sporti (più 2,4%, in accelerazione dal più 1,0% di gennaio) e l'attenuazione della flessione di quelli dei beni energetici regolamentati (meno 1,6%, dal meno 2,8% del mese precedente). Di conseguenza, l'"inflazione di fondo", al netto degli energetici e degli alimentari freschi, sale di appena un decimo di punto (più 0,6%, da più 0,5% del mese precedente) mentre quella al netto dei soli beni energetici si porta a più 1,3%, da più 0,8% di gennaio.

Da notare che a gennaio è in aumento, sul mese precedente, l'export (più 0,5%), mentre cala dello 0,2% l'import. L'incremento dell'export è dovuto principalmente ai paesi extra Unione europea. ■

Commercio con l'estero

Fonte: ISTAT

(gen. 2015-gen. 2017, dati destagionalizzati e in milioni di euro)



STAMPA ESTERA

THE ECONOMIST

Immigrazione sì o no: una disputa dai più volti

“Non possiamo migliorare la nostra società con i bambini di qualcun altro”, ha dichiarato il deputato repubblicano dello Yowa, Stati Uniti, Steve Kings, appoggiando le iniziative contro l’immigrazione di Geert Wil-

ders, fondatore del Partito per la Libertà, recentemente sconfitto nelle elezioni politiche olandesi. Nel mondo occidentale, e in particolare in Europa, la convinzione di Kings è stata fatta

propria dai quei “nativisti”, assoluti difensori delle proprie origini, entrati in politica. Tale convinzione, battuta nelle elezioni olandesi, è contestata anche negli Stati Uniti da molti economisti e sociologi, i quali sostengono una tesi contraria, ossia che l’immigrazione è vantaggiosa e che “dovrebbe aumentare”. I difensori dell’immigrazione citano spesso dati e ricerche per confutare, in particolare, la tesi che l’arrivo dei migranti abbia un effetto negativo sui salari o sui servizi pubblici. Diversi studi suggeriscono che i lavoratori nativi, anche con abilità pari a quelle di coloro che arrivano dall’estero, non subiscono “danni” ai loro salari, ma anzi spesso sono incentivati ad accrescere le loro competenze per migliorare la loro posizione e i loro redditi. I sociologi da parte loro mettono in luce che in quei paesi occidentali con forti problematiche demografiche l’immigrazione rappresenta una chance positiva contro l’invecchiamento della popolazione nativa che appare un fenomeno incontrovertibile. Inoltre, sottolineano che i contributi sociali versati dai lavoratori migranti aiutano i fondi pensioni nazionali. In Gran Bretagna, ad esempio, serpeggia una forte preoccupazione perché gli stranieri entrerebbero in competizione con i nativi nel ricevere le cure del Servizio sanitario nazionale, ma si presta molto meno attenzione al forte contributo che essi danno lavorando in tanti in tale Servizio. Non a caso in Giappone, paese con il tasso di invecchiamento più alto del mondo, si sta lavorando per migliorare il pubblico supporto all’immigrazione. ■



CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

In crescita tutte le modalità

A cura del Centro studi Confetra è stata pubblicata la “Nota congiunturale sul trasporto merci del 2016”. La nota sottolinea che “prosegue lenta ma costante la ripresa nel settore”. Infatti, “per il terzo anno consecutivo l'andamento del traffico sale per tutte le modalità, anche se solo l'aereo si posiziona a livelli decisamente superiori rispetto a quelli pre-crisi del 2007”. Nel dettaglio, la crescita della modalità aerea - che segna un più 7,4% rispetto al 2015 - risulta accelerata nel secondo semestre dell'anno dimostrando che il peak season si colloca generalmente a fine anno quando aumentano gli approvvigionamenti delle merci per il periodo natalizio. Il dato è confermato dal numero delle spedizioni aeree che segnano un più 4,5% rispetto al più 2,3%



Nel 2016 il traffico aereo merci degli aeroporti italiani è cresciuto del 7,4% sul 2015

fatto registrare nel primo semestre. Andamento inverso per il comparto stradale che pur chiudendo l'anno con una apprezzabile crescita (più 4,4% nell'internazionale a carico completo, più 4% nel groupage e più 2,6% nel nazionale) ha segnato un rallentamento rispetto al primo semestre dell'anno. Anche il trasporto via mare non prosegue la crescita con gli stessi ritmi che aveva registrato nei primi sei mesi del 2016, tranne per il transhipment che, grazie ai buoni risultati di Gioia Tauro, fa se-

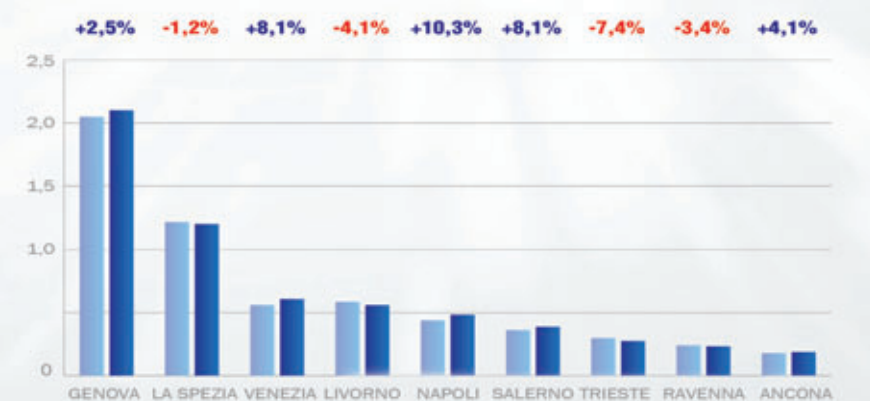
Traffico e fatturato: quadro d'insieme (variazioni % in confronto al 2015)

Fonte: Confetra



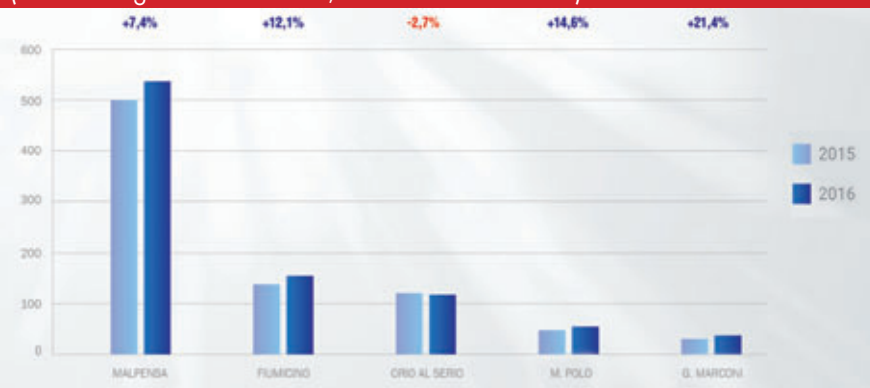
Traffico marittimo container (dati in milioni di teu, variazioni % sul 2015)

Fonte: Confetra



Traffico aereo (valori in migliaia di tonnellate, variazioni % sul 2015)

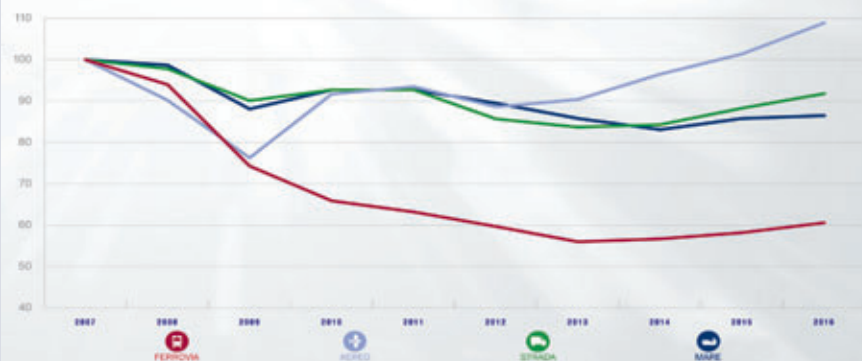
Fonte: Confetra



Andamento delle diverse modalità

(indice del totale delle tonnellate trasportate, base 2007=100)

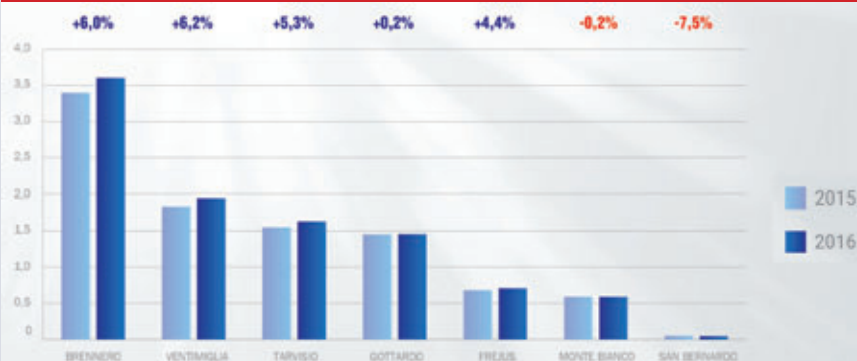
Fonte: Confetra



Transiti stradali sui valichi alpini

(dati in milioni, variazioni % sul 2015)

Fonte: Confetra



Sofferenze bancarie

(settore trasporto e magazzinaggio, dati in milioni di euro)

Fonte: Confetra



gnare un risultato complessivo del più 9%. Per le rinfuse liquide la chiusura in lieve calo rispetto al 2015 sembra più rispecchiare un dato relativo al turnover delle scorte dei prodotti petroliferi, piuttosto

che una vera inversione del trend. Degna di rilievo la crescita del trasporto ferroviario che accelera rispetto al primo semestre, passando dal più 3,8% al più 4,1, segno di una ripresa di vitalità del

comparto anche grazie alla spinta che il governo sta mostrando di imprimere al settore.

Buone le performance del comparto corrieristico che chiude l'anno con un più 3,5% nelle consegne nazionali e un più 6,5% in quelle internazionali in coerenza con la tendenza produttiva alla riduzione delle scorte e al just in time, nonché con la continua espansione dell'eCommerce. Relativamente al fatturato, l'autotrasporto e il settore corrieristico segnano un recupero in linea con quello del traffico e sembrano finalmente uscire dal tunnel della crisi, mentre le spedizioni internazionali, in particolare quelle aeree e marittime continuano a soffrire soprattutto per la contrazione dei noli.

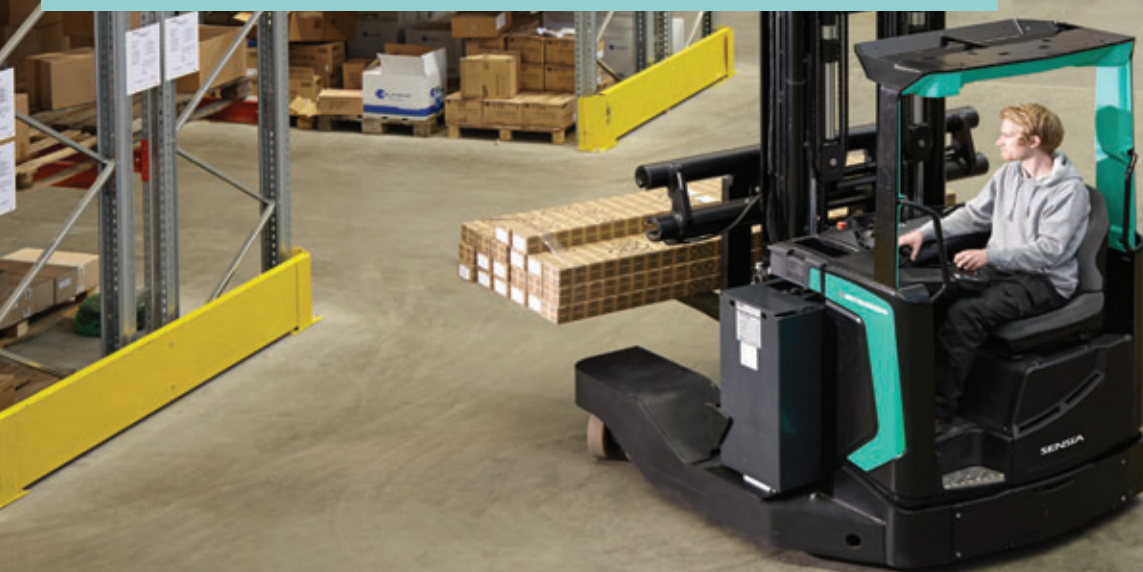
Nonostante i rischi derivanti dall'instaurarsi di politiche protezionistiche che potrebbero frenare la ripresa dell'economia globale, le aspettative di traffico per il 2017 sono ottimistiche con oltre



Anche il traffico marittimo container, escluso il transhipment, è aumentato l'anno scorso dell'1,4% rispetto al 2015

la metà degli intervistati (54,2%) che stima una crescita, il 43% che stima un trend stabile e solo il 2,8% che prevede traffici in calo. Dal lato finanziario migliora il rapporto tra insolvenze e fatturato (1% rispetto all'1,2% del primo semestre), mentre si allungano leggermente i tempi medi di incasso: 79,4 giorni, contro 78,5 giorni del primo semestre. ■

Movimentazione a 360° con il nuovo Mitsubishi Sensia Ex



Degrocar, rivenditore esclusivo per l'Italia della casa giapponese, presenta il nuovo carrello retrattile multidirezionale studiato in particolare per muovere i carichi più lunghi.

C'è aria di cambiamento in casa Mitsubishi, il nove marzo è entrato a fare parte della gamma prodotti dell'azienda giapponese il nuovo carrello retrattile Sensia Ex. Il progetto nasce da una sfida importante: superare le elevate prestazioni del precedente modello che, grazie soprattutto all'ergonomia studiata nei minimi dettagli e alle tecnologie innovative introdotte per migliorare la performance alla guida, si era aggiudicato lo scorso anno un prestigioso riconoscimento quale il Red Dot Award.

Un nuovo carrello retrattile multidirezionale. Degrocar presenta un nuovo carrello retrattile studiato per affrontare il problema della movimentazione di carichi di lunghe dimensioni, come ad esempio legname o particolari condut-

ture, in corridoi molto stretti o altri spazi angusti. La grande novità introdotta da questo carrello retrattile multidirezionale è data proprio dalla possibilità di sei differenti modalità di gestione della direzione di spostamento. "La



particolarità di questo modello è che gli spostamenti del carrello - spiega Giuliano De Grossoli, titolare di Degrocar - possono essere effettuati in tutti i sensi di marcia: in avanti o all'indietro, in direzione laterale o diagonale, in senso rotazionale o a esse oltre che verso il basso e verso l'alto". Il nuovo Sensia Ex garantisce così un'ampia possibilità di movimento, una guida estremamente precisa e l'esatto posizionamento del carico (di un peso massimo fino a 2.5 tonnellate e sollevabile fino a dieci metri di altezza), riducendo ampiamente il margine di errore. Comodi comandi idraulici e ruote con rotazione completa grazie allo sterzo elettrico a 360° integrano le sei modalità di spostamento multidirezionale offrendo eccezionale agilità e prestazioni ad alta intensità anche durante i turni più lunghi.



Nelle foto immagini del Mitsubishi Sensia Ex

Flessibilità e maggiore produttività.

La cabina del nuovo carrello rimane comoda e spaziosa per offrire all'operatore un ambiente di lavoro ergonomico e confortevole e, grazie al design studiato accuratamente, permette di effettuare in modo rapido eventuali manutenzioni e riparazioni. Grande agilità prevista anche per il cambio della batteria, posizionata lateralmente così da consentire la sostituzione su rulli per doppi turni di lavoro. Il Sensitive Drive System (SDS) rende progressivi e modulabili tutti i movimenti di avvio e arresto adattandosi al tipo di guida dell'operatore e riducendo al minimo l'affaticamento; non solo, è possibile programmare la velocità di accelerazione e traslazione, nonché il tipo di frenata in funzione delle specifiche applicazioni e secondo le necessità dell'operatore. Produttività migliorata, ma anche cicli di lavoro più snelli grazie alla maggiore velocità di sollevamento e di abbassamento dei carichi, un impianto elettronico ad alta frequenza che elimina eventuali scosse nella fase di sollevamento e il sistema di frenata rigenerativa che aiuta ad allungare la vita del-

la batteria e a proteggere i componenti dall'usura prematura. La diagnostica integrata e la memoria predisposta per registrare gli errori permettono inoltre di ridurre i tempi inattivi e di rilevare velocemente eventuali anomalie, così da garantire una guida in tutta sicurezza.



Un prodotto per ogni esigenza. Il nuovo retrattile, con indicatore di peso integrato, è disponibile in due portate (2.000 e 2.500 chili) e prevede una distanza esterna tra le forche a partire da 1.700 fino a 2.200 millimetri di larghezza. "Degrocar annuncia con orgoglio l'ingresso sul mercato del nuovo Sensia Ex", commenta Roberto Savini, il direttore vendite dell'azienda. "Grazie alle sei modalità di spostamento multidirezionali, siamo consapevoli di fornire un prodotto davvero competitivo. Le funzionalità aggiuntive di questo modello migliorano le prestazioni di guida e rendono più produttiva la movimentazione, in particolare modo per quelle aziende, per esempio nel settore dell'edilizia o della siderurgia, che necessitano di spostare carichi con lunghezza superiore al metro e mezzo in spazi molto ristretti. Con questo modello, Mitsubishi offre una gamma prodotti sempre più completa, fornendo agli operatori soluzioni in linea con tutte le esigenze". ■

marketing@degrocar.it
www.mitsubishicarrelli.com

Collegamento aereo all-cargo Brescia-Hong Kong

E' stato attivato il collegamento aereo all-cargo tra l'aeroporto di Brescia Montichiari e Hong Kong, via Baku. Il collegamento è frutto dell'accordo siglato tra la società Catullo, che



gestisce gli aeroporti di Verona e Brescia, Save, la società di gestione dell'aeroporto di Venezia, SW Italia e STO Express. Sulla base di tale accordo, SW Italia effettuerà tre voli settimanali con il suo nuovo aeromobile B747-400F messo a disposizione da STO Express. Quest'ultimo è il più grande gruppo cinese di spedizioni express, quotato alla borsa di Shanghai e in fase di forte sviluppo su flussi di traffico Far East/Europa. Il corriere espresso garantirà e gestirà la merce in entrata a Brescia proveniente da Hong Kong, che in parte andrà ad alimentare i magazzini di aziende di vendita online in tutta Europa e in parte sarà consegnata direttamente ai clienti che acquistano prodotti sulle piattaforme online. La compagnia aerea SW Italia, fondata dall'imprenditore italiano Ignazio Coraci, è partecipata per il 43% da Silk Way Group, società dell'Azerbaijan. Sicurezza operativa, flessibilità ed efficienza la distinguono come una delle realtà più dinamiche nell'ambito del trasporto cargo. Per l'aeroporto di Brescia si tratta di un collegamento di grande rilievo, che rappresenta un passo concreto nel processo di rilancio di questo scalo, le cui elevate potenzialità trovano nuova espressione anche grazie alla gestione sinergica degli aeroporti del polo del nord est, dove Save detiene il 40% di Catullo di cui è partner industriale. "L'accordo con SW Italia è la conferma delle potenzialità dell'aeroporto di Brescia come scalo cargo e della funzione che può svolgere per il cuore produttivo del nord Italia", ha sottolineato Enrico Marchi, presidente di Save. "Siamo convinti che il progetto condiviso con SW Italia e STO Express abbia elevatissime prospettive di sviluppo, favorite da una partnership tra realtà che condividono con entusia-

smo gli stessi obiettivi. Per il Gruppo Save, i collegamenti di SW Italia a Montichiari rappresentano il primo importante passo nel rilancio dell'aeroporto di Brescia che, come accaduto per l'aeroporto Catullo di Verona, prende nuovo slancio dalle sinergie tra gli aeroporti riuniti nel polo aeroportuale del nord est".

Transpotec Logitec chiuso a Verona con successo

Con 84 mila visitatori provenienti da 86 paesi in quattro giorni, Verona si è confermata capitale per le filiere dei trasporti, della logistica e delle macchine per costruzioni e lavori stradali. Il 27 febbraio hanno chiuso i battenti, infatti, Transpotec Logitec e Samoter, oltre Asphaltica: saloni di settore organizzati rispettivamente da Fiera Milano e Veronafiere, svoltisi per la prima volta in contemporanea nel quartiere fieristico veronese. Questi i numeri delle tre fiere: 780 aziende espositrici, che hanno rappresentato 25 paesi, dieci padiglioni e sei aree esterne per un totale di oltre 84 mila metri quadrati. Come ha sottolineato il sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture Umberto Del Basso De Caro, "I tre saloni han-



no rappresentato comparti fondamentali per lo sviluppo del nostro paese".

"La scelta di lavorare insieme, di fare sistema e attivare sinergie con Veronafiere ha sicuramente portato i suoi frutti visti i risultati raggiunti dalle tre manifestazioni. L'edizione di Transpotec, in particolare, è per Fiera Milano una conferma del percorso intrapreso tre edizioni fa. I numeri dell'evento, l'ottimismo e la generale soddisfazione che si è respirata >

Segue a pag. 14

La Cina è più vicina

Servizi via treno Felb: da Milano alla Cina in meno di venti giorni.

L'operatore ferroviario eurasiatico Far East Land Bridge (Felb) da quest'anno ha aperto nuove prospettive estendendo i suoi servizi all'Italia. Una nuova rotta che collega Milano e la Cina è stata recentemente inaugurata dall'azienda, e una sede operativa è stata aperta in Italia a garanzia degli elevati standard di servizio. Le prime spedizioni di container con valore di test da Milano alla Cina sono state effettuate a inizio anno e sono arrivate a destinazione con successo con un tempo di transito inferiore ai 20 giorni. Si è poi consolidato un servizio settimanale tra

la Cina e Milano con opzione di trasporto per i paesi della Comunità degli Stati Indipendenti-CIS e quelli dell'Asia centrale, i cosiddetti "paesi Stan". L'obiettivo di Felb è sviluppare il collegamento ferroviario tra l'Asia e l'Italia offrendo una connessione affidabile da e per l'Asia (Cina, Corea del Sud e Giappone). Utilizzando la flotta container di proprietà e le solide relazioni con la Russia e i paesi dell'Asia, Felb assicura un servizio efficace ai clienti. Inoltre, i progetti speciali (carichi fuori sagoma) assicureranno un ampio portfolio di servizi basato principalmente sui servizi ferroviari. Il nuovo ufficio di Milano può contare su personale di lingua italiana e con conoscenza del

mercato e delle economie locali. Ciò consente a Felb di offrire un servizio a valore aggiunto ai nuovi clienti e a quelli attuali. "La nostra ambizione quotidiana è quella di rispondere concretamente alle esigenze delle aziende cinesi ed europee con soluzioni di trasporto via terra con tempo di transito

clienti italiani. Inoltre, un accordo con RZDL/RZD Logistics (socio del gruppo) consente ai container di Felb di transitare sul settore a scartamento maggiorato (Russia, Bielorussia e Ucraina) con minime soste interne e controlli doganali ridotti, evitando deviazioni, ossia le criticità che hanno reso la rotta

via terra impraticabile. "Inoltre i nostri clienti possono tracciare i loro container lungo tutta la rotta, dato che la posizione del container è monitorata elettronicamente - con sistema RFID-Monitoring - presso 37 punti", dice Kargl. Dato l'alto livello di tracciabilità non sorprende che il servizio stia attraendo azien-



to ridotto", afferma il Ceo di Felb Thomas Kargl. L'offerta ha fatto un grande passo in avanti con la riduzione dei tempi di transito da terminal a terminal tra Asia ed Europa dai 26 giorni in media del 2010 ai soli 14 giorni a partire dal 2014 (con il progetto di scendere a 10 in un futuro non troppo distante). Come parte della rete italiana, Felb sta realizzando una connessione ferroviaria diretta tra il confine Malaszewicze/Brest e Milano con tempo di transito inferiore a due giorni (attualmente viene utilizzata una combinazione treno-camion per coprire questa tratta). Tale possibilità futura ridurrà significativamente il tempo di transito e rappresenterà un importante beneficio per i

de del settore automotive e dell'industria elettronica, per le quali puntualità e affidabilità sono aspetti fondamentali. "I nostri clienti sperimentano i più alti livelli di servizio e puntualità per i trasporti sia regolari sia occasionali", assicura ancora Kargl.

Nota per flessibilità e capacità di reinventare ed estendere i servizi nei nove anni passati, Felb continua a costruire il proprio business avendo le esigenze del cliente quale priorità assoluta. La nuova rotta e il nuovo ufficio in Italia sono solo un punto di partenza, l'inizio di un percorso che diventa parte del sorprendente processo di sviluppo dell'operatore ferroviario. ■

nei padiglioni confermano la manifestazione come la più importante e partecipata occasione per gli operatori del comparto in Italia. In particolare, il reale interesse dimostrato dal pubblico in fiera per le proposte delle aziende, che si è spesso tramutato in contratti, è frutto della ripresa e della nuova consapevolezza degli operatori ma anche un segnale della volontà di rinnovare il parco macchine, offrendo un concreto contributo allo sviluppo dell'intero 'sistema paese', in termini di efficienza ed ecosostenibilità", ha dichiarato Roberto Rettani, presidente di Fiera Milano.

Trieste: firmata intesa tra porto e Science Park

A Trieste è stato firmato un protocollo d'intesa, alla presenza della presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, tra l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e l'Area Science Park della città giuliana.



Veduta della città e del porto di Trieste

Obiettivo del protocollo è lo sviluppo industriale dell'area portuale per rendere, tramite un fattore trainante qual'è la ricerca, il territorio sempre più competitivo. Infatti, i due enti vogliono collaborare per realizzare un modello di sviluppo industriale innovativo basato sull'integrazione e la valorizzazione di asset già presenti sul territorio: dalla logistica portuale all'elevata concentrazione di enti di ricerca con personale altamente qualificato. Trieste e tutto il Friuli Venezia Giulia, inoltre, hanno da sempre una vocazione internazio-



Immagine notturna di Piazza dell'Unità d'Italia, Trieste

nale, grazie alla posizione geografica e alla presenza di infrastrutture che ne fanno un nodo strategico per il trasporto di merci dall'Europa centrale e balcanica ai mercati orientali.

Con il protocollo, che ha una durata di tre anni, le due realtà istituiscono tavoli tecnici, occasioni di dialogo e confronto per individuare linee d'azione in grado di attrarre nuovi investimenti. Saranno individuate e sperimentate nuove metodologie per agevolare insediamenti industriali ad alta tecnologia, con particolare attenzione all'innovazione nel settore manifatturiero, della logistica e dell'economia circolare. Si vuole, inoltre, privilegiare un'industria che non inquina, limiti il consumo di materie prime e minimizzi e riutilizzi gli scarti di produzione. "L'accordo di oggi va inquadrato strategicamente in due filoni fondamentali di sviluppo del porto di Trieste: l'integrazione con il mondo dell'innovazione e della ricerca e l'insediamento di attività ad alto valore aggiunto nei punti franchi", ha commentato il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino, che ha aggiunto: "Area Science Park ci permette di approfondire in maniera completa le nostre potenzialità, creando soprattutto un legame solido e proficuo con il mondo globale delle imprese ad alto contenuto tecnologico che sono uno dei nostri obiettivi per l'insediamento in aree di punto franco. Tra Carso e mare nasce una collaborazione nuova e inedita con uno scambio di competenze importanti, utilizzando risorse di prim'ordine sempre esistenti sul territorio, ma che solo ora per la prima volta accettano sfide importanti, e soprattutto concrete". ■



Assologistica

Euromerci



Cultura • Formazione
Assologistica

organizzano

13^a Edizione del Premio *Il* Logistico dell'Anno

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

L'edizione 2017 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
- Trasportistico (mono o multimodale)

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **31 maggio 2017**

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

Tre aziende s'insediano nel Bologna Worklife Center

Nel nuovo e innovativo complesso direzionale di oltre 16 mila mq situato nel comune di Casalecchio di Reno, noto come "Worklife", sono stati sottoscritti i primi tre contratti di locazione per una superficie complessiva di oltre 5 mila mq. L'incarico di commercializzazione di Worklife è seguito da



un team di professionisti coordinato da Nicola Lenzi, Deputy Relationship Manager Emilia Romagna di Gabetti. L'immobile, di proprietà del Fondo Scarlatti e gestito da Generali Real Estate Sgr, è un complesso direzionale unico nel suo genere, le cui superfici sono disposte quasi interamente su un unico piano e comprendono ampi spazi verdi, parcheggi e servizi quali la ristorazione interna e un auditorium di circa 100 posti. Worklife è stato progettato con l'obiettivo di diventare un polo di eccellenza high tech dell'Emilia Romagna, seguendo le più moderne logiche architettoniche. I lay out in open space permettono di insediare uffici in linea con le moderne esigenze di smartworking, il mono piano è studiato in modo da creare un ambiente di ampio respiro, articolato in moduli indipendenti e flessibili che vivono e si sviluppano attorno a gradevoli corti interne adibite a verde, spazi relax e di lavoro informale per i dipendenti. Le prime tre aziende insediate, tra cui Tas Group e Skidata tutte operative nei settori dell'High Tech e dell'Information Technology, rappresentano realtà in forte espansione nell'ambito della New Economy in Emilia Romagna.

"Questi primi contratti di locazione - ha dichiarato Raimondo Cogotti, direttore Office Italia Gabetti - sono il risultato di un approfondito progetto di riposizionamento strategico del complesso finalizzato a trasformare un edificio 'light in-

dustrial' in un 'technology hub' di eccellenza, dove far confluire la crescente domanda di spazi operativi innovativi e funzionali, da parte di aziende high tech in forte espansione. Attualmente abbiamo in corso diverse trattative con altre importanti realtà locali e nazionali ed esistono i presupposti per auspicare una completa collocazione dell'intero complesso entro la fine dell'anno. L'Italia è un mercato poliedrico e ricco di forti realtà locali; il Gruppo Gabetti, attraverso la sua presenza consolidata nelle sedi territoriali, è sempre più presente in modo capillare al servizio degli operatori locali, nazionali e internazionali".

OM Still mette sul mercato due nuovi modelli

OM Still pone sul mercato due nuove macchine da magazzino, il transpallet elettrico uomo a bordo SXH20 e lo sdoppiatore uomo a bordo SXD che, dotato di due forche di sollevamento, può trasportare due pallet simultaneamente. Caratteristiche vincenti degli SXH e SXD sono la compattezza e le alte prestazioni, qualità fondamentali nella logistica moderna. Entrambi i modelli montano potenti ed efficienti motori da 3kW che garantiscono alte performance, massima silenziosità e

Il transpallet elettrico uomo a bordo SXH20 al lavoro



bassi consumi energetici. L'SXH può raggiungere una velocità di 12 km/h, ha una portata di 2.000 kg ed è ideale per lavorare in spazi stretti: la larghezza di soli 770 mm garantisce la massima manovrabilità nelle corsie di pallet, mentre il telaio smussato una perfetta ergonomia. L'SXD può raggiungere i 10 km/h, può trasportare fino a 800 kg sulle forche e 1.200

kg sulle razze inferiori e ha una portata garantita di 2.000 kg in utilizzo transpallet senza il sollevamento forche.

Gli SXH e SXD possono montare batterie fino a 500 Ah, in modo da sostenere anche i turni di lavoro più lunghi. I clienti che lavorano su più turni in modo intensivo possono inoltre configurare le macchine con un comodo e sicuro sistema di sostituzione laterale della batteria, grazie al quale il cambio batteria è molto più rapido e sicuro. Di serie su entrambi i modelli il Blue-Q, un sistema brevettato da OM Still che garantisce risparmi del 10-20% nei consumi di energia attraverso una gestione intelligente delle curve caratteristiche, con conseguente ottimizzazione della trazione. Questo risparmio si traduce inoltre in minori emissioni di CO2 relative alla produzione di corrente elettrica, dal momento che, se viene consumata meno energia, ne viene prodotta meno. Il cruscotto di guida è essenziale ma allo stesso tempo ergonomico e di facile utilizzo: display Led ampio e chiaro, guida

a joystick o a manopola, possibilità di configurare la guida a destra o a sinistra in relazione alle necessità degli operatori, ampia gamma di optional a listino. Sia l'SXH che l'SXD hanno come standard la funzione di rallentamento in curva in base all'angolo di sterzata, inoltre il modello SXD con montante di sollevamento può essere configurato con il rallentamento automatico in base all'altezza di sollevamento.

Palletways: decima partecipazione al Vinitaly

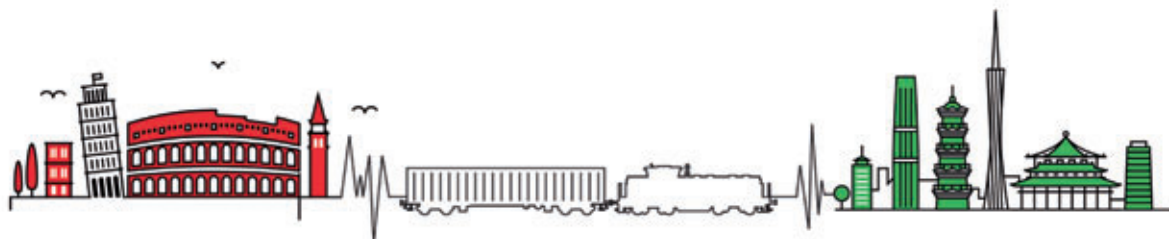
Palletways, società leader nel trasporto espresso su pallet, conferma la sua presenza per il decimo anno consecutivo al più importante salone internazionale dedicato al vino, in programma a Verona dal 9 al 12 aprile. L'appuntamento è allo stand G3 del Padiglione F, riconoscibile dai colori aziendali, >



ITALIA

Nuovo ufficio vendite a Milano

“L'azienda euro-asiatica di trasporto ferroviario Far East Land Bridge si espande in Italia, offrendo un collegamento affidabile da e verso l'Asia. In questo modo si schiude la possibilità di approfittare di sinergie, impiegando una flotta propria per il trasporto da e verso la Russia, il Kazakhstan e altri paesi CSI/STAN.”



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



Palletways gestisce in Europa fino a 40 mila pallet al giorno di cui 10 mila in Italia

verde e blu, e dall'originale utilizzo dei pallet per l'allestimento. Anche quest'anno, Palletways ospiterà nel suo stand due partner di eccezione: Mokador, noto brand specializzato nella lavorazione di pregiati caffè, e Baladin, uno dei marchi più significativi nel panorama delle birre artigianali, che hanno messo a disposizione dei visitatori la possibilità di degustare i loro prodotti. Mokador e Baladin sono inoltre testimonial dell'elevato livello di qualità del servizio Palletways, loro partner per le spedizioni. La semplicità d'uso del servizio, la sua capacità di adattamento alle esigenze sia ai grandi che ai piccoli produttori, la possibilità di consegnare in finestre di orario precise, la capillarità del network in Italia e in Europa, così come i sistemi di sicurezza adottati che garantiscono la salvaguardia del prodotto nonché la possibilità di monitorare le spedizioni con il track and trace, sono tutte caratteristiche che hanno reso le soluzioni Palletways particolarmente apprezzate dai produttori di vino, olio, e più recentemente di birra e altre specialità del food&beverage nostrano. "Il vino è il settore più importante per il nostro business. Basti pensare che, insieme all'olio, rappresenta circa il 30% dei nostri volumi. Se si vuole essere competitivi in questo segmento, bisogna garantire i migliori standard di servizio e rispondere velocemente alle esigenze in evoluzione dei clienti. Olio, vino, birra e specialità agroalimentari sono prodotti simili, non solo perché vengono per lo più trasportati in contenitori di vetro, ma anche perché hanno un elevato rapporto peso/volume e spesso destinazioni simili, come ristoranti, enoteche o piccoli negozi di specialità gastronomiche. Il segreto della nostra popolarità in questo segmento sta negli alti livelli di servizio, che garantiamo attraverso un rigido controllo di qualità, e nella nostra flessibilità, poiché il nostro sistema è adatto sia per i clienti che hanno necessità di trasportare grandi volumi sia a chi deve effettuare piccole spedizioni

verso destinazioni multiple. Siamo lieti di poter presentare anche quest'anno i vantaggi del nostro servizio in una vetrina tanto prestigiosa quanto il Vinitaly", ha dichiarato Albino Quaglia, presidente di Palletways Italia.

Novità TimoCom: il portale TruckBan

Le normative sui divieti di circolazione dei mezzi pesanti in Europa sono molto complesse. Nei diversi paesi vigono divieti di circolazione per camion su determinati tratti stradali, strade e tratti autostradali e in determinati periodi di tempo. Risulta, quindi, quasi impossibile riuscire ad averne una visione d'insieme. Per cercare una soluzione al problema, TimoCom ha creato un portale facile e chiaro sui divieti di circolazione dei mezzi pesanti in Europa, disponibile da subito.



Come dicevamo, il tema dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti è particolarmente complesso e di difficile lettura. Per rendere il tutto ancora più complicato, si aggiungono anche i divieti di circolazione nel periodo estivo. Se si considera che ogni paese europeo applica le proprie regole, risulterà difficile, appunto, mantenere una visione d'insieme. TimoCom, ha tenuto conto di tutto questo, creando così TimoCom TruckBan, il portale gratuito sui divieti di circolazione per mezzi pesanti in Europa (www.truckban.info). Qui, tutti coloro che operano nel settore dei trasporti e della logistica avranno la possibilità di informarsi sui divieti di circolazione vigenti in Europa in modo rapido e in ben 14 lingue. Basta solo inserire il nome del paese e, se desiderato, la data, dopodiché verranno visualizzati tutti i divieti di circolazione vigenti all'interno di un elenco chiaro e strutturato. ■

P3 Logistic Parks pronta per un nuovo anno di crescita

Per P3 prosegue il trend positivo del 2016 con il supporto della nuova proprietà GIC.

P3, la società specializzata in investimenti e sviluppo di immobili logistici a livello paneuropeo, si conferma una delle realtà più dinamiche del settore logistico. Lo dimostrano i risultati record raggiunti nel 2016 in tutti i parametri di riferimento, tra cui le nuove costruzioni, i leasing, i tassi di vacancy e le opportunità di sviluppo. Nel corso del 2016, P3 ha infatti realizzato complessivamente 15 nuovi immobili logistici per un totale di circa 320 mila mq e, grazie alle sue attività di sviluppo e investimenti nel 2016, il suo portfolio paneuropeo è cresciuto da 146 a 165 immobili, per un totale di 3,5 milioni di mq.

Anche i rinnovi delle locazioni sono aumentati da 398 mila mq a 716 mila, chiaro indice di elevato livello di soddisfazione dei tenant per il servizio al cliente offerto da P3, grazie al suo approccio di gestione di lunga durata. P3 è infatti un investitore a lungo termine, che acquisisce e sviluppa immobili di alta qualità per aggiungerli al proprio portfolio in costante crescita. E non ha mai venduto un immobile.

Sul fronte societario P3 è stata inoltre protagonista di significativi eventi chiave, quali l'approvazione di un rifinanziamento di 1,4 miliardi di euro a lungo termine ricevuto lo scorso ottobre da un gruppo di importanti istituti di credito, uno dei più rilevanti rifinanziamenti dell'anno in Europa (in qualsiasi settore), e l'acquisizione per 2,4 miliardi di euro da parte di GIC, il fondo sovrano d'investimento di Singapore, una delle più importanti operazioni nel settore immobiliare nel 2016.

L'obiettivo di P3 è fornire ai propri clienti un'esperienza di primo livello, mettendo

Veduta del polo logistico P3 a Praga Liberec, Repubblica Ceca



a disposizione magazzini di alta qualità nelle principali zone logistiche, in aree situate in punti strategici e di snodo. P3 costruisce immobili eco-sostenibili e conformi ai più elevati standard internazionali, impegnandosi per ridurre i costi costruttivi e operativi dei conduttori, con particolare attenzione al risparmio energetico grazie a soluzioni ed accorgimenti che mirano a contenere l'impatto ambientale. In Italia, P3 possiede 6 immobili logistici nei 5 parchi di P3 Fagnano,

P3 Brignano, P3 Calvenzano, P3 Castel San Giovanni e P3 Sala Bolognese, per un'area locabile totale di circa 230 mila mq, con un'occupancy del 100% e i suoi clienti attuali sono: Rajapack, Moncler, You Log, Geodis, SDA, Agora Network, Phardis e Deufol. A livello italiano, i deal più rilevanti del 2016 sono stati quelli relativi al polo logistico P3 Castel San Giovanni, con il rinnovo del contratto da parte di Geodis e You Log e l'ampliamento degli uffici di Rajapack. ■

I NUMERI

Gli asset: 165 magazzini di alta qualità per un totale di 3,5 milioni di mq in 9 paesi; terreni edificabili per ulteriori 1,8 milioni di mq; oltre 500 mila mq di sviluppo in cantiere, tra Europa centrorientale ed Europa occidentale, di cui circa 124 mila già in costruzione; più di 330 il numero di clienti nel mondo.

Nel 2016: 15 nuovi immobili logistici realizzati per un totale di circa 320 mila mq; rinnovi delle locazioni aumentati da 398 mila mq a 716 mila; diminuzione del tasso di vacancy in portfolio da 7,6% a 4,9%; 1,26 milioni di mq locati nel 2016 (vs 822 mila mq nel 2015).

In Italia: 6 immobili logistici; 5 parchi; circa 230 mila mq di area locabile totale; 100% di occupancy; 8 clienti.

I piani individuali di risparmio

di **Franco De Renzo***

La legge di stabilità 2017, legge 11/12/2016 n. 232, pubblicata sulla gazzetta ufficiale il 21/12/2016 prevede anche dei piani individuali di risparmio a lungo termine (PIR). I commi da 100 a 114 dell'articolo unico della legge stabiliscono che qualunque tipo di reddito da capitale (cedole, interessi) e da redditi diversi di natura finanziaria (plusvalenze da compravendita), riveniente da investimenti effettuati in piani di risparmio a lungo termine, siano esenti da imposte se percepiti da persone fisiche residenti in Italia (sono escluse da questo beneficio le attività di impresa commerciale). Tecnicamente, non sono assoggettati a tassazione i redditi di capitale di cui all'art. 44 del Tuir (diversi da quelli relativi a partecipazione qualificate) nonché i redditi diversi, di cui all'art. 67, comma 1, lettere c-bis), c-ter), c-quater) e c-quinques), del medesimo Testo Unico, percepiti da persone fisiche residenti in Italia, derivanti dagli investimenti effettuati in piani di risparmio a lungo termine. Per beneficiare dell'esenzione, i piani individuali di risparmio devono:

- essere detenuti per almeno cinque anni;
- essere investiti nel capitale di imprese italiane ed europee entro determinati limiti;
- essere gestiti dagli intermediari finanziari e dalle imprese di assicurazione.

In caso di cessione prima dei cinque anni, i redditi percepiti durante il periodo minimo di investimento e realizzati con la cessione, sono soggetti a imposizione secondo le regole ordinarie. Nel caso, dopo i cinque anni di detenzione del piano, i redditi fossero stati assoggettati a imposta, sorgerà il diritto a ricevere la relativa restituzione. Le minusvalenze, le perdite o i differenziali negativi realizzati mediante:

- cessione degli strumenti finanziari detenuti nel piano;
- rimborso degli strumenti finanziari detenuti nel piano;

sono deducibili dalle plusvalenze, differenziali positivi o proventi realizzati nelle operazioni successive poste in essere nell'ambito del piano stesso.

I PIR sono, quindi, un contenitore degli investimenti (fondo comune d'investimento, deposito amministrato, gestione



Milano. Il Palazzo Mezzanotte, sede della borsa, e in primo piano L.O.V.E., la controversa opera dello scultore Maurizio Cattelan, conosciuta come "Il Dito"

patrimoniale, polizza assicurativa), i cui proventi e utili sono totalmente esenti dall'imposta del 26% (al momento). Possono investire nei PIR solo le persone fisiche maggiorenni (secondo una interpretazione non espressamente prevista dalla legge cui si giunge per deduzione), con un massimo di 30 mila euro l'anno, per un totale complessivo di 150 mila euro.

La formula dei PIR esiste già negli Stati Uniti e in Europa, soprattutto in Francia e in Gran Bretagna, e ha l'obiettivo di indirizzare gli investimenti delle famiglie a sostegno della piccola e media impresa, offrendo uno stimolo all'economia reale del paese e restituendo, in cambio, un'agevolazione fiscale a chi investe. I PIR sono esenti dall'imposta di successione. La cifra può diventare importante nell'asse ereditario di un investitore privato. Ipotizzando un rendimento annuo del 2% su un investimento di 30 mila euro per 5 anni (150 mila alla fine del quinquennio) dopo 10 anni, l'utile atteso è di 25.818 euro con un risparmio di 6.713 euro di tasse (pari circa il 4%) sul capitale versato. I PIR prevedono un investimento minimo di 500 euro e uno massimo, come detto, di 30 mila l'anno. I versamenti possono essere rateizzati come in un Piano di accumulo.

Gli investimenti del PIR vogliono premiare le piccole e medie imprese ma possono impiegare almeno il 30% del portafoglio in qualsiasi strumento, compresi depositi e conti correnti:

- almeno il 70% del valore complessivo dei PIR deve essere investito in strumenti finanziari emessi o stipulati da imprese residenti in Italia o in Stati membri dell'Unione europea o in Stati aderenti allo spazio economico europeo aventi attività stabile in Italia;
- di questo 70%, almeno il 30% deve essere investito in strumenti finanziari emessi da imprese italiane appartenenti alle piccole e medie imprese. Se gli strumenti utilizzati sono azioni quotate, queste non possono essere quelle dell'indice Ftse/Mib della borsa italiana (40 aziende a maggiore capitalizzazione borsistica) ma devono essere quelle del mercato Ftse/Aim (mercato di borsa italiano dedicato alle piccole e medie imprese nazionali);
- la liquidità può arrivare al massimo al 30% per almeno i due terzi di ogni anno solare e il peso di un singolo emittente non può superare il 10% del portafoglio, liquidità in conto corrente compresa.

L'investimento, soprattutto in un periodo depresso come l'attuale, dovrebbe essere rivolto alle azioni, con la speranza della loro rivalutazione perché i rendimenti delle obbligazioni sono minimali. Se ipotizziamo un rendimento medio del 5%, un vantaggio fiscale del 26%, si può quantificare in un ulteriore 1,30% (il 26% del 5%) il guadagno extra. Tra i costi del



I piani di risparmio a lungo termine hanno l'obiettivo di far crescere le piccole e medie imprese

PIR si dovrà includere la commissione del gestore per farci partecipare. Non trascurabile, inoltre, che gli importi versati nel PIR non fanno cumulo nella massa ereditaria.



I PIR prevedono un investimento minimo di 500 euro e uno massimo, di 30 mila l'anno

Il Fisco n. 3/2017, pagg. 239-245, Wolters Kluwer: "Con la legge di Bilancio 2017 è stato istituito un regime di esenzione per i redditi percepiti da persone fisiche residenti derivanti da piani di risparmio individuali a lungo termine, detenuti per almeno 5 anni. Tale piano di risparmio è definito come un prodotto che si costituisce attraverso la destinazione di somme o valori, con lo scopo di effettuare investimenti 'qualificati', mediante l'apertura di un rapporto di custodia o di amministrazione o di gestione di portafoglio o di altro stabile rapporto, con opzione per l'applicazione del regime del risparmio amministrato, o di un contratto di assicurazione sulla vita o di capitalizzazione, instaurato con operatori professionali".

Prima di investire è opportuno che ognuno faccia altre considerazioni. La capitalizzazione della borsa italiana è intorno all'1% del totale mondiale. Si deve tener presente che la diversificazione è l'arma per difendersi meglio nelle burrascose vicende economiche attuali. Esperti sostengono che l'investimento azionario in titoli nostrani non dovrebbe essere superiore al 10% del proprio patrimonio. I piccoli investitori non possono influenzare da soli le disponibilità di capitali delle piccole e medie imprese nazionali. Se, però, si mettono insieme tante piccole porzioni e il gestore è serio e competente, i frutti possono essere superiori, e di molto, a quelli che si potrebbero raggiungere da soli. ■

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

Codice della strada e onorabilità

di **Marco Lenti***

Dal 1° gennaio 2017 è entrato in vigore il regolamento (EU) 2016/403. Il provvedimento integra il precedente Allegato IV del regolamento n. 2009/1071, prevedendo infrazioni ulteriori rispetto a quelle ivi previste e dispone una classificazione schematica delle infrazioni che possono portare alla perdita della “onorabilità del gestore dei trasporti o dell’impresa di trasporti”, requisito obbligatorio per l’iscrizione all’Albo. Questa classificazione, contenuta nella tabella di cui all’Allegato I del regolamento, specifica il livello di gravità delle infrazioni e la frequenza del ripetersi dell’evento oltre le quali le infrazioni reiterate sono da considerarsi più gravi, fino ad una soglia massima oltre la quale scatta l’avvio della procedura di accertamento dell’onorabilità da parte dell’autorità competente dello Stato membro di stabilimento. Questa procedura di accertamento disposta dal regolamento andrà fatta tenendo conto del “comportamento dell’impresa, dei suoi responsabili e di qualsiasi altro soggetto interessato” fino a un possibile “controllo effettuato nei locali dell’impresa in questione.” Allo stesso tempo però, il regolamento precisa che “spetta alle autorità competenti dello Stato membro attuare una procedura amministrativa nazionale complessiva per stabilire se la perdita dell’onorabilità costituisca una risposta proporzionata nei singoli casi”. Il regolamento (EU) 2016/403 è intervenuto classificando la gravità delle infrazioni, secondo tre gradazioni di severità: infrazioni gravi (IG), infrazioni molto gravi (IMG), infrazioni di immediato rischio per la sicurezza stradale (IPG). Queste categorie di infrazioni possono riguardare non solo la persona dell’autista ma anche il veicolo e le modalità del trasporto e comprendono dodici categorie di fattispecie di violazione, corrispondenti a gruppi di norme europee che regolano le seguenti materie:

- **autista:** tempo di guida e riposo, uso del tachigrafo, norme sull’orario di lavoro, requisiti delle patenti di guida, qualificazione e formazione dei conducenti;
- **veicolo:** trasporto su strada di merci pericolose, controlli tecnici periodici e su strada, limitatori di velocità, norme su peso e dimensioni dei veicoli;
- **modalità di trasporto:** licenze e autorizzazioni per trasporto di merci, persone o animali.

A titolo esemplificativo, in materia di superamento del peso massimo autorizzato per veicoli destinati al trasporto di merci sopra le 12 t, viene classificata come infrazione grave (IG) il superamento tra il 5% e il 10%, infrazione molto grave (IMG) tra il 10% e il 20% e infine infrazione di immediato rischio per la sicurezza stradale (IPG) sopra il 20%. Lo stesso regola-



mento, in un’ottica di armonizzazione degli aspetti sanzionatori, impone agli Stati membri dei metodi di valutazione delle reiterazioni. All’Allegato II del regolamento si dispone che tre violazioni gravi, il cui numero è da calcolarsi come valore medio dividendo il numero totale di tutte le infrazioni dello stesso livello di gravità per il numero medio di conducenti occupati durante l’anno, saranno da considerare parificate a una infrazione molto grave. Tre infrazioni molto gravi, calcolate con il medesimo procedimento, impongono invece l’avvio di una procedura nazionale di accertamento sulla sussistenza dell’onorabilità. Il regolamento specifica anche che gli Stati membri possono stabilire soglie più severe se ciò è previsto nella loro procedura amministrativa nazionale di valutazione dell’onorabilità.

In attuazione delle disposizioni del regolamento, il decreto ministeriale del 15/12/2016 n. 107456 ha introdotto la tabella ricognitiva di correlazione tra le infrazioni alla normativa dell’Unione europea in materia di trasporto su strada di cui all’allegato I del regolamento e la normativa nazionale sanzionatoria applicabile. Si osserva infine che l’allegato III al regolamento n. 2016/403 (che sostituisce integralmente l’Allegato III alla direttiva 2006/22/CE in materia di tempi di guida e di riposo) indica un elenco di infrazioni alle norme di cui al regolamento (CE) 2006/561, incidendo sul “Sistema di Classificazione del Rischio” da applicare alle imprese di autotrasporto al fine di prevedere controlli più frequenti per le imprese che commettono più frequentemente infrazioni. ■

*** 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

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

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

T. 02 6691567
www.assologistica.it



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

T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner

Dal 1975 nella logistica
e nei trasporti

Con 150.000 mq
di strutture
logistiche.



**SCOPRI LA
LOGISTICA 4.0
DI TRANSPOREON**

www.transporeon.com



Making business flow



Ultimissime



La rivista



**N°87
LUGLIO-AGOSTO**

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

Hub ampliato a Lipsia
(Germania) per DHL Express

Per informazioni
clicca qui

VISITATE IL SITO EUROMERCI

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

www.euromerci.it

Uno strumento indispensabile per chi lavora con le merci

10 ANNI

CULTURA
FORMAZIONE

Assologistica

culturaformazione@assologistica.it
WWW.ASSOLOGISTICACULTURAEFORMAZIONE.COM

I SEMINARI

- 28/02** Dogana digitale, novità tra presente e futuro
- 23/05** Trasporto merci su ferrovia: normative, obblighi contrattuali e nuovi incentivi “ferro bonus”
- 13/06** Comunicazione d’impresa, che fare per un approccio più moderno?
- 15/06** Come si diventa AEO, Operatore Economico Autorizzato, requisiti e procedure per ottenere la certificazione

I WORKSHOP

- 06/04** Compliance e strategia doganale nel settore del fashion:
come fare di un onere un business
- 16/05** Compliance e strategia doganale nel settore del food:
come fare di un onere un business
- 20/06** Compliance e strategia doganale nel settore del pharma:
come fare di un onere un business

I CORSI

FEBBRAIO - MARZO

- 21 **Contratto di logistica e outsourcing logistico, aspetti normativi e pratico-organizzativi**
- 23 **ABC delle operazioni doganali:** introduzione alla pratica doganale e opportunità per le imprese
- 02 **Vettore, spedizioniere, spedizioniere-vettore, mto, nvocc ed operatore logistico:** differenze contrattuali, operative e di responsabilità
- 09 **I contratti di logistica alla prova dell'e-commerce:** caratteristiche, obblighi e diritti
- 16 **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 **La logistica dell'ultimo miglio:** quando, come e perché organizzarla/gestirla?
- 30 **Il trasporto internazionale multimodale:** aspetti contrattuali e operativi

APRILE

- 04 **AEO, regimi speciali e semplificazioni:** processi di efficientamento dei flussi doganali nel codice doganale UE
- 13 **I trasporti marittimi regolati da polizza di carico:** diritti, obblighi e responsabilità degli operatori logistici
- 20 **Deposito, appalto, trasporto, tre contratti a confronto:** quali soluzioni contrattuali adottare e quali tutele prevedere, specie se viene dato incarico a un trasportatore?
- 27 **Logistica integrata e gestione della supply chain:** inquadramento contrattuale e responsabilità operative. Come gestire la fase di negoziazione e conclusione dei contratti

MAGGIO

- 04 **I tender logistici:** normativa di riferimento e documentazione di gara
- 11 **Origine, made in e valore in dogana:** rischi import export e regolarizzazione dei flussi documentali ed operativi
- 18 **Appalto, somministrazione di servizi e contratti misti:** differenze, vantaggi e rischi dei diversi format utilizzati nella logistica e nei trasporti

GIUGNO - LUGLIO

- 08 **La normativa di settore per la logistica e il trasporto:** corso base per il giurista d'impresa (per responsabili operativo/amministrativi)
- 29 **La normativa di settore per la logistica ed il trasporto:** corso avanzato per il giurista d'impresa (per responsabili ufficio legale)
- 06 **L'assicurazione nel settore della logistica e del trasporto di merci**

Segreteria corsi: 02 6691567 e 02 6690319 - 334 6852762 c/o Assologistica via Cornalia, 19 MILANO

Azioni di rivalsa sui vettori

di **Gaia Gnecco** Studio legale Caprile&Associati

Riceviamo e volentieri pubblichiamo questa nota dell'avvocato Gaia Gnecco dello studio legale Caprile&Associati, che interviene a proposito dell'articolo "Assicurazione e indennizzi", a firma dell'avvocato Marco Lenti, pubblicato su Euromerici nn. 10/11, ottobre/novembre 2016, pag. 28.

Nel trasporto di merci per conto terzi il mittente della spedizione è solito stipulare un contratto di assicurazione a copertura dei danni che possono interessare le merci trasportate dal vettore. Secondo tale meccanismo, quando si verifica un danno, il mittente richiede il risarcimento a termini di polizza alla sua compagnia assicuratrice, che, dopo aver appurato se il sinistro è effettivamente indennizzabile, provvede a liquidare quanto dovuto. A fronte di tale pagamento la compagnia assicuratrice si surroga nei diritti dell'assicurato ai sensi dell'art. 1916 c.c.

A tal proposito, secondo l'unanime giurisprudenza, l'efficacia della surroga dell'assicuratore nei diritti dell'assicurato è subordinata alla sussistenza di tre presupposti ossia l'esistenza del rapporto assicurativo, il pagamento da parte della compagnia assicurativa dell'indennità a favore di chi abbia effettivamente subito il pregiudizio (e non dalla prova di esso) ed infine la comunicazione da parte dell'assicuratore della volontà di surrogarsi.

Secondo la Suprema Corte con il perfezionamento della surroga si verifica, ipso iure, una successione a titolo particolare dell'assicuratore nei diritti dell'assicurato e, ove si tratti di assicurazione contro i danni relativi a cose oggetto di trasporto, nei diritti nascenti dal contratto di trasporto nei confronti del vettore. Tale successione comporta la legittimazione dell'assicuratore ad agire nei riguardi del terzo responsabile, e quindi, anche contro il vettore per il risarcimento del danno dipendente da sottrazione del carico o da altra causa nei limiti dell'indennità corrisposta (Cass. Civ., 21.4.1995, n. 4494; Cass. Civ., 8.11.1994, n. 9271). Ai fini della surroga l'assicuratore può adempiere a tale onere producendo in giudizio la quietanza, se quest'ultima contiene la prova del contratto di assicurazione e l'individuazione del danno risarcito, non essendo necessario depositare anche la polizza di assicurazione.



L'assicuratore che è subentrato nei diritti dell'assicurato, convenendo in giudizio verso un terzo, non deve depositare la polizza: basta la quietanza se contiene la prova del contratto

Proprio in tema di legittimazione attiva della compagnia assicuratrice del mittente danneggiato segnaliamo un interessante caso, attualmente sottoposto al vaglio della Corte di Cassazione. La controversia prendeva le mosse da un sinistro occorso alle merci durante un trasporto; il mittente/proprietario di queste ultime ossia il soggetto danneggiato veniva indennizzato dalla propria compagnia assicuratrice la quale, essendosi surrogata ex art. 1916 c.c., agiva contro lo spedizioniere e il vettore ritenuti responsabili di quanto avvenuto.

Se, da un lato, il tribunale di Venezia aveva correttamente ritenuto l'assicurazione del mittente legittimata ad agire in giudizio nei confronti dei responsabili del sinistro, dall'altro la Corte d'Appello (sent n. 2177/2016) ribaltava quanto statuito dal giudice di prime cure asserendo che la compagnia attrice non avrebbe provato la sussistenza dei requisiti richiesti ai fini dell'utile esercizio dell'azione di surroga ex art. 1916 c.c. poiché non aveva esibito la polizza integrale ma solo uno stralcio e non avrebbe così sufficientemente dimostrato il contenuto del contratto di assicurazione tra la compagnia medesima e l'assicurato. E' fondamentale chiarire che è onere dell'assicuratore esibire la polizza o provare in altra forma documentale il contenuto del contratto assicurativo, non essendo sufficiente il solo richiamo al numero di polizza contenuta nella quietanza rilasciata dal terzo danneggiato, solo quando il terzo responsabile eccepisce la nullità del contratto, inclusa quella per inesistenza del rischio o per

carenza di interesse oppure per l'avvenuto pagamento dell'indennizzo a persona diversa dal titolare del relativo diritto. La giurisprudenza invocata dalla Corte d'Appello di Venezia, in ossequio alla quale l'assicuratore avrebbe dovuto dimostrare il contenuto del contratto, riguarda il diverso caso in cui il terzo responsabile contrasti, in via di eccezione, i presupposti della surrogazione opponendo la nullità o l'inesistenza del contratto di assicurazione (Cass. Civ., 12.9.2013, n. 20901; Cass. Civ., 3.2.1999, n. 919).

Come correttamente osservato dal tribunale di Venezia, nel caso di specie, le convenute nulla avevano opposto al riguardo e dunque la quietanza di pagamento era sufficiente ai fini della prova del rapporto assicurativo. Nel caso di nostro interesse, dunque, la produzione da parte dell'assicuratore dell'atto di quietanza e dello stralcio di polizza valeva certamente a dimostrare l'esistenza dei requisiti ex art. 1916 c.c. In particolare, la quietanza conteneva una serie di elementi rilevanti circa il rapporto assicurativo tra la compagnia e l'assicurata tra cui il numero di polizza, il tipo di assicurazione, il riferimento al "mezzo di trasporto", il nominativo del contraente/assicurato e infine i dati relativi al tipo di sinistro occorso, con relativa data e luogo.

Fermo restando che l'onere, gravante sull'assicuratore, di esibire la polizza o provare in altra forma documentale il contenuto del contratto assicurativo sussiste solo e unicamente nella fattispecie sopra richiamata e pertanto totalmente differente rispetto al caso sottoposto al vaglio della Cassazione si evidenzia che l'assicurazione attrice non si era comunque limitata a produrre la quietanza ma, anzi, aveva offerto al giudice un nutrito compendio probatorio quale ulteriore dimostrazione dell'esistenza dei presupposti richiesti ex art. 1916 c.c. (perizia, stralcio della polizza che conferma l'esistenza del c.d. interesse assicurabile e l'evidente copertura del danno da un punto di vista assicurativo, relazione peritale, prova del pagamento).

E infatti il tribunale di Venezia aveva sancito che alla luce della documentazione attorea prodotta risultava pienamente dimostrata l'effettività della surrogazione ex art. 1916 c.c. Ora non ci resta che attendere il responso della Suprema Corte ... ■

Studio legale Caprile&Associati
Via Corsica 21/16 - 16128 Genova

CONFERENZA GNL 2017 EXPO GNL

Napoli
10-11 maggio 2017
Mostra d'Oltremare

**SMALL SCALE
TO LARGE MARKET**
**Strategies & Technologies
towards the
Mediterranean Area**

Convegni ed esposizione

**DIVENTA SPONSOR,
PRENOTA IL TUO SPAZIO**

Contatti: Mirumir srl



+39 02 47451111



www.conferenzagnl.com



segreteria@conferenzagnl.com



Iva, le nuove norme incompiute

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Una nuova normativa per i depositi Iva era stata introdotta dal D.L. 193/2016, che prevedeva, a partire dall'1.4.2017, l'obbligo di versamento dell'Iva nel caso di importazione di beni da paesi Extra-Ue con estrazione per vendita in Italia. Un decreto ministeriale alla firma intende però attenuare quanto previsto dalla nuova normativa, in modo da consentire agli operatori di continuare a estrarre beni dal deposito Iva senza pagamento dell'imposta, al verificarsi di determinate condizioni:

- esenzione in caso di possesso dei requisiti di affidabilità;
- prestazione della garanzia in caso di mancato possesso dei requisiti di affidabilità.

I requisiti soggettivi di affidabilità, che dovranno essere autocertificati dall'operatore, sono i seguenti:

- corretta presentazione della dichiarazione Iva nei tre anni antecedenti l'operazione di estrazione;
- corretta esecuzione dei versamenti, se dovuti, relativi all'Iva risultante dalle ultime tre dichiarazioni presentate alla data dell'operazione di estrazione;
- assenza di un avviso di rettifica o di accertamento definitivo per il quale non sia stato effettuato il pagamento per violazioni relative a emissione e utilizzazione di fatture per operazioni inesistenti, notificati nel periodo d'imposta in corso o nei tre anni antecedenti l'operazione di estrazione;
- assenza della formale conoscenza dell'inizio di procedimenti penali o di condanne penali a carico del rappresentante legale per reati fiscali.

L'operatore che procede all'estrazione deve autocertificare il possesso dei requisiti con una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi dell'articolo 47 Dpr 445/2000. L'attestazione va consegnata al gestore del deposito. Il depositario poi trasmette la dichiarazione all'agenzia delle dogane e/o all'agenzia delle entrate, che provvederanno ai controlli previsti. In mancanza dei requisiti di affidabilità, l'operatore dovrà prestare una garanzia per ottenere l'esenzione e poter continuare, come accade adesso, a estrarre i beni dal deposito con autofattura art. 17, 2° comma, del Dpr 633/72 (reverse charge). La garanzia non è necessaria quando il



Il primo aprile dovrebbe scattare la nuova normativa per i depositi Iva, ma ancora non è definita ...

soggetto che estrae sia in possesso di certificazione AEO, Authorized Economic Operator, o quando sia esonerato ai sensi dell'art. 90 del testo unico delle leggi doganali con la necessità di essere operativo da almeno un anno, non avere carichi pendenti, dichiarare il totale importazioni effettuato l'anno precedente, che corrisponde all'importo massimo esonerato dalla garanzia.

Perché quanto sopra continui a essere applicabile anche dopo il 1° aprile, occorre attendere la firma del decreto ministeriale che abbiamo richiamato in apertura, nonché la sua emanazione. La versione iniziale del D.L. 193/2016 rischiava di mettere completamente su un binario morto i depositi fiscali Iva domestici...infatti tale decreto prevede il materiale pagamento dell'Iva con modello F24 al momento dell'estrazione dei beni dal deposito. Il rischio che i depositi fiscali ai fini Iva possano anche chiudere i battenti non è affatto scongiurato: infatti, la firma del decreto e la sua emanazione si fanno attendere, in quanto non esiste un termine di natura ordinatoria...e la data del primo aprile essendo alle porte, sarebbe un "pesce" poco gradito stando così le modifiche apportate!

Non si capisce come si possa legiferare in maniera così disordinata, lasciando gli operatori nell'incertezza più totale, e, torno a ripetere, con il dirottamento di traffici in altri paesi dell'Unione si verificherebbe un'ulteriore penalizzazione dell'indotto logistico domestico. ■

Le avventure di un grande contenitore

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

E' possibile sviluppare cultura logistica, e formare le nuove generazioni, anche attraverso linguaggi e strumenti non tradizionali di comunicazione. E' inoltre possibile sviluppare cultura logistica, non rinunciando a trasmettere semplici, ma importanti valori. E' quello che hanno intuito alcune aziende, come il Gruppo Tarros, che da 15 anni promuove un importante progetto di comunicazione interculturale basato sul linguaggio figurativo dei bambini e sui "ferri" del proprio mestiere.

Tarros ha provato a modificare infatti, con il progetto, l'immagine stessa del container: non più scatolone chiuso e misterioso, ma luogo aperto, colorato e portatore di scambi culturali e di socialità. Oggi sulle navi della flotta Tarros o sui piazzali nei porti è possibile vedere qualche container giallo abbellito di disegni colorati, che rappresentano l'immaginario dei bambini e la loro visione fantastica del delta del Nilo, di Alessandria d'Egitto, e così via. Si tratta di un'iniziativa che fa di Tarros, oltre che un vettore di merci, anche un vettore di socialità e di scambi culturali.

Giovedì 30 marzo, presso la sede del CAMEC (Centro d'arte moderna e contemporanea), a La Spezia, si è tenuta l'inaugura-

bio interculturale che dal 2002 ha coinvolto bambini, scuole e porti di La Spezia, S. Stefano Magra, Alessandria d'Egitto, Misurata (Libia), Casablanca (Marocco), La Valletta (Malta), Gozo (Malta), Bastia (Francia), Almeria (Spagna). L'iniziativa consente ogni anno a tanti bambini di fare un ideale viaggio interculturale tra i paesi del Mediterraneo. Nel corso dell'anno scolastico i bambini lavorano per immaginare il viaggio che i container compiono, incontrando popoli e culture differenti. Le decorazioni ideate dai bambini sono poi riprodotte all'esterno e all'interno di un vero container, che si trasforma in una galleria d'arte itinerante sulle rotte del Mediterraneo. In questo modo i bambini dei vari paesi comunicano tra di loro con il linguaggio dell'arte, superando le barriere linguistiche e culturali. Gli obiettivi principali del progetto sono l'educazione interculturale e la conoscenza geografica, storica e culturale dei paesi sulle opposte sponde del Mediterraneo.

Tarros, dal 1828, è azienda leader del trasporto container nel Mediterraneo e vive quotidiane esperienze di relazione con gli altri paesi che si affacciano su questo mare. Il Mediterraneo nel tempo ha segnato la storia dell'umanità, ha unito attorno a sé popoli e culture diverse, nomadi e popoli stanziali, deserto

e città, civiltà tradizionali e civiltà moderne, città sempre più moderne con città radicate nella loro storia. E' nel Mediterraneo che sono nate e si sono sviluppate le grandi culture che hanno disegnato l'identità dell'Europa e dei paesi del nord Africa.

E' da questa intuizione e da questo legame che annualmente, presso gli spazi di Nora e Terminal del Golfo (aziende del Gruppo) Tarros ha deciso di promuovere l'evento "Le avventure di un grande contenitore", valorizzando la creatività dei più piccoli per sviluppare comunicazione e intercultura tra i popoli. Per l'edizione 2017 dell'evento, tenutosi presso le officine di Nora, è stato allestito un container da 20 piedi (6 metri di lunghezza), contenente 80 dipinti realizzati dagli alunni delle scuole coinvolte, ispirati alle "bandiere ibride" dell'artista Juan Esteban Sandoval. Si tratta di

vessilli immaginari ottenuti fondendo i colori e gli stemmi di bandiere reali. Attraverso la fantasia e la creatività dei bambini sono state create nuove bandiere portatrici di un importante messaggio di amicizia tra i popoli e simboli di una nuova cultura di integrazione, dove la diversità non è ostacolo, ma risorsa e valore.



Un container della Tarros dipinto dai bambini

razione della mostra "Le avventure di un grande contenitore", promossa dal Gruppo Tarros e curata da Gabriele Landi e Valeria Tognoni. La mostra intende raccogliere e restituire alla città un po' della storia legata all'omonima iniziativa annuale che è giunta quest'anno alla sua quindicesima edizione. Il progetto è un percorso di educazione all'immagine e di scam-

La scelta tra efficienza “virtuosa”

di **Daniele Testi**

Presidente SOS Logistica e presidente commissione Sostenibilità di Assologistica

Ormai da troppi anni il settore della logistica lamenta una scarsa attenzione al valore dei servizi resi e, in ogni comparto della filiera, gli operatori sono costantemente chiamati a ridurre le tariffe delle proprie soluzioni. Vale nel settore dell'autostrasperto, dello shipping, della movimentazione e stoccaggio, dei corrieri, del trasporto aereo e ovviamente anche per il trasporto intermodale e ferroviario, che con fatica prova a recuperare rispetto al tutto strada. Un trend che brucia valore, affidabilità e qualità dei servizi nel nome della ricerca dell'efficienza. Questo è lo scenario che, credo, molti dei lettori di Euromerci potranno condividere. Durante la prima edizione della Biennale della Logistica, tenutasi a Piacenza lo scorso 15 e 16 febbraio, ho avuto la possibilità di moderare la sessione dedicata alla logistica sostenibile, ovvero come la sostenibilità può trasformarsi in opportunità



Nella filiera logistica di tutti i settori, nell'efficienza “viziosa”, si cerca di scaricare in ogni singola fase la pressione competitiva sull'anello più debole: il proprio fornitore

di innovazione. Tra i relatori anche Alberto Accetta, responsabile della filiale italiana della Seacon Logistic, operatore olandese specializzato nell'offerta di soluzioni di supply chain, spedizioni e magazzinaggio. Il tema dell'intervento di Alberto era incentrato sulla scelta che ogni giorno devono affrontare quasi tutte le aziende e i professionisti che operano al loro interno: la scelta tra “efficienza virtuosa” ed “efficienza viziosa”. Dietro a queste definizioni si nasconde una semplice, ma fondamentale differenza: nel primo caso parliamo dello sforzo necessario per ottimizzare i processi, tenere sotto controllo i



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

costi e assicurare l'accesso alle risorse necessarie per generarli, attivando nuovi modelli collaborativi e in generale sforzandosi di identificare e validare nuovi approcci al business. Il secondo caso, invece, descrive una strada assai più facile e più veloce, ma molto, molto rischiosa; è il cammino di chi sceglie sistematicamente di scaricare la pressione competitiva sull'anello più debole della catena: il fornitore. Questo conflitto rappresenta un tema economico, che però non è privo di importanti implicazioni culturali e sociali. Una distinzione non

solo lessicale, ma quasi “filosofica”, che caratterizza due approcci al business diametralmente opposti. Nel caso dell'efficienza virtuosa, l'attività è orientata alla generazione di valore, mentre nel caso in cui la scelta ricada su un percorso di efficienza viziosa, l'organizzazione non solo brucia valore, ma (cosa ancor più grave) rischia di creare, a lungo termine, i presupposti per il diffondersi dell'illegalità.

Da troppi anni gli operatori logistici lamentano una scarsa attenzione da parte della committenza e uno scarso interesse dei grandi media, che sembrano non curarsi del ruolo strategico della logistica e delle infrastrutture per il trasporto delle merci. Da troppo tempo i vari comparti del settore hanno intrapreso una guerra dei prezzi e delle tariffe per accaparrarsi quote di mercato, all'interno di un comparto, come quello della logistica italiana, che cresce, quan-

do va bene, agli stessi ritmi asfittici dell'economia reale, nonostante una forte incidenza dell'export. Quello stesso export che dovrebbe ricordare a tutti noi la vocazione manifatturiera del nostro paese. Quello che il mondo riconosce come made in Italy e che troppo spesso trascura la pianificazione e l'ottimizzazione della propria supply chain affidandosi alla resa “Ex Work”, lasciando cioè che a occuparsi del trasporto e della logistica sia il compratore a destino. Un rifiuto a considerare il processo logistico come parte della catena di creazione del valore ma semplicemente considerato come

ed efficienza “viziosa”

una fonte di problemi e inutili complicazioni.

Ancora una volta, dunque, un approccio che considera le operazioni di logistica e trasporto come un mero servizio accessorio, e dunque meritevole di essere contrattato e acquistato sulla base di una trattativa “muscolare”, attraverso la quale la grande realtà industriale tende a schiacciare il proprio spedizioniere, che a sua volta intraprende una battaglia all’arma bianca con il trasportatore o con

il carrier di turno, per arrivare al 3PL finale che, nel magazzino di partenza o arrivo, scarica una parte della pressione accumulata lungo la catena del valore sulla cooperativa di movimentazione, sui propri operatori e autisti. Certo, questa rappresentazione è molto semplicistica, ma credo efficace, per permettere a nudo gli effetti reali di quella cosiddetta “ricerca dell’efficienza”.

Siamo nell’orbita dunque di due dei principali elementi che caratterizzano la sostenibilità ovvero la dimensione sociale e la dimensione economica, due variabili troppo spesso dimenticate, in favore del terzo caposaldo: la dimensione ambientale. E’ un tema che fatica a emergere, ma la ricerca della sostenibilità come fattore di innovazione e competizione è possibile solo quando si riesce a combinare efficacemente tutte e tre le dimensioni. L’efficienza viziosa rappresenta dunque, a nostro avviso, una falsa soluzione, poiché contrasta con uno di questi tre principi fondamentali, non facendo altro che spostare il problema sulla scrivania (e sulle spalle) di qualcun altro.

Nel suo intervento Alberto non si è limitato alla critica, ma ha anche provato a suggerire l’utilizzo di alcuni strumenti, che potrebbero aiutare a diffondere la cultura dell’efficienza virtuosa, anche laddove il solo stimolo culturale rischi di non trovare terreno fertile, arenandosi nella refrattarietà a quanto sembri astratto, apparentemente non monetizzabile. Convinta del ritorno economico prodotto dall’efficienza virtuosa, Seacon Logistics sta investendo nelle proprie risorse umane, inserendo nei programmi di MBO di propri manager e collaboratori principi misurabili e oggettivabili sulla sostenibilità, innalzando di fatto barriere non più sormontabili, che



“Nell’efficienza ‘virtuosa’, l’obiettivo guida lungo tutta la filiera è di generare valore”, sottolinea Testi

ostacolino e impediscano di scaricare in maniera irresponsabile il fattore efficienza sui soggetti più deboli della catena logistica. Sono quindi al varo parametri che riflettono un sistema di valori condivisi, e che avranno un impatto anche sulla busta paga degli operatori coinvolti in queste scelte.

Abbiamo già parlato in questa rubrica di quanto sia importante il tema culturale per lo sviluppo di un approccio sostenibile; i cambiamenti partono sempre ed esclusivamente dagli atteggiamenti quotidiani delle persone, qualunque sia il ruolo che esse sono chiamate a ricoprire. La ricerca dell’efficienza virtuosa, rispetto a quella viziosa, è una scelta di campo che coinvolge la dimensione etica e culturale di ciascuno di noi. Cambiare la cultura significa anche imparare a rifiutare alcuni inganni del marketing contemporaneo, come l’etichetta che spesso accompagna gli oggetti in vendita online: “consegna gratuita”. Quanti di noi si sono posti il problema di quale messaggio trasmette questo modello? Le nuove tecnologie e la convergenza di sviluppo sull’intelligenza artificiale, il cloud, i big data, la robotica e l’IoT rappresentano una grande opportunità di efficienza e innovazione in ambito logistico, ma occorre rifiutare un costante compromesso al ribasso, imparando a utilizzare i dati in maniera intelligente, per esempio per guidare e orientare scelte consapevoli riguardo ai modelli di consegna al servizio dell’eCommerce, evidenziando in maniera più trasparente le caratteristiche (inclusa la sostenibilità logistica) delle diverse opzioni disponibili; permettendo al consumatore di effettuare una scelta davvero libera, eventualmente rifiutando modelli basati su un’efficienza viziosa, i cui costi nascosti arrecano danno non solo agli operatori logistici ma all’intera collettività. ■

Finanziamento alle aziende: nascono nuove opportunità

Sono già diffusi strumenti come l'anticipo fattura, che vale 87 miliardi di euro, e il factoring per 57 miliardi, ma oggi ci sono le condizioni per lo sviluppo anche di soluzioni innovative basate su tecnologie digitali.

Nascono soluzioni innovative e si sviluppano nuove tecnologie abilitanti, si evolve la normativa, proliferano le startup e entrano nel settore importanti player internazionali: è in pieno fermento in Italia il mercato del Supply Chain Finance, le soluzioni per il finanziamento del capitale circolante che fanno leva sul ruolo di un'impresa all'interno della filiera, oltre che sulle caratteristiche economiche, finanziarie o di business. Eppure, in un contesto in cui il tempo medio di incasso dei crediti commerciali in Italia è di 78 giorni contro una media europea di 47 e quello di pagamento dei debiti ai fornitori di 137 giorni contro una media europea di 65, è evidente la necessità di nuove modalità di finanziamento per le imprese.

E l'opportunità del credito di filiera è ancora in larga parte da cogliere: il mercato potenziale del Supply Chain Finance è pari a 559 miliardi di euro (il totale del montecrediti commerciali a fine 2015), un valore enorme di cui è servito solamente il 26%, pari a un valore di 147 miliardi di euro. Il mercato italiano del credito di filiera oggi è ancora dominato da due soluzioni di tipo tradizionale: l'anticipo fattura, cioè il finanziamento delle fatture non ancora rimosse, che vale 87 miliardi di euro (meno 3,3% rispetto all'anno precedente) e il factoring, la cessione di crediti commerciali vantati da un'azienda verso i debitori, che vale 57 miliardi

(più 1,8%), al cui interno cresce però del 7,7%, fino a 2,8 miliardi di euro, la quota del reverse factoring, la versione che permette ai fornitori di sfruttare il merito creditizio di un'azienda cliente per ottenere prezzi più bassi. Stentano a decollare invece le soluzioni più innovative, come la carta di credito virtuale per la gestione semplificata dei

ricerca portata avanti dall'Osservatorio Supply Chain Finance del Politecnico di Milano.

“La ricerca - spiega Stefano Ronchi, responsabile scientifico dell'Osservatorio - evidenzia un cambio radicale nella velocità di sviluppo del mercato del credito di filiera in Italia: uno svi-

**La valutazione del merito creditizio
Non è un tema solo per le PMI**

	Grandi imprese	Medie imprese	Piccole imprese	Micro imprese
	33%	40%	17%	10%
	38%	37%	8%	17%
	25%	37%	13%	25%
	38%	23%	13%	26%
	Clienti Star	Clienti Critici	Clienti da Monitorare	Clienti da Approfondire
Finanziarie	●	●	●	●
Operative	●	●	●	●

pagamenti tra buyer e supplier, l'inventario finance, cioè il finanziamento delle scorte attraverso una linea di credito, o ancora l'invoice auction, un'asta digitale per investire nelle fatture, e il dynamic discounting, pagamento anticipato a fronte di uno sconto proporzionale ai giorni di anticipo. Ma all'orizzonte ci sono importanti opportunità di crescita per queste soluzioni come conferma la

luppo che, più che nei numeri, si rileva nella nascita di nuove soluzioni, nelle evoluzioni normative che ne abilitano l'adozione, nell'ingresso prepotente di nuovi player e di startup, mentre le tecnologie che si stanno affacciando come blockchain, big data e Application Programming Interface, offrono nuove opportunità”. “Sono passati i tempi in cui il Supply Chain Finance era una



In Italia, il tempo medio di pagamento dei debiti ai fornitori è di 137 giorni contro una media europea di 65

chimera: le soluzioni sono ormai consolidate e rappresentano una certezza per la gestione finanziaria delle imprese”, evidenzia Alessandro Perego, direttore del Dipartimento di ingegneria gestionale e direttore scientifico degli Osservatori Digital Innovation. “Se le imprese italiane riusciranno a operare come network di sistema e non come entità singole, ci sono tutte le condizioni per lo sviluppo in Italia. Per le aziende però è fondamentale scegliere adeguatamente la soluzione da adottare per finanziare il capitale circolante, individuando il giusto mix, secondo la formula migliore per ogni fornitore”.

“Nella valutazione del merito creditizio - aggiunge Federico Caniato, direttore dell'Osservatorio - è auspicabile identificare modalità innovative che permettano alle imprese e ai loro finanziatori di acquisire una migliore conoscenza della filiera integrando diverse fonti informative. In particolare, è opportuno integrare il rating finanziario a quello operativo, che può fornire dati trasparenti e obiettivi utili alle aziende ma anche al mondo finanziario, anticipando situazioni di sofferenza e valutando il potenziale di aziende finanziariamente deboli ma meritevoli di sostegno”.

Le startup. Sono circa 50 le startup in ambito Supply Chain Finance nate dal 2009 alla prima metà del 2016 a

livello internazionale. Un fenomeno crescente, con una spinta guidata dai paesi anglosassoni (UK e Australia in primis), in cui però il nostro paese è protagonista: 22 tra le startup della rilevazione effettuata dall'Osservatorio hanno headquarter nei paesi anglosassoni, 6 in Italia. Le attività delle startup si concentrano in particolare sull'accesso al credito delle Pmi con soluzioni molto flessibili e facilmente adattabili a contesti diversi e variabili. I business model si focalizzano principalmente sulla tipologia di finanziamento e sullo strumento tecnologico sottostante. “Il fermento che si percepisce tra le startup - afferma Antonella Moretto, direttore dell'Osservatorio in Italia - presuppone nuovi spazi di mercato. Tra i servizi offerti, è forte il bisogno di una gestione della liquidità più efficace ed efficiente, soprattutto per le Pmi, ma emerge uno spazio di mercato lasciato scoperto dagli operatori più tradizionali e meno propensi all'innovazione”.

Le piattaforme. La stragrande maggioranza dei provider di finanziamento in Italia, per lo più banche e factor locali, eroga il servizio senza il supporto di una piattaforma dedicata. Un fenomeno, con l'eccezione dei grandi gruppi bancari nazionali che hanno abbracciato convintamente la via della digitalizzazione, che denota un atteggiamento

conservativo dell'offerta, anche per una domanda ancora poco consapevole delle potenzialità del Supply Chain Finance. Le piattaforme disponibili e più utilizzate in Italia sono “chiuso” e abilitano una relazione univoca tra impresa cedente e provider di finanziamento, mentre i paradigmi più competitivi non hanno ancora attecchito. Ma le grandi banche internazionali stanno introducendo in Italia dinamiche di finanziamento in ambito Supply Chain Finance innovativo, sfruttando le piattaforme fintech in modalità “open finance” e “double open” emergenti a livello europeo.

L'integrazione tra rating operativo e finanziario. Nel 40% delle aziende non si evidenzia una corrispondenza tra il rating finanziario e quello operativo, frutto dell'analisi di prestazioni come tempi, costi, qualità, conformità dei fornitori. Lo rivela l'analisi condotta dall'Osservatorio su dati relativi a 143 imprese italiane di diversa dimensione. Eppure, nella valutazione del merito creditizio sarebbe auspicabile un'integrazione di questi due rating attraverso modalità innovative che permettano una migliore conoscenza della filiera. Imprese di medie, piccole o micro dimensione soffrono in modo pressoché simile le situazioni in cui un ottimo rating operativo non è adeguatamente rispecchiato in quello finanziario (rispettivamente nel 24%, 28% e 34% dei casi). In diverse aziende industriali il rating operativo rilevato su un fornitore e i dati finanziari disponibili vengono già integrati per una miglior valutazione della base di fornitura, ma nessuna azienda tra quelle analizzate oggi scambia in modo strutturato queste informazioni con i propri istituti finanziari per facilitare l'accesso al credito dei propri fornitori. ■

Lo sviluppo sta nella “rete”

Matteo Gasparato, presidente dell'interporto di Verona e dell'Unione interporti riuniti, parla di programmi per migliorare la competitività sia della struttura veronese sia del nostro sistema logistico nazionale.



MATTEO GASPARATO

L'interporto Quadrante Europa di Verona è una delle eccellenze logistico-trasportistiche del nostro paese e dell'Europa. Posto all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud) e Serenissima (direttrice ovest-est), nonché all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie, la strategica infrastruttura veneta si estende su una superficie di 2,5 milioni di mq, con espansione prevista fino a 4,2 milioni. Questo sistema infrastrutturale, gestito e ideato dal Consorzio Zai, ha importanti progetti per il futuro, dei quali abbiamo parlato con il presidente del Consorzio Matteo Gasparato, che presiede anche l'Unione interporti riuniti-Uir.

A METÀ 2016 AVETE ANNUNCIATO IL PROGETTO DI PROGRAMMA DI SVILUPPO DELL'INTERPORTO IN COLLABORAZIONE CON LE RFI, RETE FERROVIARIA ITALIANA: LO VOGLIAMO SINTETIZZARE?

Il progetto intende realizzare nel prossimo decennio un'infrastruttura di scambio ferro/gomma che risponda in maniera funzionale ai moderni flussi di traffico intermodali (treni lunghi fino a 750 metri, standard europeo) fra Italia e nord Europa e nell'area della Valle Padana. Con questi interventi Quadrante Servizi (gestore dei servizi amministrativi, tecnici, informatici dell'interporto, ndr) diventerà il maggiore distretto europeo a servizio del trasporto combinato lungo il corridoio Ten-T scandinavo-mediterraneo. Sarà poi al servizio del bacino di traffico del corridoio mediterraneo con la realizzazione della nuova linea alta capacità/velocità Brescia-Verona.

IL TUTTO AVVERRÀ CON QUALI TEMPISTICHE?

Una prima fase di interventi riguarda tre aree di sviluppo per l'interporto, oltre alle opere per migliorare la viabilità stradale di accesso ad autostrade e tangenziali. Sarà realizzato un nuovo fascio arrivo/partenze direttamente connesso alla direttrice del Brennero e con la linea per Bologna; ci sarà poi un nuovo terminal di carico e scarico con gru a portale e area di stoccaggio, associato al nuovo fascio arrivo/partenze. Verrà spostato il settore automotive

in un'area a ridosso della tangenziale o in alternativa nelle vicinanze della linea Verona-Mantova, realizzando un polo dedicato di rilievo internazionale. Prevista, infine, la connessione del Quadrante Europa con la direttrice Torino-Venezia-Trieste per la lavorazione del traffico combinato, intermodale-marittimo, nell'Alto Tirreno.

COSA PREVEDE INOLTRE IL PROGRAMMA?

Per quanto riguarda la seconda fase di interventi si prevede il completamento dell'area a nord di Quadrante Europa. I tre nuovi binari che saranno realizzati potranno essere ampliati, creando un fascio arrivi/partenze di dieci binari e un nuovo terminal dedicato alla gestione dei flussi di traffico con i principali porti del Tirreno e dell'Adriatico. Ovviamente l'offerta dei nostri servizi non dimentica aspetti ausiliari come l'officina ferroviaria, necessaria per la manutenzione dei carri e le locomotive.

L'AUTHORITY DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI HA DI RECENTE RICONOSCIUTO QUADRANTE SERVIZI COME GESTORE UNICO DELLE MANOVRE FERROVIARIE DELL'INTERPORTO, SCALO COMPRESO. UN AVALLO ULTERIORE AL PROGETTO SOPRA DESCRITTO?

Questa decisione ci rende orgogliosi e per la società è stato un risultato conquistato sul campo: ricordo che nel 2016 il Quadrante ha lavorato 16.194 treni merci, un più 7,4% rispetto al precedente record storico, quello dell'an-

no 2015. Tutto ciò gratifica l'intenso lavoro svolto negli anni nel creare un modello organizzativo dell'attività di manovra ferroviaria di ultimo miglio, fattore fondamentale per far emergere il Quadrante Europa di Verona come distretto leader in Italia e in Europa nel traffico ferroviario merci.

VENTIDUE INTERPORTI, QUASI 40 MILA MQ E TANTA DISOMOGENEITÀ: QUESTA LA FOTOGRAFIA DEGLI INTERPORTI ITALIANI. COME VENIRE A CAPO DI TALE SITUAZIONE, RIUSCENDO AL CONTEMPO A RENDERE EFFICIENTE IL SISTEMA?

■ Dal mio punto di osservazione devo dire che è stato intrapreso un cammino importante di regolamentazione del settore, sebbene non sia ancora completato. Come categoria stiamo lavorando per un nostro riconoscimento a livello nazionale. Nel quadro di questo riconoscimento ciò che reputiamo essenziale è il potenziamento dei collegamenti ferroviari fra gli interporti e le reti principali. Alcuni interporti sono già adeguatamente collegati, ma non è così per tutti nel nostro paese, mentre è invece importante che tutti gli interporti che afferiscono alla rete nazionale siano riconosciuti in quanto tali e abbiano la stessa efficienza di connessioni alla rete ferroviaria. Un adeguamento indispensabile, se vogliamo che tali infrastrutture diventino quella "piattaforma logistica" strumentale all'industria e alla logistica nazionale. In questo senso stiamo già collaborando attivamente con Rfi, affinché nell'arco di qualche anno ci sia una piena efficienza del settore.

SENZA UNO SBOCCO (ADEGUATO) AL MARE LA CATENA LOGISTICO-TRASPORTISTICA PERÒ NON PUÒ REGGERE. CONCORDA?

■ Per evitare che le grandi opere infrastrutturali si trasformino in uno strumento che consenta ai porti del nord

Europa di far pervenire più velocemente le merci in Italia, anziché nel senso opposto, dobbiamo fare in modo che i grandi nodi infrastrutturali del nord Italia non restino isolati, bensì vengano messi in un più efficiente collegamento con il resto della rete ferroviaria nazionale. Questa rete deve comprendere in modo efficiente tutti i nodi, quali interporti e autorità portuali. Se invece la rete rimane efficiente solo fino a Verona, o a Novara o Milano, i nostri scali appariranno sempre più come hub di secondo piano rispetto ai porti del nord Europa e dal punto di vista logistico avremo un ruolo marginale nel Continente.

COME SI ESCE DA QUESTA IMPASSE?

■ Il nostro compito come Unione interporti riuniti è far sì che le piattaforme interportuali fungano da retroporto per i porti italiani, ottimizzando le infrastrutture con diverse azioni che stiamo già elaborando e proponendo, devo dire con disponibilità da parte delle nostre ferrovie. Puntiamo dunque su un collegamento efficiente ed efficace fra porti e interporti, anche per rispondere al fenomeno del gigantismo navale, evitando così di fare interventi solo sulla lunghezza delle banchine. Ma il collegamento efficiente si gioca anche dal punto di vista del servizio offerto: penso ad esempio ai corridoi doganali e agli standard di condivisione dei dati che servono per rendere il flusso logistico fluido ed efficiente.

UN SUO PARERE SULLA RETE UIRNET...

■ Da oltre dieci anni gli interporti sono promotori di questa rete, un servizio di innovazione tecnologica rivolto al trasporto merci, grazie alla quale gli

autotrasportatori possono entrare in connessione con rete ferroviaria, aree interportuali e autorità portuali, così da programmare i tempi di arrivo in queste aree nel momento in cui l'accesso è

Veduta aerea di strutture dell'interporto veronese



più efficiente, eliminando tempi morti, consumi di risorse e - indirettamente - perdita di Pil. Da tempo poi la Uir collabora con Uirnet e con l'agenzia delle dogane per i cosiddetti "corridoi doganali", sia stradali sia ferroviari, che consentono di guadagnare tempo nelle operazioni di sdoganamento della merce, elemento questo di competitività e di attrazione di traffico nei porti italiani.

... E UNO SULLO STATO DELL'ARTE DEGLI INTERPORTI ITALIANI.

■ Il nostro settore ha mandato importanti segnali di sviluppo e alcune nostre strutture sono riuscite a risolvere difficoltà dal punto di vista del bilancio. Grazie ad alcuni interventi di riorganizzazione e a un buon lavoro in team abbiamo risolto situazioni complesse. Ora ci aspettiamo che il governo valuti le proposte di legge consegnate da Uir, fra le quali vi è anche l'idea della contribuzione alle spese vive delle nostre strutture (in primis sicurezza, manutenzione e gestione) con una quota del transato doganale come forma di autofinanziamento. ■

Contship: crescono i volumi, in una portualità complessa

“Il Gruppo ha aumentato le sue attività nel 2016, ma le possibilità di sviluppo future sono anche legate alla soluzione di problematiche connesse con la gestione della logistica nazionale, dell’intermodalità, del contenimento di tasse e costi aziendali”, dice Daniele Testi.



DANIELE TESTI

Nel 2016, i terminal partecipati dal Gruppo Contship Italia hanno aumentato i volumi movimentati dell’1,7% rispetto al 2015, mentre le attività di trasporto intermodale sono cresciute sul versante sia dei traffici marittimi sia di quelli continentali con una crescita dei volumi complessivi del 9,7% sull’anno precedente. Per quanto riguarda i terminal portuali italiani, quindi escluso quello di Tangeri, la crescita sale al 4,8%. Ciò significa, come sottolinea Daniele Testi, direttore Marketing & Comunicazione Corporate del Gruppo, che “Contship sta rafforzando la sua posizione di protagonista nel traffico marittimo di container del nostro paese, infatti ne movimentata il 49,7% del totale. Posizio-

ne da protagonista che svolge anche nel traffico intermodale dei container, ricoprendone una quota di mercato pari al 25%”.

Dati, quelli fatti segnare da Contship certamente importanti. Però, come nota Testi, “devono essere letti in una visione più generale, vanno inquadrati, per darne una corretta valutazione, nello scenario della portualità italiana. In questa ottica, ad esempio, si constata che non si è ancora riusciti a recuperare totalmente i livelli di traffico fatti segnare nel 2007, ossia nella fase pre crisi. Il gap è minimo, meno 0,1% con un risultato ancora più negativo se però consideriamo gli hub dedicati transshipment, dove nel 2007 venivano movimentati 4,9 milioni di teu, scesi nel 2016 a 3,5 milioni, con una perdita in media del 3% l’anno. Diversamente i porti regionali dedicati principalmente alle importazioni ed esportazioni, hanno recuperato i volumi pre crisi con una crescita media annua del 2,2%. Quindi, il Gruppo Contship cresce, migliora le proprie performance, ma in un contesto non facile e non favorevole per investimenti che richiedono piani e regole certe sul lungo periodo”. La portualità italiana, infatti, stenta a decollare. “La principale motivazione di questa difficoltà, per quanto riguarda i porti regionali, sta nella loro dipendenza dalla situazione economica del paese, sono legati all’andamento del nostro Pil, al nostro export-import. Ossia, non ‘giocano’ la partita a livello internazionale, europeo. ‘Giocano’ solo

in casa, e su aree limitate. Napoli e Salerno servono essenzialmente la Campania e i territori limitrofi, come il basso Lazio, Genova il Piemonte, la pianura padana e la Lombardia, Ravenna l’Emilia Romagna. Per quanto riguarda la Contship, grazie alla posizione e all’organizzazione del terminal di La Spezia e ai servizi intermodali che il Gruppo ha realizzato in proprio, con la sua impresa ferroviaria Oceanogate, l’operatore Hannibal e la piattaforma intermodale di Melzo, si è riusciti a superare questo limite, offrendo non solo 200 collegamenti settimanali



sulla Lombardia, Emilia e Triveneto ma anche servizi oltralpe, in particolare in Svizzera”. Il Gruppo Contship lo ha fatto, ma realizzando “in casa” l’intera filiera. La soluzione, come del resto dimostra l’organizzazione dei porti del nord Europa, non si trova esclusivamente sulle banchine di uno scalo. “Queste ultime sono solo un motore al servizio di quanto c’è dietro: la logistica portuale è un supporto, anche se rilevante, all’intera

supply chain marittimo-terrestre. Se il segmento del trasporto su terra non è efficiente, la portualità ne paga il prezzo in fatto di competitività”, sottolinea Testi. Da questo punto di vista, è evidente che il problema storico della portualità italiana è la debolezza dell’intermodalità mare-ferro. Nel porto di Amburgo operano molte imprese ferroviarie: il treno è il naturale “prolungamento” della nave. Nei nostri scali, tolti quelli di La Spezia e di Trieste, la presenza del treno è troppo debole. “La ‘cura del ferro’ è l’unica soluzione per dare sbocchi nuovi ai porti italiani, è l’unica opportunità per aggredire i mercati internazionali, oltre che rappresentare un notevole passo avanti in termini di sostenibilità ambientale, in quanto permetterebbe un minor peso dell’autotrasporto sulle lunghe distanze”, dice Testi. E’ auspicabile, perciò, che la nuova strada imboccata dal governo e, in particolare, dal ministro Graziano Delrio, che ha come obiettivo un rilancio dell’intermodalità, possa rapidamente affermarsi. In attesa che arrivino i miglioramenti sulle infrastrutture ferroviarie, ci sono ancora enormi margini per ottimizzare la competitività del treno guardando alle manovre ferroviarie nei porti e alle differenze normative sull’organizzazione del lavoro e sulla flessibilità di accesso degli operatori alle linee rispetto a quanto è possibile fare oltrealpe.

Problemi ancora più complessi s’incontrano nel settore del transhipment. Un settore dove la concorrenza nel Mediterraneo è molto forte e dove i nostri porti sono ancora poco competitivi. Infatti, siamo costretti a confrontarci con porti esteri che hanno tasse di ancoraggio, costo dei servizi tecnico-nautici, costi dell’energia e costi del lavoro (da non confondere con i salari) molto più bassi dei nostri. C’è da aggiungere che gli operatori del settore, come le grandi linee di navigazione, stanno sempre più concentrandosi attraverso alleanze ed acquisizioni

CONTSHIP E I CLIENTI

Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia, ha così commentato i risultati 2016 dell’azienda: “I numeri dimostrano come il nostro Gruppo offra soluzioni di valore per i clienti, in un momento in cui sono quanto mai necessarie. Il settore dello shipping continua a essere caratterizzato da instabilità e forte competizione, con le compagnie di navigazione impegnate a riorganizzare i loro network di servizi. Contship rinnova il proprio impegno e la propria determinazione con tutti i clienti quale partner solido e affidabile. Lo sviluppo dell’offerta di soluzioni integrate di trasporto port-to-door rimane il principale obiettivo del Gruppo. Presso i terminal Contship, con i treni e con i camion rosa, Contship continua a investire, con una prospettiva di lungo termine, per supportare le esigenze dei clienti diretti e della merce”.

Terminal Contship

(l’attività container nel 2016, dati in teu)

Fonte: Contship

Italia	2016	2015
MCT - Medcenter Container Terminal	2.797.000	2.547.000
CICT - Cagliari International Container Terminal	671.000	686.000
LSCT - La Spezia Container Terminal	1.172.000	1.196.000
TCR - Terminal Container Ravenna	204.000	212.000
SCT - Salerno Container Terminal	375.000	341.000
Marocco		
Eurogate Tangier	1,167,000	1,295,000

e scelgono i porti dove posizionarsi con estrema cautela dovendo concentrare in essi grandi quantità di volumi. Inoltre, il transhipment, oggi necessario sia perché la grandi navi non possono fermarsi in ogni scalo sia perché necessitano di fondali profondi, è percepito dai caricatori come un “rallentamento”, poco funzionale, nel percorso della merce. E’ evidente quanto in questa ottica diventi importante il tema dei costi e dell’efficienza. In realtà è proprio grazie al ruolo dei grandi hub che la connettività ed efficienza del sistema è aumentata e permette alle linee di offrire ai caricatori un numero più ampio di combinazioni tra porti di origine e destinazione di quanto non sia possibile offrire con servizi diretti.

Tornando alla Contship, Gioia Tauro ha recuperato un pò dei volumi persi dal 2007, anno da cui rimane però ancora

distante con una differenza del 19%. Si potrebbe fare di più. “Lo scalo calabrese compete nel settore grazie alla sua posizione geografica e alle infrastrutture e sovrastrutture in grado di ospitare le navi di nuova generazione. Ben diversa è la situazione delle zone industriali che lo Stato ha realizzato nell’area retroportuale e che, a differenza del terminal container, non hanno mai saputo attrarre investimenti e generare valore per il territorio. E’ auspicabile inoltre che Gioia Tauro aumenti il proprio ruolo di gateway sfruttando i suoi collegamenti via ferrovia con la cosiddetta ‘banana blu’, e in primis verso i mercati di produzione e consumo del Sud Italia e della Sicilia, differenziandosi da altri competitor in nord Africa o nel Mediterraneo orientale che non possono offrire questo tipo di connettività terrestre”, sottolinea Testi. ■

XPO Logistcs, un ottimo 2016

“Abbiamo raggiunto risultati record nel quarto trimestre. L'Europa ha contribuito in modo significativo a questi risultati e, in particolare, l'Italia è un mercato che per noi promette molto bene”, sottolinea Troy Cooper, Chief Executive Officer per l'Europa.



TROY COOPER

XPO Logistics è uno dei primi dieci provider mondiali di soluzioni logistiche. Con la sede centrale posta a Greenwich, Connecticut, Usa, serve più di 50 mila clienti in tutto il mondo, con una rete altamente integrata che conta oltre 87 mila dipendenti, operanti in 1.425 sedi in 34 paesi. Il centro operativo europeo è a Lione, in Francia, mentre dispone di 43 siti in Italia e due nella Svizzera italiana. Abbiamo intervistato Troy Cooper, Chief Executive Officer di XPO Logistics Europe.

XPO LOGISTICS HA DA POCO ANNUNCIATO I RISULTATI FINANZIARI SIA DEL QUARTO TRIMESTRE DELL'ANNO SCORSO SIA DELL'INTERO 2016. COME VALUTATE TALI RISULTATI?

■ A livello globale, il 2016 è stato un anno molto positivo per XPO Logistics. Abbiamo raggiunto risultati record per il

quarto trimestre, in termini di utile netto, cash flow operativo, Ebitda rettificato e free cash flow. L'Europa ha contribuito in modo significativo a questi risultati, guidati dalle capacità di integrazione delle nostre attività europee nella rete globale di XPO Logistics.

IN DETTAGLIO, COME SONO ANDATE LE COSE NEI VOSTRI DUE SEGMENTI OPERATIVI, TRASPORTO E LOGISTICA? QUALI PENSATE, ANCHE IN OTTICA FUTURA, ABBIA MAGGIORI POSSIBILITÀ DI SVILUPPO?

■ Nel 2016, entrambi i nostri segmenti operativi hanno raggiunto buoni risultati sia a livello europeo sia a livello globale. In particolare, in Europa, l'unità di business Supply Chain Europe ha visto una forte crescita organica, l'anno scorso abbiamo acquisito nuovi business nella contract logistics pari a oltre 325 milioni di euro. La domanda maggiore proviene principalmente da due settori: l'eCommerce e la gestione della catena del freddo. L'unità di business Supply Chain Europe ha registrato una crescita del fatturato del 7,7% a tassi di cambio costanti, su base annua, guidata dalle nostre attività in Gran Bretagna, Italia e Olanda. Inoltre, nonostante il calo del prezzo del greggio, l'unità di business Transport Solutions ha registrato una crescita del fatturato dell'1,8% a tassi di cambio costanti.

SIETE UN'IMPRESA CHE OPERA IN 34 PAESI, IN TUTTO IL MONDO. QUINDI, CONSTATATE QUOTIDIANAMENTE L'ANDAMENTO DELL'ECONOMIA GLOBALE.

QUALI SONO LE SUE SENSAZIONI A RIGUARDO?

■ In generale, le tendenze dei sistemi produttivi e dell'economia sono favorevoli al nostro settore. Quando parliamo di industria, parliamo di un'industria di grandi dimensioni, che cresce, che guarda a sempre nuovi settori di mercato non ancora “penetrati” e che manifesta una tendenza verso l'esternalizzazione. Inoltre, molte aziende che attualmente esternalizzano tendono a consolidare i loro rapporti con gli operatori della supply chain. Questo è vero soprattutto per le grandi aziende con molteplici mercati finali o che hanno una presenza multinazionale. Tutte queste dinamiche giocano a nostro favore. Infatti, si “incrociano” con i nostri punti di forza, con la nostra capacità di ragionare in termini di economie di scala, con l'ampia gamma di servizi che offriamo, con le nostre avanzate soluzioni tecnologiche, nonché con le nostre posizioni leader in settori in rapida crescita.

XPO LOGISTICS HA RECENTEMENTE INCREMENTATO LA SUA PRESENZA IN ITALIA, ANCHE ATTRAVERSO ACQUISIZIONI D'AZIENDA. EVIDENTEMENTE CREDETE NEL NOSTRO MERCATO. PARTENDO DA QUALI CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI?

■ XPO Logistics è una società multinazionale, ma crediamo nella scelta di creare legami con i territori dove operiamo. L'Italia, in particolare, è un mercato che promette molto bene per noi. L'esternalizzazione dell'e-fulfillment, dove siamo leader nell'Europa occidentale,

L'AUTOMAZIONE DEI PROCESSI

I depositi della supply chain di XPO Logistics si stanno trasformando in centri high-tech composti da una combinazione di sistemi automatizzati e robotica. Tale evoluzione permette di adattarsi con maggiore flessibilità al crescente ritmo di cambiamento delle esigenze del cliente, specie con la rapida ascesa dell'eCommerce. L'azienda ha sviluppato una vasta competenza nella logistica automatizzata per raccogliere le sfide legate alla gestione degli stock, alla precisione e alla velocità richieste da vari settori, in particolare dall'eCommerce, dalla moda e dall'elettronica. Oggi l'azienda è in grado di progettare, sviluppare, avviare e gestire progetti su larga scala con grande velocità, creando nuove e significative efficienze per i clienti. Ad esempio, i suoi siti sono in grado di offrire un servizio di personalizzazione immediata dei prodotti, molto vicina al fulfilment. XPO Logistics crede che gli investimenti in tecnologia, oltre a migliorare il servizio offerto ai clienti, possano migliorare anche le condizioni di lavoro degli addetti ai depositi, permettendogli di concentrarsi sui servizi a valore aggiunto che consolidano il rapporto con il cliente, migliorandone il livello di soddisfazione.

È stato nel 2016 un driver di crescita e continua a essere il nostro maggiore focus per il 2017. L'eCommerce in Italia cresce a doppia cifra, fornendoci molte opportunità per supportare, in modo più efficiente e a costi ridotti, retailer del mass market e del lusso, società di eCommerce e produttori, nella gestione delle loro attività di logistica e di supply chain. L'Italia ha anche un particolare vantaggio di mercato: i prodotti Made in Italy, desiderati in tutto il mondo. C'è

CLIENTI E, CONTEMPORANEAMENTE, ACCRESCERE GLI UTILI E RIDURRE I COSTI. CERTAMENTE UNA STRATEGIA VINCENTE, IN QUANTO DIRETTA A INCIDERE SU OGNI VERSANTE DELL'ATTIVITÀ, MA ASSAI COMPLESSA. CHE VALUTAZIONE DÀ DEI RISULTATI RAGGIUNTI?

Abbiamo raggiunto grandi traguardi nel 2016. Nell'America del nord, ad esempio, le nostre unità less-than-truckload e intermodale hanno raggiunto miglioramenti di servizio record, in alcuni

miglior per le spedizioni a casa di merce pesante. In termini di crescita dell'utile e di riduzione dei costi, i risultati del quarto trimestre del 2016 che XPO Logistics ha annunciato sottolineano che siamo sulla strada giusta e che l'andamento è positivo.

IN PARTICOLARE, CHE RUOLO GIOCANO RISPETTIVAMENTE LA TECNOLOGIA E LA FORMAZIONE DEL PERSONALE NEL TRADURRE IN REALTÀ E IN SUCCESSI QUELLA CHE ABBIAMO CHIAMATO PRIMA UNA VOSTRA "LINEA GUIDA"? L'"UOMO" HA ANCORA UN RUOLO IMPORTANTE, IN UN MONDO SEMPRE PIÙ VIRTUALE?

Noi crediamo che l'information technology può veramente rivoluzionare la supply chain. Questo è il motivo per cui investiamo circa 425 milioni di dollari ogni anno per innovare i servizi, già di prim'ordine, che forniamo ai nostri clienti. Questa, però, è solo una faccia della medaglia, l'altra è che mettiamo la nostra tecnologia nelle mani di un personale ben addestrato e che contiamo sui loro feedback nell'ottica di raggiungere ulteriori miglioramenti. Le persone che lavorano in XPO Logistics si interfacciano ogni giorno con i nostri clienti e desideriamo che lo facciano al meglio. Questo è il motivo per cui continuiamo a investire nel nostro personale attraverso percorsi di formazione relativi a ogni livello e tipologia di lavoro, dal Red Graduate Program per formazioni manageriali alle formazioni per chi si occupa di vendite esterne e così via. ■



"I nostri magazzini si stanno trasformando in centri high-tech grazie a sistemi automatizzati e alla robotica", dice Cooper

ancora un alto potenziale inutilizzato in questo contesto e siamo fiduciosi che ci saranno molte opportunità interessanti per noi in futuro.

LA "LINEA GUIDA" CHE LA VOSTRA IMPRESA SI ERA POSTA L'ANNO SCORSO ERA DI "MIGLIORARE IL SERVIZIO AI

casi migliorando i livelli di servizi già considerati al top, o quasi, del settore. Nel 2017, uno dei nostri obiettivi principali è proprio quello di continuare su questa strada. Abbiamo introdotto una nostra nuova tecnologia nelle attività di intermediazione in Europa e abbiamo sviluppato un nuovo servizio clienti sull'ultimo

MILANO

La sfida delle aree dismesse

Milano sta vivendo una stagione straordinaria di crescita. E' una città globale con grandi progetti e mai come ora attrae rilevanti investimenti stranieri. E' la capitale delle start up che rappresentano da sole un quinto di quelle italiane. Milano e la Lombardia si trovano nella parte più funzionante del sistema infrastrutturale italiano ancora penalizzato da diversi problemi. Si stima che per via delle inefficienze logistiche in Italia perdiamo circa il 2% del Pil, pari a 34 miliardi di euro. Un vero autogol per la crescita e un freno per le potenzialità del nostro territorio. E' significativa, ad esempio, l'odierna situazione dei trasporti eccezionali, un settore che, dopo i recenti incidenti, è in gravi difficoltà perché in attesa di disposizioni precise. Un problema che investe non solo le imprese di trasporto, ma tutto il sistema produttivo italiano. Nel contesto dello sviluppo della Città metropolitana è di grande rilevanza il tema delle infrastrutture immateriali e la necessità di una rivoluzione digitale anche per interconnettere cittadini e imprese al mondo dei trasporti locali", ha detto Carlo Sangalli, presidente della Camera di commercio, intervenendo all'edizione 2017 della Mobility Conference, svoltasi nel capoluogo lombardo. Luci e ombre, quindi, sulla situazione lombarda e su quella di Milano. Un quadro che è stato ripreso anche da Gianfelice Rocca, presidente di Asso-lombarda: "Quello che serve sui temi della mobilità è una forte cooperazione tra Città metropolitana e Regione, una grande alleanza tra pubblico e privato. La mobilità va inserita nel



Milano, il Naviglio Grande

quadro di una grande visione strategica. Coerente con l'ambizione alla leadership del nostro territorio, in Italia e in Europa, e capace di una governance innovativa ed efficiente. Il nostro appello alla Città metropolitana e alla Regione Lombardia è semplice: serve innanzitutto tra voi una grande cooperazione istituzionale. Nessuno può immaginare di separare il successo dell'attrattività e dell'inclusività di Barcellona da quello della Catalogna. Serve una visione strategica comune di lungo periodo, scandita su obiettivi e gap da recuperare a prescindere dal colore politico delle amministrazioni. E serve, ribadisco, una grande alleanza pubblico-privata, estesa dalle istituzioni pubbliche milanesi e lombarde a tutti i soggetti protagonisti dell'economia e del mercato, della cultura e del terzo settore del nostro territorio. Coniugata sull'asse sia urbanistico e infrastrutturale sia economico e sociale. Regole incentivanti di recupero edilizio energetico-ambientale, trasformazioni pubbliche come leva per quelle private, un forte rapporto con le Università. E' da questo modello già perseguito da anni che altrove si producono soluzioni innovative come il sistema operativo CityOs, che Barcellona sta

sviluppando come propria piattaforma digitale per raccogliere in tempo reale tutti i big data del traffico, della sua congestione, dei flussi e punti di picco, della localizzazione e offerta dei trasporti pubblici, dei parcheggi

disponibili, dei lavori in corso, dell'inquinamento".

"C'è una grande occasione - ha concluso Rocca - per inquadrare mobilità e recupero urbano in una comune visione strategica: la sfida delle grandi aree da recuperare. Penso all'area Post-Expo, di 1,1 milioni di mq, e al progetto di riconversione e valorizzazione destinato a ospitare il Parco della scienza, del sapere e dell'innovazione. Penso alla Città della salute a Sesto San Giovanni, in una superficie di 1,4 milioni di mq che rappresenta la soluzione per la riconversione della più grande area ex industriale d'Europa, ma insieme l'avvio di un polo per un settore economico, quello della salute, d'importanza strategica per Milano. Penso al progetto Westfield Milan a Segrate, in un'area di 600 mila mq: l'ex dogana è avviata a divenire la shopping destination più grande d'Europa. Penso agli ex scali ferroviari milanesi, con 7 aree per un totale di oltre 1,2 milioni di mq, dalla cui destinazione dipende la maggior trasformazione diffusa sul territorio milanese di aree oggi dismesse". ■

Il servizio Home Delivery di Fercam

Una logistica sempre al passo con i tempi.

Con un tasso di crescita degli acquisti pari al 16,9% e un fatturato di 24,2 miliardi nel 2016, il mercato dell'eCommerce italiano sta vivendo una crescita esponenziale. Oggi sono più di 17,7 milioni gli italiani che effettuano regolarmente acquisti online; il 46% di questi sono prodotti consegnati direttamente a casa dell'acquirente.

In sintonia con questo sviluppo e con le esigenze logistiche che ne derivano, Fercam in questi ultimi anni ha costantemente potenziato il proprio settore **Home Delivery**, un servizio che si occupa di tutte le consegne ad alto valore

Fercam Home Delivery è specializzata nella consegna e montaggio di elettrodomestici, oggetti di arredamento e attrezzi per il fitness. Ma anche nell'installazione di espositori in punti vendita e show room, nell'installazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche quali distributori di bevande o macchinari per l'estetica presso saloni di bellezza. Il servizio Fercam Home Delivery si rivolge quindi sia a privati che ad aziende che cercano un servizio completo e professionale in risposta alle loro esigenze. Il servizio, in collaborazione con i grandi Megastore, è in grado di gestire anche tutte le consegne di ordini effettuati



aggiunto a privati e/o aziende. Dunque non una semplice consegna, ma una consegna su appuntamento, al piano, con disimballo, posizionamento e, ove necessario, con il relativo montaggio tramite operatori specializzati. Queste consegne prevedono sempre anche il ritiro degli imballi con conseguente smaltimento nel rispetto della normativa vigente e con un notevole beneficio a favore dei clienti.

dai clienti direttamente presso i punti vendita ma per le quali è stato richiesto anche un servizio di consegna e montaggio professionale. Come Technical Courier Fercam movimentava apparecchiature e componenti ad alto contenuto tecnologico che richiedono l'impiego di almeno due operatori specializzati, automezzi con dotazioni tecniche specifiche quali sponde idrauliche, sistemi multipli di



ancoraggio e, in caso di necessità, anche di gru.

Il servizio Home Delivery può essere richiesto per tutte le spedizioni Fercam. Questo servizio a valore aggiunto è disponibile sia per le classiche spedizioni nazionali e internazionali sia per le spedizioni aeree e marittime. Per queste ultime, se necessario, Fercam è in grado anche di offrire la consulenza doganale con tutti gli adempimenti previsti per le operazioni di sdoganamento. ■



Porto di Taranto: ancora solo “promesse”?

In un convegno, sottolineati gli impegni finanziari del governo per adeguare lo scalo alle odierne esigenze. Una ricerca sugli obiettivi da perseguire presentata dal centro studi SRM.

di **Paolo Giordano**

La storia del porto di Taranto, una storia fatta di promesse e di impegni non mantenuti, o mantenuti solo in parte, l'abbiamo raccontata spesso su Euromercati. L'abbiamo raccontata perché lo scalo tarantino, non dimentichiamolo, è quello per noi più vicino al canale di Suez, è quello che ha nel panorama portuale italiano più possibilità di ritagliarsi spazi retroportuali vitali, è quello che ha migliori collegamenti ferroviari con il centro-

(un terminal con una capacità fino a due milioni di teu) e che hanno “restituito”, il 29 settembre del 2015, all'Autorità portuale, per trasferirsi nel porto del Pireo. Tutto ciò è avvenuto nonostante il governo, la Regione Puglia, le Ferrovie dello Stato avessero preso l'impegno, nell'aprile del 2012, proprio per evitare quanto è poi accaduto, ossia l'uscita dei due armatori asiatici, di realizzare opere infrastrutturali e gestionali nell'arco di due anni.

Come abbiamo detto, questi impegni non sono stati mantenuti. Oggi, a quanto pare si “riparte”. Infatti, in un convegno, svoltosi nella città ionica, si è ripreso a parlare del porto, con la presenza del ministro della Coesione territoriale e del Mezzogiorno Claudio De Vincenti, del delegato della Regione Puglia alle Autorità portuali Francesco Mastro, del sindaco Ezio Stefàno, del presidente dell'Autorità portuale tarantina Sergio Prete, del direttore commerciale ed esercizio rete di Rfi Gianpietro Strisciuglio. Più o meno la stessa “formazione”, per quanto riguarda le istituzioni presenti, che prese gli impegni nel 2012.

Partiamo da quanto ha affermato il ministro: “In questi anni Taranto si è trovata davanti a forti, drammatiche problematiche: la crisi economica generale, cominciata nel 2008, e dal 2012 il conflitto tra ambiente, salute e lavoro. Il paese ha vissuto una crisi pesantissima e Taranto ne ha sofferto in modo particolare. Oggi Taranto ha ancora, davanti a sé, una strada in salita, le difficoltà e i problemi non sono finiti, ma se prima, quando venivo a Taranto, per me era anche difficile coltivare la speranza, adesso cominciamo almeno a vedere la cima della salita. Sia chiaro: non siamo in cima, dobbiamo arrivarci, ma l'impegno del governo è quello di farcela. Sono sicuro che ce la facciamo, che scolliniamo



Porto di Taranto, veduta aerea del terminal container

nord del paese. Tutto ciò significa che avrebbe chance rilevanti per ricoprire un ruolo importante, anche come gateway. Invece, ad oggi, è stato azzerato, grazie anche all'abbandono dello scalo da parte delle due compagnie, Evergreen e Hutchinson, che avevano in concessione il terminal container

Tra queste l'adeguamento della diga foranea, non in grado di assicurare la dovuta protezione al porto, lo scavo dei fondali, la modernizzazione delle banchine. Tutte esigenze che da tempo Evergreen e Hutchinson avevano segnalato anche alla luce dei cambiamenti della portata delle nuove navi.

e non ci piantiamo sui pedali”. Il ministro ha poi affrontato il tema del porto: “Adesso ci sono le premesse per fare di Taranto un porto a 360 gradi dopo che per tanti anni è stato solo un porto industriale. Sullo scalo stiamo investendo molto e lo dimostra il fatto che una parte considerevole delle risorse del Contratto di sviluppo per Taranto riguardano proprio le infrastrutture portuali tra nuove opere, dragaggi dei fondali e piastra logistica”. Per De Vincenti, “è indicativo che a fronte di 882 milioni di risorse che sono la dotazione del Contratto di sviluppo, ben 460, più della metà quindi, si riferiscono a interventi in esecuzione”. De Vincenti ha poi allargato, giustamente, l'intervento alla questione Ilva. Ha definito “importanti, perché provenienti da soggetti internazionali molto qualificati, oltreché alleati di partner finanziari rilevanti, le offerte per l'acquisizione dell'acciaieria presentate dalle due cordate industriali in gara. La procedura dell'amministrazione straordinaria farà le sue scelte, selezionerà l'offerta migliore, ma l'impegno del governo e dei commissari Ilva non verrà meno perché vigileremo con molta attenzione affinché gli impegni assunti col piano ambientale e industriale siano integralmente rispettati. Col rilancio e il risanamento ambientale dell'Ilva vogliamo indicare non solo una soluzione per un grande problema di Taranto ma anche un modello europeo, un'esperienza che faccia da guida”.

Il convegno è stato realizzato con la collaborazione del centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-Srm, che ha affrontato le principali tematiche del porto e che ha “riassunto” le cose da fare. Alessandro Panaro, responsabile Maritime&Mediterranean economy di



Veduta dal mare dell'area industriale di Taranto

Srm, ha illustrato le nuove potenzialità che il porto di Taranto è chiamato a sviluppare. Ha richiamato, in primo luogo, le opere da realizzare e da portare a termine (quelle di fatto in elenco nel 2012: diga foranea; bonifica e messa in sicurezza delle aree portuali e retroportuali; riqualificazione del molo polisettoriale; dragaggi fino a 16,5 metri; nuovo terminal container Quinto sporgente; progetto Smart Ciry), ha sostenuto, quindi, che il futuro del porto sta nella sua capacità di “passare da una logica di transhipment a quella di porto gateway”. In questa ottica, “rivoluzionaria” per lo scalo, Taranto deve divenire punto di riferimento non solo per la manifattura regionale, ma anche per i settori produttivi più rilevanti, come l'automotive e soprattutto l'agroalimentare. Allargando questo concetto, Panaro ha fatto riferimento al progetto di “zona franca”: “La zona franca doganale non esplicherà pienamente i suoi benefici se non integrerà i vantaggi fiscali e tariffari, e le infrastrutture logistiche intermodali, con un processo di semplificazione amministrativa delle procedure di insediamento di nuove aziende, non limitandosi perciò a sole operazioni di tipo doganale. Si tratta di sperimenta-

re a Taranto un modello a 'burocrazia zero' - attualmente non ancora concessa - esattamente sovrapposta alla zona franca doganale”. Panaro ha aggiunto: “Non servono voli pindarici, piuttosto mettere insieme i progetti già avviati e quelli in fase di inaugurazione nel porto, tenendo presente che la via da seguire nel prossimo futuro è la diversificazione. La vision deve essere quella che conduce allo sviluppo contemporaneo del traffico container, dello short sea shipping, del traffico crocieristico e della movimentazione delle rinfuse. In aggiunta a questo è fondamentale che a Taranto si istituisca un rapporto di mutuo scambio tra il sistema-porto e l'università. Per rendere possibile ciò sarà necessario che nel prossimo futuro il sistema manifatturiero converga verso il porto; che all'interno di quest'ultimo, come ad Anversa, sorga un centro di competenze dedicato all'università e, infine, che si avviino contatti con centri di ricerca come avviene a Rotterdam, dove è sorta una fondazione che sostiene lo sviluppo di nuove start-up in ambito marittimo”. Una visione futura che tenderebbe a valorizzare tutte le potenzialità dello scalo tarantino. Sarà la volta buona? ■

La Sicilia e l'“economia del mare”

Un convegno a Palermo, organizzato da Banca Intesa Sanpaolo, ha fatto il punto sugli importanti risvolti che l'“economia del mare” nelle sue varie sfaccettature ha sul tessuto socio-economico dell'isola. I “numeri” sono significativi e in crescita, come ha sottolineato una

oltre il 40% del totale Mezzogiorno. Il traffico ha registrato un aumento del 3% nel 2016 rispetto all'anno precedente. Il Ro-Ro rappresenta l'87% del traffico del porto di Palermo con circa sei milioni di tonnellate di veicoli movimentati. Oltre 7 mila navi hanno movimentato merci e/o passeggeri

La Sicilia ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'“economia del mare” pari a 20,7 miliardi di euro, il 4,6% del totale del valore aggiunto del territorio. Palermo, con 4.463 unità, è la settima provincia in Italia per numero di imprese connesse ai settori marittimi.

È la terza nel Mezzogiorno dopo Napoli e Salerno. Con 27.600 persone, è quinta in Italia per numero di occupati generati dalle imprese connesse al mare. Inoltre, il trasporto marittimo è fondamentale per l'internazionalizzazione dell'economia della Sicilia.

La Sicilia è 5° in Italia per numero di posti barca destinati alle unità da diporto: sono oltre 14 mila, inoltre, con 266 punti di ormeggio, è 5° anche per numero di posti



Veduta del lungomare di Palermo

ricerca presentata dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-Srm. Il sistema dei porti siciliani (Catania, Messina-Milazzo, Palermo-Termini Imerese, Augusta) nel 2016 ha superato le 64,5 milioni di tonnellate di merci, il dato è il più alto dell'ultimo quadriennio; esso rappresenta il 13,4% del totale nazionale. È importante la componente Oil che supera il 67% del totale. Palermo totalizza 6,8 milioni di tonnellate di merci movimentate. Nel segmento del Ro-Ro gli scali siciliani sono tra le eccellenze italiane: con quasi 19 milioni di tonnellate l'isola rappresenta il 20% del totale Italia e

nel porto di Palermo nei primi 11 mesi del 2016 (più 14% sullo stesso periodo dell'anno precedente). In termini di passeggeri, invece, i porti siciliani rappresentano oltre il 20% del totale Italia. Le stime di fine 2016 parlano di 9,3 milioni di persone. il porto di Palermo dovrebbe attestarsi sui due milioni di passeggeri (più 8% sul 2015). Anche in termini di crociere gli scali siciliani hanno intrapreso un percorso di sviluppo importante che li ha portati al raggiungimento di quasi un milione di turisti nel 2016 di cui più della metà sono movimentati dallo scalo di Palermo.

barca destinati alle unità da diporto superiori ai 24 metri considerate imbarcazioni a elevato valore aggiunto. La spesa di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata in 209 milioni di euro (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 euro). Un dato significativo quello della nautica da diporto, che ha un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti un occupato nel settore genera altri 6,4 occupati nel sistema economico. Un euro speso, ne attiva quattro nell'economia. ■

Assologistica, l'Associazione nazionale che tutela e promuove gli interessi della logistica



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

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

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

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

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

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

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

ASSOLOGISTICA: Via Cornalia 19 - 20124 Milano

Tel. 02 669 1567 oppure 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45

www.assologistica.it

milano@assologistica.it

oppure **roma@assologistica.it**



Assologistica

I servizi di Certiquality

L'organismo di certificazione propone alle imprese e all'intero settore della logistica una vasta gamma di prestazioni che possono limitare la componente "rischio" lungo tutte le fasi dell'attività. Intervista con Gianni Cramarossa, industry manager logistica e trasporti.

a cura di **Anna Mori**



GIANNI CRAMAROSSA

Certiquality - organismo di certificazione al servizio delle imprese e specializzato nella certificazione dei sistemi di gestione aziendale per la qualità, l'ambiente e la sicurezza, nonché per la sicurezza delle informazioni, nelle certificazioni di prodotto, nelle ispezioni e nelle formazioni - propone una vasta gamma di servizi (alcuni piuttosto inediti) alle imprese del nostro settore. Di alcuni di essi abbiamo parlato con l'industry manager logistica e trasporti Gianni Cramarossa.

TRA I SERVIZI PROPOSTI DA CERTIQUALITY C'È IL SUPPLY CHAIN AUDIT: QUALI I SUOI OBIETTIVI?

Occorre fare una premessa: in una

catena di fornitura le azioni e le performance a monte e a valle di ogni singola impresa possono incidere significativamente sull'efficienza ed efficacia complessiva di tutte le imprese che fanno parte di una filiera. Sono infatti tanti e diversi i fattori interni ed esterni alla singola impresa e alla catena di fornitura che concorrono a rendere maggiormente "vulnerabile"

misura" concordato e progettato con il cliente, che può essere focalizzato su un progetto, un prodotto/servizio, un processo o impianto/infrastruttura lungo la catena di fornitura dell'impresa. E' particolarmente indicato quando è alto il livello di affidamento all'esterno dei processi o quando sono esternalizzati i processi più delicati e più critici che hanno un diretto impatto sulla



Certiquality è un organismo specializzato nella certificazione di sistemi aziendali per la qualità, l'ambiente e la sicurezza

tale catena e che possono minacciare il conseguimento dei propri obiettivi. Un'efficace gestione lungo la catena dovrebbe quindi tendere alla limitazione della componente di rischio, al fine di evitare di compromettere il perseguimento degli obiettivi. Supply Chain Audit Service è il nuovo servizio sviluppato da Certiquality per la verifica dei processi dati in outsourcing e per la qualifica e omologazione dei fornitori. Si tratta in sostanza di un servizio "su

clientela. E' un servizio particolarmente utile alle aziende del settore perché consente di individuare e analizzare i rischi insiti nella propria catena di fornitura, tenerli meglio "sotto controllo" e tendere a minimizzarli al fine di accrescerne il livello di efficienza e assicurare ai propri clienti più alti standard qualitativi del servizio.

QUALI I VANTAGGI PER CHI DECIDESSE DI IMPLEMENTARLO?



Il servizio Supply Chain Audit è particolarmente indicato in caso di affidamento di attività in outsourcing

■ Innanzitutto non necessita di alcuna implementazione perché si tratta di un servizio che va semplicemente richiesto a Certiquality e le cui caratteristiche vengono studiate e personalizzate in funzione delle effettive necessità dell'azienda interessata. Il Supply Chain Audit Service garantisce più vantaggi, quali ricevere un giudizio indipendente sull'oggetto di ispezione; approfondire e indagare l'esistenza di problematiche specifiche; essere supportati in mancanza o insufficienza di risorse o di competenze interne; eseguire una gap analysis in momenti di riorganizzazione interna; procedere alla variabilità dei costi fissi legati agli aspetti di controllo dell'outsourcing (scelta di make or buy); valutare gli impatti della legislazione nazionale o internazionale e di settore; soddisfare specifiche richieste della casa madre a livello internazionale; soddisfare specifiche richieste di top client. L'organizzazione aziendale viene a disporre di una mappatura precisa delle criticità e rischiosità relative alle proprie fornitu-

re e ai propri fornitori, su cui è in grado di intervenire in modo appropriato.

A QUALI AMBITI SI PUÒ APPLICARE IL SUPPLY CHAIN AUDIT SERVICE?

■ Il servizio ha l'obiettivo di fornire alle imprese uno strumento per mantenere e accrescere il valore lungo la catena di fornitura e tutelare la reputazione aziendale. Fornisce alle imprese il supporto necessario al processo di qualifica di un fornitore e a quello di controllo della corretta gestione di un processo/servizio affidato a terzi. Può interessare le diverse tematiche che impattano sul prodotto/servizio o sulla gestione aziendale, quali ad esempio la qualità, l'ambiente, la sicurezza e l'etica o altri aspetti quali security, gestione dei layout aziendali contenute in capitoli di fornitura, norme, standard internazionali, linee guida, ecc. Si caratterizza secondo un processo riassumibile nelle seguenti fasi: comprensione delle esigenze del cliente; individuazione della documentazione e delle competenze necessarie; emissione dell'offerta tec-

nica; sviluppo progettuale; emissione documentazione di ispezione. Sulla base di questo documento viene effettuata l'ispezione sulla catena dei fornitori e/o sul fornitore. Alla conclusione dell'audit, Certiquality rilascia il Report di ispezione contenente il giudizio di conformità ai requisiti per cui è stato richiesto l'audit e il rating delle prestazioni.

FORNITE ANCHE IL SERVIZIO SUPPLY CHAIN RISKS IDENTIFICATION. A CHI È RIVOLTO?

■ Si tratta in sostanza del servizio di analisi preliminare che è finalizzato all'identificazione dei rischi della catena di fornitura e alla "fotografia" iniziale degli stessi. Ha lo scopo di approfondire, attraverso un dialogo con l'organizzazione, la percezione del livello dei rischi legati alla supply chain, al fine di evidenziare sia gli aspetti già efficacemente presidiati sia le aree e i settori collegati in cui sarebbe opportuno un approfondimento. Consiste nell'intervista all'organizzazione tramite apposito questionario per effettuare una autovalutazione guidata da un esperto di Certiquality in cui vengono approfondite cinque aree di rischio, suddivise in specifici settori, che permettono di ottenere una rappresentazione sufficientemente ampia dei rischi che l'organizzazione deve presidiare in relazione alla propria Supply Chain.

QUALI SONO QUESTE AREE DI RISCHIO?

■ Si possono così schematizzare: 1) rischi generali: qualità, estensione e importanza della supply chain per il successo dell'organizzazione; 2) rischi industriali: capacità dei fornitori di contribuire alla continuità produttiva/servizio dell'organizzazione (la cosiddetta business continuity); 3) rischi qualità e controllo: livello di efficacia dei fornitori >

nel presidio delle tematiche relative alla qualità e alla compliance; 4) rischi etici: attenzione dei fornitori agli aspetti relativi alla governance e alla responsabilità sociale; 5) rischi finanziari: affidabilità economica e finanziaria dei fornitori e loro importanza per la generazione di valore per l'organizzazione.

Certiquality fornisce anche un servizio di controllo e valutazione dedicato alle scelte delle imprese sulla sicurezza, utile per meglio tutelare impianti "sensibili"



PUÒ ILLUSTRARE LE FINALITÀ DEL SERVIZIO DI SUPPLY CHAIN RISKS IDENTIFICATION?

■ L'organizzazione committente, in base ai punti di forza e debolezza riscontrati o di potenziale rischio rilevato, potrà valutare le eventuali azioni di miglioramento e gli interventi da intraprendere sulla propria catena di fornitura. L'efficacia del piano di azioni correttive messo in atto dall'organizzazione potrà eventualmente essere valutata da Certiquality con successive verifiche di follow up. Il servizio è svolto in accordo con i principi della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17020, lo standard internazionale che specifica i criteri generali per garantire

competenza, indipendenza e imparzialità e riservatezza nell'attività ispettiva da parte di organismi terzi.

VENIAMO AL CERTIQUALITY SECURITAS SERVICE. COSA PREVEDE E CHI DOVREBBE DOTARSI IN AMBITO LOGISTICO?

■ Anche questo è un servizio relativamente nuovo che Certiquality mette a disposizione delle aziende che hanno la necessità di implementare, nell'ambito della propria organizzazione, un servizio di security perché gestiscono grandi impianti "sensibili" quali ad esempio impianti e infrastrutture per il trasporto intermodale, porti e terminal marittimi, interporti, autoporti, aeroporti e così via. Si basa sostanzialmente sul

fatto che chi esegue i servizi di securitas services e in particolare gli istituti di vigilanza privati, deve possedere i requisiti strutturali, organizzativi e professionali definiti dalle disposizioni legislative in materia di vigilanza privata di cui al decreto del ministero dell'Interno n. 115 del 4 giugno 2014. Per poter operare, questi devono ottenere un certificato di conformità alle norme applicabili, rilasciato da un organismo di certificazione riconosciuto da Accredia ai sensi del regolamento n. 765/2008.

QUALI SONO GLI STANDARD DI CERTIFICAZIONE?

■ Certiquality è accreditato per il rilascio del certificato di conformità ai seguenti

standard: UNI 10891; DM 269/2010, DM 115/2014 e Disciplinare del capo della polizia del 24/02/2015; UNI CEI EN 50518 "Centro di monitoraggio e di ricezione di allarme" (che ha sostituito la UNI 11068 "Centrali di telesorveglianza"); UNI CEI EN ISO/IEC 17024 per la certificazione dei requisiti professionali degli operatori professionisti della security ai sensi della norma UNI 10459:2015. Certiquality è stato riconosciuto dal ministero dell'Interno - dipartimento della Pubblica sicurezza quale organismo di certificazione indipendente degli istituti di vigilanza privata, iscritta all'elenco di cui all'art. 4, co. 1, del D.M. 4 giugno 2014, n. 115 al numero ODC 05/2015 per le categorie I, II e III.

E' QUINDI UN SERVIZIO RIVOLTO IN PARTICOLARE AGLI ISTITUTI DI VIGILANZA?

■ Certamente. Tali istituti devono dimostrare di possedere i suddetti requisiti per ottenere dalla prefettura il rinnovo dell'autorizzazione a operare. E' evidente che in ambito logistico occorre che chi gestisce impianti "sensibili" si assicuri che le agenzie di vigilanza che effettuano questo servizio rispondano a tali requisiti ma al tempo stesso che il servizio sia mantenuto negli standard previsti. Certiquality mette a disposizione delle aziende della logistica eventualmente interessate il servizio di verifica periodica su questi fornitori finalizzato ad assicurare il rispetto degli standard.

AVETE GIÀ AVUTO RICHIESTE AL RIGUARDO?

■ In questo ambito abbiamo già sviluppato interessanti e positive esperienze con importanti gruppi industriali che, disponendo di vari impianti sensibili sul territorio nazionale, avevano la necessità di strutturare e garantire un efficace controllo anche di questa tipologia di servizi forniti da terzi. ■

Red is making things easier



Con LPR è facile gestire gli ordini e monitorare lo stock online

LPR mette a tua disposizione facili soluzioni per gestire il parco pallet nel modo più efficiente possibile. I servizi logistici e la gestione delle pratiche sono interamente automatizzati e grazie alle nostre applicazioni online puoi controllare con la massima facilità flussi di pallet, ordini, stock, qualità e informazioni rilevanti. Risparmiando tempo, spazio in magazzino e costi di trasporto. E mantenendo, insieme ai tuoi partner logistici, il pieno controllo, 24 ore al giorno e 7 giorni su 7. Scopri come su lpr.eu



A pallet is red, red is a pallet

A DIVISION OF



LA BANCA DELLE IMPRESE CHE MUOVONO L'ITALIA.

boudady.com



FACTORING
Aumenta la liquidità
e riduce il rischio
di insolvenza



LEASING
Veicoli e attrezzature per l'azienda
con un vantaggio economico e fiscale



NOLEGGIO OPERATIVO
Strumenti mai obsoleti
e maggiore potere d'acquisto



I nostri finanziamenti possono dare una marcia in più alla tua azienda.

Banca IFIS Impresa è la divisione di Banca IFIS a supporto delle imprese attraverso l'erogazione di **credito commerciale a breve, medio e lungo termine**. Da oltre 30 anni siamo specializzati nell'offrire servizi alle PMI e soluzioni di credito per le aziende. **Se operi nel mercato della logistica e dei trasporti** e ti servono i giusti strumenti finanziari **per aumentare la competitività della tua azienda rivolgiti a Banca IFIS Impresa, la Banca delle imprese che muovono l'Italia.**

Scopri se anche la tua azienda può contare sulle soluzioni di Banca IFIS Impresa, visita www.bancaifisimpresa.it

**BANCAIFIS
IMPRESA**

