

# € **EUROMERCI**

**IL MENSILE DELLA LOGISTICA**



**Stefano Cortiglioni,**  
Toyota Academy Director

*"Toyota ha ideato il metodo, noi lo abbiamo applicato con successo nei nostri siti produttivi e abbiamo sviluppato le competenze per trasferirlo ai nostri Clienti, per dimostrare quanto un'azienda lean possa essere competitiva".*

**Cresce il Mediterraneo, ma l'Italia resta in panchina**

**EDITORIALE  
IL NOSTRO PAESE  
E L'ECONOMIA GLOBALE**

**CARGO FERROVIARIO  
PARTE DA BOLOGNA  
IL "FRECCIAROSSA" MERCI**

**VENDITE ALL'ASTA  
ONLINE SI COMPRANO  
MEZZI PER LA LOGISTICA**

Aut. Trib. Roma n° 487 del 16.11.1993 - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

# LO SVILUPPO NEL PROPRIO DNA

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

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

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



Local partner to global trade™

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

[prologis.com](http://prologis.com)



## IN UN'ECONOMIA GLOBALE "DIFFICILE" L'Italia farà la fine del vaso di coccio?

ALL'INTERNO DELL'ECONOMIA MONDIALE STIAMO VIVENDO FENOMENI DIFFERENZIATI, COME DIMOSTRANO I QUATTRO "COLOSSI": GLI USA HANNO REGISTRATO UN AUMENTO DEL PIL NEL SECONDO TRIMESTRE, OLTRE OGNI PREVISIONE, AL 4,1%, CON UNA DISOCCUPAZIONE AL 4%, CON UN'INFLAZIONE OLTRE IL 2%, CHE ERA L'OBIETTIVO DELLA FED (LA QUALE IN QUESTA SITUAZIONE, NONOSTANTE LE CRITICHE DI TRUMP, HA ALZATO I TASSI INTERBANCARI TRA L'1,75 E IL 2%); IN GERMANIA, INVECE, L'INDICE IFO HA RIDOTTO LE STIME SUL PIL DEL 2018, COME AVEVA GIÀ FATTO POCO PRIMA LA BUNDESBANK CHE LO AVEVA PESANTEMENTE RIDIMENSIONATO PORTANDOLO AL 2% DAL 2,5% STIMATO IN PRECEDENZA; NEL COMPLESSO, NELL'AREA EURO, LA CRESCITA PROSEGUE, SEPPURE A RITMI PIÙ MODERATI CON NEL SECONDO TRIMESTRE UN RALLENTAMENTO DEL PIL PASSATO A PIÙ 0,3% RISPETTO AL PIÙ 0,4% DEL PRIMO TRIMESTRE; LA CINA, USCITA CON UN PIÙ 6,7% DEL PIL DEL PRIMO TRIMESTRE, HA RALLENTATO IN GIUGNO LA SUA CRESCITA E STA, PROBABILMENTE, "PILOTANDO" LA SVALUTAZIONE DELLA SUA MONETA (CHE HA PERSO IL 7,4% IN QUATTRO MESI RISPETTO AL DOLLARO, COSÌ COME IL MERCATO AZIONARIO HA LASCIATO SUL CAMPO UN QUINTO DEL SUO VALORE IN CINQUE MESI), E CONTEMPORANEAMENTE HA MASCHERATO UN TAGLIO DEI TASSI E HA ABBASSATO LE TASSE PER INCORAGGIARE I CONSUMI. L'ITALIA, IN QUESTO CONTESTO COSÌ VARIEGATO, NON MOSTRA RISULTATI POSITIVI: NEL SECONDO TRIMESTRE IL PIL HA SEGNATO UN PIÙ 0,2%, QUINDI SOTTO LA MEDIA DELL'AREA EURO (IN SPAGNA PIÙ 0,6%), LA PRODUZIONE INDUSTRIALE È STAZIONARIA E I PRINCIPALI RAGGRUPPAMENTI DI INDUSTRIE MOSTRANO VARIAZIONI CONGIUNTURALI NEGATIVE A ECCEZIONE DEI BENI STRUMENTALI (PIÙ 1,6%), AD APRILE E MAGGIO LE VENDITE VERSO L'ESTERO HANNO MOSTRATO SEGNALI DI DIFFICOLTÀ, IL TASSO DI OCCUPAZIONE MIGLIORA (PIÙ 0,4% RISPETTO AL TRIMESTRE PRECEDENTE), MA L'AUMENTO, DICE L'ISTAT, È STATO GUIDATO DALLA CLASSE DI ETÀ 55-64 ANNI, PER LE ALTRE I DATI SONO NEGATIVI E COMUNQUE DI MOLTO SOTTO LA MEDIA EUROPEA. LE PREOCCUPAZIONI SONO PRINCIPALMENTE DUE: IL FUTURO DELLE NOSTRE NUOVE GENERAZIONI DATA LA DIFFICOLTÀ DI TROVARE LAVORO E CHE I PAESI PIÙ FRAGILI NON SIANO I PRIMI A PAGARE LE CONSEGUENZE DI UN ANDAMENTO DELL'ECONOMIA MONDIALE COSÌ INCERTO, COMPLESSO, IN CUI INOLTRE SPIRANO "VENTI" DI UNA GUERRA COMMERCIALE. UNA SITUAZIONE NELLA QUALE ANCHE PAESI "FORTI" COME LA GERMANIA STANNO SEGNANDO IL PASSO.

# VI SEGNALIAMO

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

Rapporto Confindustria

**L'ECONOMIA ITALIANA  
RALLENTA**

8

Economia

**MEZZOGIORNO  
E INNOVAZIONE**

12

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

Cover

**LA TOYOTA ACADEMY  
AL SERVIZIO DEI CLIENTI**

16

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

Studio Assoporti

**CRESCIE IL MEDITERRANEO,  
MA L'ITALIA RESTA ... IN PANCHINA**

39

Intermodalità

**IL 15 OTTOBRE PARTIRA' DA BOLOGNA  
IL PRIMO "FRECCIAROSSA MERCI"**

50

Direttore responsabile  
Jean Francois Daher

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

Sistema Logistico

**CHIMICA E SOSTENIBILITA'  
UN BINOMIO DA "ALLINEARE"**

52

Stampa  
Mediaprint Milano

Chep e Conad

**PIANTAGIONI DI PIOPPI  
PER RIDURRE L'INQUINAMENTO**

60

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

Primo Piano

**ATTREZZATURE PER LA LOGISTICA:  
ORA SI COMPRANO ALL'ASTA ONLINE**

63

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

4

**NEWS**

18

**DALLE AZIENDE**

21



Uno studio dell'Assoporti mette in evidenza che cresce il numero delle navi nel Mediterraneo e la quantità di container che lo attraversano, ma la portualità italiana non riesce a intercettare tali aumenti (il servizio a pag. 39).



Nel nostro paese, il settore della chimica sta ottenendo buoni risultati, ma esiste la necessità di migliorare e razionalizzare l'organizzazione logistica, mantenendo presente l'obiettivo della "sostenibilità" (il servizio a pag. 52).



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

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

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

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

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

PER INFORMAZIONI:  
[culturaformazione@assologistica.it](mailto:culturaformazione@assologistica.it)

## Diminuisce anche la fiducia

Come sottolineato nell'editoriale di questo numero, e confermato dal recente rapporto dell'ufficio studi della Confindustria (pag. 8), l'economia italiana è in una fase di rallentamento. Le previsioni sul Pil di quest'anno e dell'anno prossimo sono al ribasso, anche sotto la media dei paesi dell'area euro. In particolare, il clima di fiducia dei



consumatori e delle imprese, secondo i rispettivi indici Istat, mostrano un andamento non molto incoraggiante: nel corso del 2017, entrambi gli indici avevano visto una decisa crescita (specialmente quello dei consumatori), segnatamente nel secondo trimestre, ma dall'inizio del 2018 hanno smesso di salire per rimanere più o meno stabili (con una leggera flessione per quello dedicato alle imprese per i settori dei servizi, del commercio e della manifattura). Per quanto riguarda le componenti dei climi di fiducia, nel comparto manifatturiero, a luglio, peggiorano i giudizi sugli ordini per il secondo mese consecutivo mentre migliorano le attese sulla produzione; le scorte sono giudicate in decumulo rispetto al mese precedente. Da sottolineare che, per quanto attiene alle imprese della maniffatu-

### Fiducia consumatori e imprese

Fonte: ISTAT

(genn. 2013-luglio 2018. IESI: indice Istat)



### Fiducia imprese per settore

Fonte: ISTAT

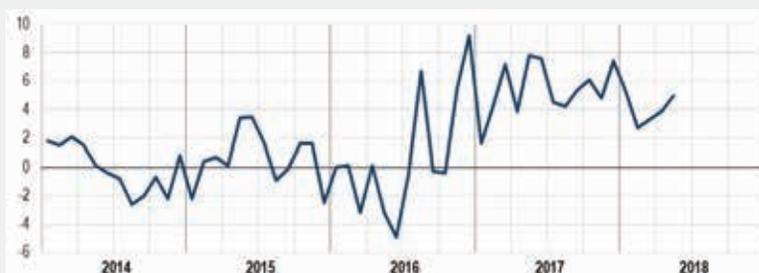
(genn. 2013-luglio 2018, base 2010=100)



### Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

(genn. 2014-maggio 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, base 2010=100)



organizzano



14<sup>a</sup> Edizione del Premio



# IL Logistico dell'Anno

La Cerimonia di assegnazione dei Premi  
è preceduta dal convegno tavola-rotonda:  
**TRASPORTO INTERMODALE:  
QUALI IDEE, PROGETTI E SOLUZIONI  
PER UNA LOGISTICA MODERNA ED EFFICIENTE?**

QUANDO: 26 ottobre 2018, ore 9,00-13,00

DOVE: Presso Auditorium Giò Ponti di Assolombarda, Via Pantano 9, Milano

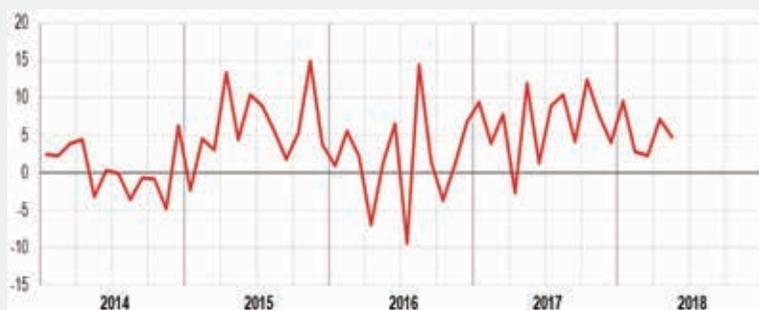
Evento pubblico con obbligo di iscrizione al seguente indirizzo:  
<http://www.euromerci.it/iscriviti.html>

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

## Ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

(genn. 2014-maggio 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente, base 2010=100)

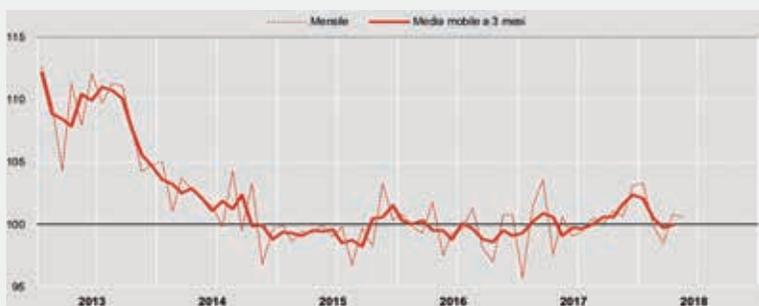


ra, la quota degli operatori che segnala "la presenza di ostacoli all'attività produttiva" è in crescita di un punto e mezzo rispetto all'ultima rilevazione Istat con un aumento anche di quelli che attribuiscono tali ostacoli a una "insufficienza della domanda". A questo andamento, fa eccezione solo il clima di fiducia nel settore delle costruzioni, che è in crescita, nonostante, nella realtà, le cose vadano in maniera un po' diversa. Infatti, nota l'Istat a tale proposito: "la contenuta flessione registrata a maggio conferma il complessivo rallentamento dell'attività riscontrato a partire da febbraio 2018, con l'eccezione del mese di aprile". Come si può notare dai grafici, gli andamenti per quan-

## Produzione nelle costruzioni

Fonte: ISTAT

(genn. 2013-maggio 2018, indice destagionalizzato e media mobile a tre termini)



## Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2013-giugno 2018, variazioni %, indice NIC, base 2015=100)



to riguarda gli ordinativi e il fatturato dell'industria sono positivi, con "traiettorie" altalenanti nel 2018, rispetto agli stessi periodi dell'anno scorso (l'indice grezzo degli ordinativi segna sul 2017 un aumento del 4,9%, con un incremento maggiore per il mercato estero, più 8,1%, rispetto a quanto rilevato per il mercato interno, più 2,8%), ma rallentano in termini congiunturali nell'anno in corso. ■

LES ECHOS

## Trump, l'Unione europea e i "Borghesi di Calais"

Donald Trump, prima dell'incontro a Washington con Jean-Claude Juncker, presidente della commissione europea, ha twittato: "I paesi che per anni non ci hanno

rispettato a livello commerciale ora fanno molte giravolte per negoziare con noi. Meglio tardi che mai". In un editoriale, il quotidiano economico francese Les Echos sottolinea che il tentativo di Trump di presentare gli



*I "Borghesi di Calais", il monumento di Rodin*

europei come i "Borghesi di Calais", ossia come i sei cittadini che nel corso della guerra dei cent'anni, ricordati da un monumento opera di Rodin, si offrirono come ostaggi agli inglesi chiedendo in cambio la liberazione della città, non corrisponde né alla realtà né alle corrette relazioni che dovrebbero intercorrere tra paesi alleati da lungo tempo e che dovrebbero condividere un'uguale visione del mondo. Secondo l'editorialista, l'attuale amministrazione americana soffre di due "ossessioni": l'alto livello delle importazioni dall'Europa e l'automobile. Due ossessioni che dovrebbero essere interpretate in maniera diversa da Trump rispetto a quanto sta avvenendo: la prima dipende essenzialmente dal forte dinamismo dei consumi americani e dalla scarsa propensione dei cittadini al risparmio, la seconda invece non può essere vista e considerata in maniera separata dall'insieme degli scambi di beni e servizi. La razionalità, però, non è nelle corde del presidente Usa: il suo modo di procedere preferito è di puntare una pistola alla tempia del suo interlocutore. Lo dimostra il recente sempre più aggressivo atteggiamento nei confronti della Cina. Quale risposta dare? In primo luogo, l'unità dell'Europa che deve parlare con voce univoca. C'è un elemento sul quale l'Europa è oggi "spiazzata", quello che Trump sta facendo politica volendo mandare un segnale forte ai suoi elettori in vista delle elezioni di metà mandato. L'Europa, si chiede l'editorialista, potrà ancora a lungo astenersi dal fare politica? ■

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

Gruppo FBH

# L'economia italiana rallenta

Un recente rapporto del Centro studi peggiora le previsioni avanzate nel dicembre 2017, con una perdita sulla crescita del Pil di 0,2 punti nell'anno in corso e un ulteriore calo dello 0,1% nel 2019.

Lo scenario delineato da un recente rapporto del Centro studi Confindustria prevede un rallentamento dell'economia italiana nel biennio 2018-2019, anticipato e più ampio rispetto alle stime che aveva stilato nel dicembre 2017. Il tasso di crescita del Pil è previsto attestarsi quest'anno all'1,3% in termini reali (dall'1,5% del 2017) e decelererà ulteriormente all'1,1% nel 2019. Tale profilo si pone su un sentiero meno dinamico rispetto a quello ufficiale contenuto nel Documento di economia e finanza presentato dal governo ad aprile. Pesa il rallentamento della domanda estera e l'esaurirsi del ciclo positivo degli investimenti a livello nazionale, legati entrambi al clima di incertezza sul fronte sia internazionale sia interno. Gioca poi, in tutti e due i casi, un aggiustamento fisiologico rispetto ai forti incrementi registrati negli anni più recenti.

**Export. La crescita globale** resta ancora significativa nel biennio di previsione, nonostante l'export mondiale abbia rallentato nei primi mesi del 2018. "Non siamo alla fine del ciclo di espansione internazionale", sottolinea il rapporto della Confindustria: scambi e Pil mondiali si assestano in quello che viene definito il new normal, con i primi che crescono meno dell'elevata media pre-crisi e il secondo che registra invece una dinamica intorno ai valori di lungo periodo. Vi sono però rischi al ribasso per la dinamica degli scambi globali, legati a un'eventuale esca-



*La Confindustria ridimensiona fortemente la previsione sulle nostre esportazioni, che cresceranno meno della domanda mondiale per il 2018-2019*

tion protezionistica tra Usa e principali partner (Cina, ma anche Europa); a un inasprimento delle tensioni geopolitiche, che alimenta il clima di incertezza; a un peggioramento delle turbolenze finanziarie dei mercati emergenti, sulla scia dei rialzi dei tassi americani.

Nello scenario delineato dal rapporto, si delinea una forte revisione al ribasso della previsione per il 2018 sull'export italiano di beni e servizi (che pesa per circa il 32% sul Pil), dopo il marcato incremento nel 2017. Le esportazioni aumenteranno meno della domanda mondiale nel 2018-2019, per la prima volta dal 2013. Il paese tornerà, dunque, a perdere quote di mercato. L'export ha, intanto, registrato una caduta nel primo trimestre del 2018: sono andate male le vendite in specifici paesi extra-area. Ha pesato, anzitutto, il rafforzamento del cambio dell'euro nel 2017 e nei primi mesi del 2018. Inoltre, si sono indeboliti gli scambi esteri di tutti i paesi europei e tale rallentamento penalizza in modo particolare

l'export italiano in tutto il biennio di previsione, data la specializzazione in beni semilavorati e strumentali che rispondono più rapidamente alle variazioni del ciclo. Comunque, l'andamento dell'export va valutato su un periodo più lungo, data la normale volatilità degli scambi e considerato che nel 2017 l'espansione è stata molto sostenuta.

**Investimenti privati.** Per gli investimenti (circa il 16% del Pil) va esaurendosi la fase espansiva. Sono frenati dall'avvicinarsi a una situazione di over capacity e dalla fine degli incentivi fiscali nel 2019. Nel primo trimestre 2018, hanno registrato una forte contrazione, legata soprattutto alle incertezze nazionali che hanno accompagnato la fase elettorale, e a quelle internazionali alimentate dalle politiche commerciali dell'amministrazione Trump. La contrazione a inizio 2018 determina una revisione al ribasso significativa della crescita in media d'anno, rispetto alle stime di dicembre. Il rapporto conside- >

**Assologistica Cultura e Formazione**  
e **Academy di Toyota Material Handling Italia** organizzano:

## **TOYOTA PRODUCTION SYSTEM (TPS) | FACTORY TOUR**

### **2 OTTOBRE 2018 | ore 9,15 - 14.00**

Percorso formativo per conoscere da vicino i principi del TPS, metodo precursore della Lean Production, con visita allo stabilimento produttivo di Toyota Material Handling Europe di Bologna



### **PROGRAMMA**

**Ore 9,15 - 9,30 | Ricevimento partecipanti e Welcome coffee**

**Ore 9,30 - 11.00 | Prima parte**

Introduzione ai concetti legati al Toyota Way e al metodo produttivo Toyota (Toyota Production System) per fornire conoscenze di base per meglio apprezzare la visita allo stabilimento produttivo. Gli argomenti trattati sono:

- Toyota Way, il sistema delle persone che pensano
- Principi fondamentali del metodo Toyota
- La sua applicazione in una industria italiana
- I passi della trasformazione

**Ore 11,00 - 12,45 | Seconda parte**

Visita dello stabilimento produttivo, in cui vedere da vicino la reale applicazione del TPS. Durante il Factory Tour ci soffermeremo sui punti più importanti relativi alla lean production, con principale focus su:

- Daily Management
- Visual Management (Andon board, Change Point Management, ecc)
- Gestione della qualità (Interna ed esterna)
- Meeting Giornalieri (Asaichi, Yuichi, ecc.)
- Lean logistics (Kanban, Jundate, Junjo, ecc.)

**Ore 12,45 - 14,00 | Pranzo a buffet**

> ISCRIZIONI: <http://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-corsi.html>

> INFO: Segreteria Assologistica Cultura e Formazione | Tel: 026691567 - 026690319 | [culturaformazione@assologistica.it](mailto:culturaformazione@assologistica.it)



*Anche i consumi delle famiglie sono previsti in flessione, causa l'andamento debole del reddito disponibile*

ra che il calo sia temporaneo e prevede una pronta ripartenza degli acquisti di beni strumentali, seppure a un ritmo più lento rispetto allo scorso anno: la crescita elevata del 2017 è difficilmente ripetibile quest'anno e il prossimo.

I margini delle imprese industriali nei primi mesi del 2018 si sono mantenuti stabili sui valori raggiunti nel 2016, oltre i livelli pre-crisi. Ciò tiene elevate le possibilità di autofinanziamento delle aziende. Il credito bancario cresce poco e fornisce uno scarso supporto agli investimenti delle imprese. Il costo del denaro, comunque, resterà ai minimi ancora per oltre un anno. La Bce, infatti, ha appena chiarito la sequenza della normalizzazione monetaria, secondo il timing atteso dalla Confindustria. Gli acquisti netti di titoli pubblici e privati dovrebbero terminare a fine 2018, i tassi ufficiali dovrebbero iniziare a risalire dallo zero verso fine 2019, dopo quasi quattro anni. Francoforte si è lasciata qualche margine di flessibilità, in base ai dati in uscita nei prossimi mesi.

**Consumi delle famiglie.** Anche la dinamica dei consumi delle famiglie è vista in frenata nel biennio di previsione, come già nello scenario di dicembre; nel prossimo anno, in particolare, pesa l'andamento debole del reddito disponibile. La revisione al ribasso della dinamica dei consumi, in entrambi gli an-

ni, è però marginale: trattandosi della componente più ampia del Pil (60%), ciò contiene la limatura della crescita complessiva. Il reddito delle famiglie è alimentato, ma in modo decrescente, dall'aumento dell'occupazione. Il lavoro (calcolato sulle unità di lavoro equivalenti a tempo pieno) è cresciuto meno del Pil, a un ritmo sotto

l'1,0%, già nel 2017 e crescerà ancor più lentamente nel biennio di previsione. Il numero di persone occupate è in aumento soprattutto nei servizi, mentre nell'industria si allungano anche gli orari di lavoro. Nel 2017 e nei primi 5 mesi del 2018, il lavoro a tempo indeterminato ha smesso di crescere, mentre quello a termine ha registrato un'ulteriore impennata, trainando la risalita dell'occupazione dipendente. "Vi sono troppi altri fattori in gioco, comunque, per preoccuparsi, per ora, che sia in atto un aumento strutturale della precarietà del lavoro", sottolinea il rapporto.

**Investimenti e consumi pubblici.** Non aiuta la crescita del prodotto anche la dinamica di investimenti e consumi pubblici (pari al 21% del Pil). Gli investimenti pubblici quest'anno continueranno a scendere in termini nominali (meno 12,5%), per recuperare in minima parte nel 2019. I consumi pubblici saliranno quest'anno al 17,8% del Pil dal 17,7%, spinti dai rinnovi contrattuali e dal pagamento degli arretrati, per poi scendere al 17,4% l'anno prossimo.

**Conti pubblici in lieve miglioramento.** La dinamica meno favorevole del Pil si ripercuote sui conti pubblici. Molto dipenderà dal modo in cui verranno trattate le clausole di salvaguardia Iva e dalle scelte di politica economi-

ca rispetto al Contratto di governo, l'accordo sottoscritto dai partiti che compongono l'attuale maggioranza parlamentare. La risoluzione di maggioranza al Documento di economia e finanza auspica la sterilizzazione della clausola Iva, l'attuazione di alcune misure espansive e il rispetto dei vincoli di finanza pubblica. Non è chiaro come le due cose verranno conciliate. Su questo, verremo giudicati dagli operatori finanziari che acquistano il nostro debito, sia quello sovrano che quello delle grandi aziende private. Dalle reazioni registrate sui mercati nelle settimane di formazione del governo, è evidente come l'Italia venga vista come un elemento di potenziale instabilità mondiale. L'attenzione degli operatori è alta, anche e soprattutto per le ripercussioni che un aumento del costo del finanziamento in Italia avrebbe su altri paesi dell'Eurozona (Portogallo, Spagna e Grecia, prevalentemente) e dunque sulla tenuta nel lungo periodo della stessa area valutaria. Lo spread tra il rendimento sovrano dell'Italia e quello della Germania è rientrato a metà giugno sotto i 220 punti base sui titoli decennali, da un picco di 283 a fine maggio. Resta, comunque, di circa 80 punti più elevato rispetto ai valori medi registrati nei primi 4 mesi del 2018 (quando era a 138 punti). L'ampliamento dello spread italiano a maggio ha trascinato al rialzo anche quelli dei paesi europei della cosiddetta "periferia". A giugno si è poi registrato un parziale rientro di tali spread, in parallelo all'andamento di quello italiano. Rispetto ai primi quattro mesi dell'anno, la Spagna si è quasi riallineata (più 5 punti), mentre resta un ampliamento in Portogallo (più 24) e in Grecia (più 45). "È evidente il contagio del rischio Italia all'Europa", sottolinea la Confindustria. ■

# 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](http://lpr.eu)

## Mezzogiorno e innovazione

Negli ultimi due anni il settore manifatturiero ha trainato il Meridione con una crescita del valore aggiunto pari al 9,6%, superiore alla media italiana. Un risultato che deve essere rafforzato da politiche di sostegno e dalla diffusione del Piano Industria 4.0.

di **Carlotta Valeri**

**N**onostante le note, serie difficoltà soprattutto in termini infrastrutturali e logistici, il Mezzogiorno ha un ruolo rilevante nell'economia italiana e in particolare nel settore manifatturiero. "Parlando di numeri, le imprese presenti sul territorio nazionale nella manifattura ammontano a circa 390 mila. Un dato elevato in raffronto agli altri paesi europei e che pone l'Italia al primo posto nel continente, con il 19% delle imprese totali. Inoltre, siamo al secondo posto in Europa per quanto riguarda il valore aggiunto della manifattura, calcolato in 245,5 miliardi di euro, pari all'11,5% del totale europeo, dietro la Germania che vale il 30,1%. In tale quadro, il Mezzogiorno occupa una posizione importante ponendosi al 18° posto nell'Unione europea per il valore aggiunto prodotto dalla manifattura, con un totale che lo pone sullo stesso piano di paesi come la Finlandia, l'Ungheria, la Norvegia", sottolinea il recente rapporto "Il Sud che innova e produce", pubblicato dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-SRM. Proprio il settore manifatturiero è stato il volano per la recente crescita del Mezzogiorno: secondo gli ultimi dati disponibili, il valore aggiunto manifatturiero meridionale ha segnato negli ultimi due anni un incremento del 9,6%, quindi superiore alla media italiana del periodo che si è fermata al 5,1%. Un risultato che ha contribuito, seppure in piccola parte, a ridurre il gap che divide in termini generali il Mezzogiorno dal-

le altre macroaree del paese.

**I settori che hanno permesso** tale risultato sono stati, in primo luogo, l'agroalimentare, poi l'abbigliamento, l'aeronautico, l'automotive (le famose 4A) e, infine, il bio-farmaceutico. Questi cinque settori generano il 43,6% dell'intero valore aggiunto della manifattura meridionale (mentre a livello nazionale coprono il 31,2%).

Come dicevamo, l'agroalimentare rappresenta il settore di punta, ma, nonostante ciò, soffre di alcuni tipici, e storici, problemi che caratterizzano le regioni meridionali: minore produttività rispetto al resto del paese, minore propensione all'esportazione, scarsa integrazione fra le imprese, "incompletezza del ciclo produttivo con la riduzione degli effetti moltiplicatori del settore", come nota il rapporto SRM. Un altro limite riguarda il mercato: nonostante lo sviluppo del settore, il Mezzogiorno continua a essere un importatore netto di prodotti alimentari dalle altre regioni geografiche italiane (tanto è vero che l'agrifood emiliano, lombardo e laziale penetrano agevolmente sui mercati del Sud). Ciò è anche causato da un minore interessamento del settore verso le aree di prossimità: le imprese guardano principalmente ai mercati settentrionali (che infatti coprono da soli quasi il 50% della produzione: il 20,4% il nord-ovest e il 27,4% il nord-



*La produzione agroalimentare rappresenta uno dei settori di maggior rilevanza e di miglior sviluppo dell'economia meridionale*

est). In generale, c'è da aggiungere che nel Mezzogiorno l'attività manifatturiera genera minori effetti endogeni rispetto alla media nazionale. Questo avviene anche nel settore agroalimentare: 100 euro di produzione alimentare attivano una domanda endogena di 50,7 euro nel settore alimentare meridionale e una domanda esogena di 49,3 euro aggiuntivi nel settore alimentare italiano, dimostrando un effetto spillover maggiore rispetto al resto d'Italia, ma allo stesso tempo una minore spinta alla domanda interna. Tale fenomeno presenta numeri nettamente più elevati nel settore farmaceutico, nel quale 100 euro di produzione meridionale attivano una domanda endogena di 34 euro e una esogena quasi del doppio, pari a 66 euro. Tutto ciò dimostra la forte interdipendenza dell'economia del Sud con quella del resto del paese, ma anche l'esigenza di "allargare" la base produttiva meridionale e l'esigenza di interconnetterla per

sfruttarne, all'interno dell'area, gli effetti moltiplicatori. Come sottolinea il rapporto SRM: "L'attività del manifatturiero meridionale attiva minori effetti endogeni ed effetti esogeni molto superiori rispetto alle altre ripartizioni geografiche italiane. L'area presenta quindi ancora ampi margini di crescita nella capacità di generare valore dalle proprie attività manifatturiere: migliorare la struttura produttiva interna, attraverso la filiera, potrebbe generare un beneficio immediato sul valore aggiunto del Sud nell'ordine del 4%. Riuscire a dotare le produzioni locali di marchi e riconoscimenti di qualità, completare le parti di filiera mancanti, integrare i processi produttivi con innovazioni tecnologiche e organizzative, potenziare le piattaforme logistiche e distributive, potrebbe aumentare

il valore di impatto territoriale delle singole produzioni", e quindi migliorare lo "standard" dell'economia meridionale.

**L'innovazione tecnologica.** La partita dello sviluppo si giocherà a livello globale sul fronte dell'innovazione. Ovviamente, quindi, anche quella del Meridione. Il Piano industria 4.0 2017-2020, varato dal passato governo, poi diventato Piano impresa 4.0, ha avuto un riscontro positivo sul paese in quanto "esempio di una politica industriale compiuta che mira a rilanciare il sistema produttivo italiano mediante la predisposizione di una serie di misure organiche e complementari tendenti all'innovazione e al coinvolgimento di diversi soggetti". L'impatto del Piano, però, non è stato a oggi uniforme sul territorio nazionale.

Gli effetti sul Mezzogiorno sono stati indubbiamente meno rilevanti rispetto al centro-nord a causa del minor spessore industriale, "caratterizzato da livelli di innovazione non adeguati e da un business environment non competitivo in termini di servizi reali e infrastrutturali. Pertanto affinché il Piano possa sortire gli effetti desiderati vanno rafforzate e sviluppate al meglio le misure di supporto alla crescita del Mezzogiorno (fondi strutturali, politiche sociali e culturali, ecc.) che irrobustiscano il sistema industriale locale e migliorino anche l'ambiente in cui si opera", osserva il rapporto SRM. Come dicevamo, ulteriori passi avanti nel Mezzogiorno si potranno fare creando le condizioni per avviare e sostenere anche in questo territorio la "quarta rivoluzione industriale". ■



 **POLITECNICO**  
MILANO 1863  
SCHOOL OF MANAGEMENT

 **OSSERVATORI.NET**  
digital innovation

## Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" Convegno di presentazione dei risultati della Ricerca

Giovedì 8 Novembre 2018 - Ore 10.00  
Auditorium - MiCo (Fiera Milano City)  
Via Gattamelata, 5 - 20149 Milano

 Hashtag: #OCL18

La Logistica corre sempre più veloce e affronta tematiche affascinanti e complesse: oltre ai trend di mercato - sia in termini quantitativi, sia qualitativi - durante il convegno si parlerà di modelli di Gestione del Customer Service, soluzioni di Logistica 4.0, Startup che operano su ambiti di frontiera.

I risultati della Ricerca saranno discussi con i principali player di questo mercato e con esponenti di rilievo del mondo della Logistica.

Il convegno è promosso dalla School of Management del Politecnico di Milano.

La partecipazione è gratuita.  
Si richiede di dare conferma registrandosi sul sito [www.contractlogistics.it](http://www.contractlogistics.it)



# Buone performance

La Confetra, a cura dell'ufficio studi, ha recentemente pubblicato la nota congiunturale sui trasporti nazionali per il 2017. L'andamento dei trasporti, rispetto al 2016 (che già aveva mostrato progressi sull'anno precedente), ha proseguito la tendenza alla crescita. Infatti, la nota della Confetra sottolinea incrementi generalizzati in termini sia di traffico sia di fatturato. Per quanto riguarda l'auto-transporto, i viaggi, sul 2016, sono aumentati del 6,1% a livello nazionale e del 6,5% a quello internazionale. Positivi anche i dati sul fatturato con un più 5,9% per i trasporti domestici e un più 6,0% per quelli internazionali.



Buone le performance degli express courier, grazie al perdurare della crescita dell'eCommerce che nel 2017 ha visto crescere gli web shopper italiani del 10% e gli acquisti da siti italiani del 17%. Per l'autotrasporto è da notare che nei primi sette mesi del 2017 il tasso di crescita delle immatricolazioni di veicoli pesanti rispetto al 2016 è stato del 20,1%, crescita che si è poi ridimensionata negli ultimi cinque mesi per attestarsi definitivamente al 4,3%. Andamento positivo anche per gli spedizionieri internazionali che aumentano in tutte le modalità in termini sia di prestazioni sia di fatturato: per la strada gli incrementi sono rispettivamente

## Traffico e fatturato: quadro d'insieme

Fonte: CONFETRA

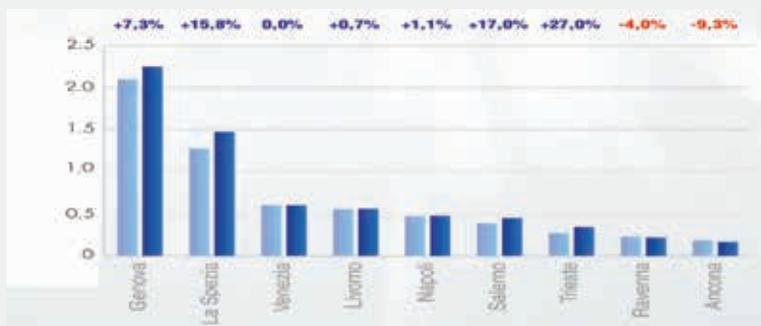
(variazioni % sul 2016)



## Traffico marittimo container

Fonte: CONFETRA

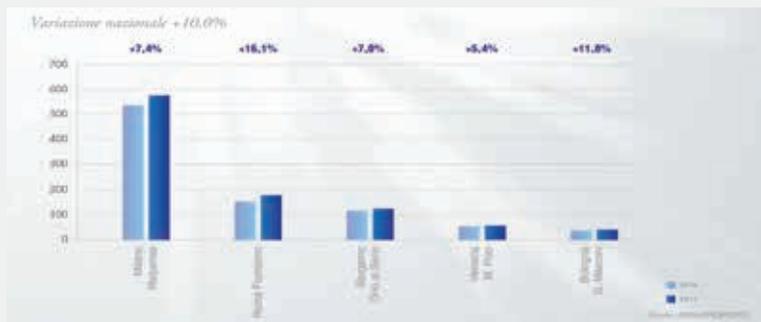
(escluso transhipment, dati in milioni di teu variazioni % sul 2016)



## Traffico aereo

Fonte: CONFETRA

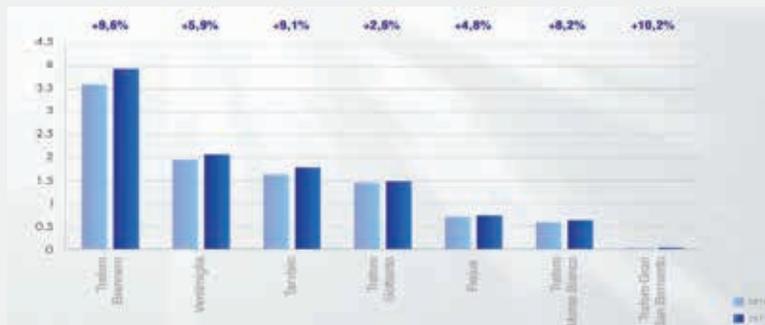
(valori in migliaia di tonnellate, variazioni % sul 2016, escluso avio-camionato e poste)



## Veicoli pesanti ai valichi

Fonte: CONFETRA

(dati in milioni, variazioni % sul 2016)



del 4,2% e del 5,0%; per il trasporto aereo le spedizioni crescono del 5,0%, mentre il fatturato del 6,0%; anche per il mare il segno è positivo: per le spedizioni più 4,4% e per il fatturato più 5,5%. Questi dati sono anche il risultato della stabilizzazione verso l'alto nel corso dell'anno del livello dei noli marittimi e aerei. Nel trasporto marittimo, notevoli gli incrementi del traffico con-



## Andamento delle varie modalità

Fonte: CONFETRA

(indici base 2007=100)



tainer per i porti di La Spezia con un più 15,8% e con un totale di teu che sfiora 1,5 milioni, di Trieste (più 22,8%), di Livorno (più 8,7%) e soprattutto di Genova (più 7,3%) che ha superato i 2,6 milioni di teu. Bene anche i dati del traffico Ro-Ro, con il porto di Livorno che segna un più 16,2%, di Salerno (più 17,7%), di Genova (più 7,8%). Gli unici dati in calo sul 2016 riguardano il traffico transhipment a causa delle performance negative dei due porti specializzati in tal senso, ossia Gioia Tauro e Cagliari, nonché il traffico delle rinfuse solide principalmente per i dati in flessione del porto di Taranto causa la crisi dell'Ilva. Riguardo alle prospettive per il 2018, oltre la metà delle imprese intervistate si attende che perdurino gli attuali livelli di crescita e il 45% si aspetta traffici in crescita ancora maggiore. Nel complesso i dati del settore confermano che il nostro paese si è avviato nel 2017 sulla strada della ripresa economica, con una fase di accelerazione che si è manifestata nel secondo semestre dell'anno.

## Immatricolazioni di veicoli pesanti

Fonte: CONFETRA

(valori assoluti cumulati gennaio-dicembre, variazioni % sul 2016)



# La Toyota Academy al servizio dei clienti

L'obiettivo è quello di trasferire ai clienti, in maniera condivisa, le conoscenze e le competenze maturate con l'applicazione del TPS, il metodo organizzativo aziendale nato in Giappone e conosciuto in tutto il mondo.

di **Ornella Giola**



**STEFANO CORTIGLIONI**

**T**oyota è famosa in tutto il mondo per il proprio metodo e la propria organizzazione del lavoro, essendo all'origine della cosiddetta "lean manufacturing" (produzione snella). Il Toyota Production System (TPS) è un metodo organizzativo adottato da tutto il mondo industriale e non solo. L'affiancamento a specialisti giapponesi e la formazione in Giappone hanno trasformato gli stabilimenti italiani del gruppo, consentendo loro di raggiungere importanti risultati in termini di qualità ed efficienza. "Toyota ha ideato il metodo, noi lo abbiamo applicato con successo nei nostri siti produttivi e abbiamo sviluppato le competenze per trasferirlo ai nostri clienti". Il significato profondo di Toyota Academy, la training & consulting division di Toyota Material Handling Italia, è tutto in queste semplici parole del suo direttore, Stefano Cortiglioni.

## **MA QUANDO E DOVE È NATA ESATTAMENTE TOYOTA ACADEMY?**

▮ L'Academy è una realtà dalle origini italiane. E' nata infatti negli anni 2010-2011 in Italia: a Bologna siamo stati i primi ad avere percepito l'importanza della consulenza e della formazione per il mercato, utilizzando competenze interne al mondo Toyota e mettendole al servizio dei nostri clienti. Oggi questa divisione ha una dimensione mondiale, essendoci Toyota Academy negli Usa, in Europa e in Giappone.

## **QUINDI L'APRIPISTA È STATA L'ITALIA?**

▮ Sì, la soluzione da noi sviluppata è risultata attrattiva anche per le altre realtà europee di Toyota: ci si è resi conto dell'enorme potenzialità rappresentata dall'effettiva conoscenza dei sistemi "lean" e della necessità di supportare i clienti in questo processo di conoscenza. Quindi abbiamo deciso che non è sufficiente fornire solo prodotti, ma che altrettanto importante è dare ai clienti la possibilità di valutare i loro processi produttivi e logistici per poi migliorarli. Quindi, oggi l'obiettivo di Toyota MH Europe è di essere un solutions provider e non solo un fornitore di prodotti, integrandosi con le competenze messe a disposizione dalla Toyota Academy.

## **IN SINTESI QUALI SONO LE REALI FINALITÀ DELLA VOSTRA DIVISIONE FORMATIVA?**

▮ Proporre Toyota come partner dei suoi clienti, nei confronti dei quali fornire indicazioni utili e consigli non solo sull'har-

dware (fornitura di carrelli e soluzioni di intralogistica), ma anche sul software, ovvero su principi, concetti, mappature, analisi di performance, sviluppo di automazione e industria 4.0.

## **QUINDI IL LEGAME CON LA PARTE PRODUTTIVA DI TOYOTA È IMPRESCINDIBILE?**

▮ Toyota Academy nasce da una realtà produttiva. Io stesso ho avuto la direzione di due stabilimenti del gruppo e ho un background professionale di 12 anni durante i quali ho lavorato a stretto contatto coi colleghi giapponesi nell'implementare il TPS. Sono quindi un testimone con esperienza diretta del sistema.

## **CHE TIPI DI CORSI PROPONETE?**

▮ Più che di corsi ci piace parlare di "percorsi formativi" condivisi col cliente. Garantiamo un training che utilizza i nostri stabilimenti italiani e spiega in pratica cosa sia il TPS e quali siano le sue notevoli potenzialità. Lo scopo è di formare il team dei nostri clienti, trasferendo quanto osservato nei nostri stabilimenti direttamente nei siti dei clienti stessi, impiegando e adattando il modello di riferimento alle loro realtà produttive. In sostanza elaboriamo percorsi formativi su misura, valutando col cliente i punti di miglioramento della sua organizzazione, focalizzandoci sugli aspetti condivisi e considerati cruciali.

## **DA CHI È COMPOSTO IL CORPO DOCENTI O FORMATORI?**

▮ Si tratta di consulenti che provengono

per lo più dal nostro mondo produttivo. Viene quindi coinvolto tutto il personale della fabbrica, sono loro gli autori del progetto e che in prima persona ne spiegano le peculiarità. Questo genera un metodo formativo molto efficace ed efficiente. Siamo quindi in presenza di insegnanti atipici e non dei classici professori con tanto di slide e grafici sofisticati. Insegnanti che hanno un forte collegamento con la realtà e con i problemi di tutti i giorni.

#### **A CHI SONO DESTINATI I VOSTRI CORSI FORMATIVI?**

Ad aziende manifatturiere e logistiche (nostro “core competence”) che vogliono migliorare qualità ed efficienza in un clima proattivo e non repressivo, dove le idee delle persone vengono accolte, passando dal concetto di manodopera a quello di “mentidopera”, mettendo a fattor comune e premiando competenze e intelligenza delle persone.

#### **NELLA VOSTRA FORMAZIONE TEORIA E PRATICA VANNO DI PARI PASSO...**

A un’iniziale parte teorica che ci consente di elaborare un percorso formativo su misura, si passa poi a lavorare sul campo, a casa del cliente stesso, per sviluppare - come detto sopra - quello che i suoi dipendenti hanno visto nel nostro stabilimento. Vogliamo essere coach e non consulenti. L’azienda nostra cliente deve poter essere in grado di elaborare un suo modello: se così non è, il modello viene rigettato appena la pressione del management cala, perché non viene riconosciuto come parte del dna aziendale.

#### **DALLE SUE PAROLE SI EVINCE CHE AVETE SPERIMENTATO DIRETTAMENTE QUESTO METODO IN TOYOTA MH ITALIA...**

Esattamente: i giapponesi della Casa madre si sono sempre messi al nostro



fianco nell’accompagnarci nell’acquisire concetti e principi che poi abbiamo adattato alla nostra realtà aziendale e alla nostra cultura italiana. Nessuna imposizione, ma massima libertà nel dar vita a un modello tutto nostro all’interno di precisi valori di riferimento. Tutto questo ha funzionato e anche alla grande!

#### **PERCHÉ SCEGLIERE LA FORMAZIONE DI TOYOTA ACADEMY?**

Siamo persone che hanno avuto un’esperienza diretta sul campo. La nostra più grande credenziale è che quello che insegniamo lo abbiamo fatto noi in prima persona. Non siamo teorici, non abbiamo letto libri cavalcando l’onda del momento. La lean manufacturing è un valore che abbiamo sposato e gestito in prima persona nel cambiamento degli stabilimenti italiani. Crediamo nel metodo, perché ci ha portato risultati positivi tangibili.

#### **DOVE SI POSSONO TROVARE INFORMAZIONI SULLA VOSTRA ATTIVITÀ?**

Sono disponibili all’interno del sito di Toyota Academy ([www.academy-toyotamh.it](http://www.academy-toyotamh.it)). Stiamo inoltre creando tutti i canali comunicativi e di marketing utili per avere la massima visibilità sul mercato.

#### **OGGI SI FA UN GRAN PARLARE DI RIVOLUZIONE DIGITALE E 4.0: COME SI INTEGRA IL TPS E LA VOSTRA FORMAZIONE CON IL CAMBIAMENTO IN ATTO?**

Si integra benissimo. La “lean” ci sta servendo per la trasformazione 4.0 in at-

to nei nostri stabilimenti ed è un aspetto fondamentale per poi digitalizzare quei processi dei quali conosciamo tutti i parametri, trattandosi ora solo di trasferirli in maniera digitale. Noi consideriamo il 4.0 più che una rivoluzione un’evoluzione: la tecnologia è fondamentale elemento competitivo, ma deve essere al servizio dell’uomo. Ricordo che in Toyota impieghiamo sì dei robot, ma la Casa madre sponsorizza tutti gli anni il campionato mondiale della saldatura manuale: i robot ci servono, ma il know how che sta dietro ai robot è detenuto dalle persone. Guai a perdere questo know how, perché se così fosse non saremmo più in grado neanche di gestire gli stessi robot. Le macchine sono figlie della conoscenza dell’uomo e in Toyota abbiamo un grande rispetto di conoscenza e competenze umane.

#### **PUÒ TRACCIARE UN BILANCIO DELL’ATTIVITÀ FIN QUI SVOLTA DALLA VOSTRA ACADEMY?**

A oggi abbiamo formato tantissime società, dalle Pmi ad aziende di caratura mondiale. Il tutto all’insegna del massimizzare quello che sia ha e utilizzando le competenze interne dell’azienda, in accordo al motto Toyota “no people, no space, no money”. Organizziamo anche viaggi in Giappone, abbinando formazione industriale (con visite agli stabilimenti che producono le auto Toyota) agli aspetti legati alla cultura del popolo giapponese, due elementi che devono andare di pari passo. ■

## In aumento il numero delle vittime sulle strade

Nel 2017, dati Istat, si sono verificati in Italia 1.174.933 incidenti stradali con lesioni a persone: le vittime sono state 3.378 e i feriti 246.750. I morti tornano ad aumentare (più 2,9%) dopo la flessione del 2016 e la battuta d'arresto dei due anni precedenti. Il nostro paese, quindi, è stato sotto gli obiettivi fissati dall'Unione europea. In lieve diminuzione, invece, sono stati sia gli incidenti e sia i feriti (rispettivamente meno 0,5% e 1,0%). Il tasso di mortalità stradale è passato da 54,2 a 55,8 morti per milione di abitanti tra il 2016 e il 2017, tornando ai livelli del 2010. Rispetto al 2010, le vittime della strada sono diminuite del 17,9%. Il traffico stradale e di conseguenza il fenomeno dell'incidentalità sono legati a una serie di elementi, come le percorrenze, il numero dei veicoli circolanti e i consumi di carburante. Il quadro della mobilità, nel 2017, ha risentito di un più generale e positivo contesto economico che ha visto un aumento (valori nominali) del reddito medio pro-capite disponibile, più 2,6%, e del Pil, più 2,1%. In questo scenario, è stata in aumento anche la mobilità delle merci. Infatti, i dati sulle percorrenze autostradali, su 6 mila chilometri di rete in concessione, ha mostrato un aumento del 2,2% rispetto al 2016, più marcato per i veicoli pesanti (più 3,5%) e decisamente più contenuto per quelli leggeri (più 1,8%). Nel 2017, le immatricolazioni di veicoli sono state

in crescita del 7% mentre mediamente il parco veicolare è aumentato dell'1,7% rispetto all'anno precedente. Da notare che, con più di 635 autovetture e 841 veicoli ogni mille abitanti, l'Italia si è confermata come il paese europeo a più elevato tasso di motorizzazione. Notevole è stato l'incremento del parco veicoli pesanti (le motrici sono aumentate del 6,8%) e dei veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida (più 42,6%) e benzina e gas liquido o metano (più 6,2%).

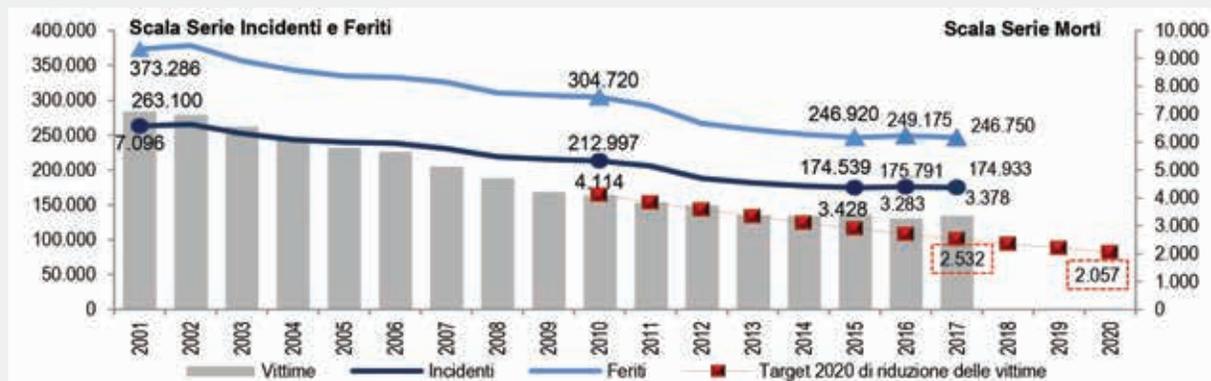


I consumi di carburante sono stati invece in diminuzione ma il calo ha riguardato soprattutto le vendite di benzina (meno 4,1%) mentre quelle di gasolio sono calate solo del-

### Incidenti stradali

Fonte: ISTAT

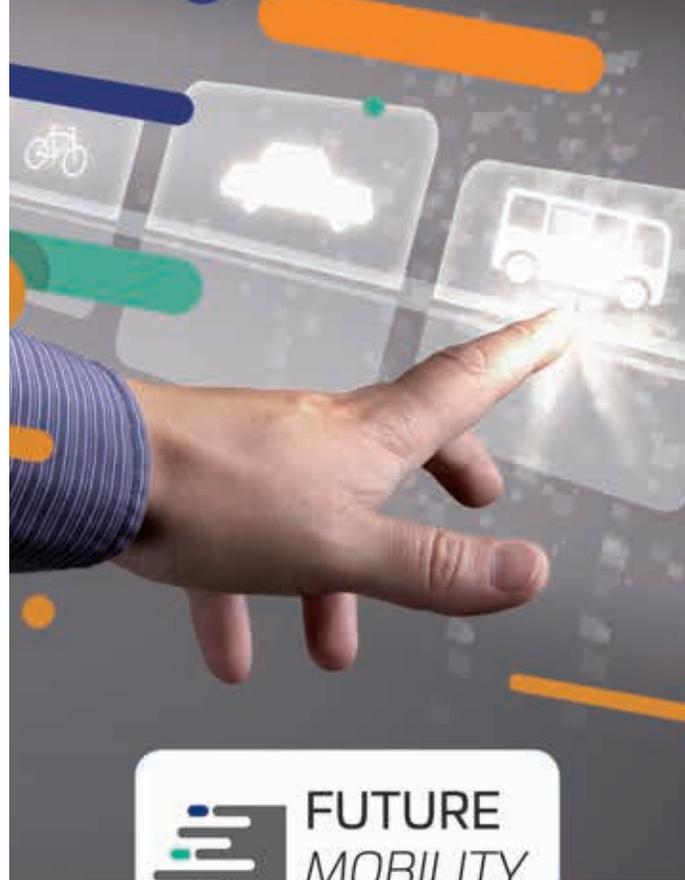
(anni 2001-2017, valori assoluti)



lo 0,7%. Secondo le stime del ministero dello Sviluppo economico, il fabbisogno di Gpl è stato di 3,4 milioni di tonnellate, in linea con il 2016, di cui 1,7 milioni per uso autotrazione. In base alle stime del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, relative al 2010 e rivalutate nel 2017 in base all'indice Istat dei prezzi al consumo, il costo sociale totale per gli incidenti stradali con lesioni a persone, è stato quantificato a circa 19,3 miliardi di euro, pari all'1,1% del Pil nazionale. A livello europeo, invece, nel 2017, si è registrata una contenuta diminuzione del numero delle vittime: complessivamente sono decedute per incidenti stradali 25.315 persone (con un calo sul 2016 dell'1,6%), contro le 31.595 del 2010, con una riduzione nel periodo del 19,9%. Più contenuto il calo percentuale registrato in Italia (meno 17,9%). Analogamente al 2016, la riduzione a livello europeo non ha interessato tutti i paesi: nel 2017, le vittime della strada sono state ancora in aumento in otto paesi, tra i quali, oltre all'Italia, Spagna, Portogallo, Romania e Ungheria. Il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti), indicatore utilizzato per effettuare analisi comparative, si è attestato, nel 2017, a 49,7 nell'Unione europea e a 55,7 in Italia (nel 2010 rispettivamente 62,8 e 69,4). Con tale risultato il nostro paese scende al diciottesimo posto nella graduatoria europea, mentre si collocava al quattordicesimo nel 2016. I paesi più virtuosi rimangono Svezia e Regno Unito (25,3 e 27,1) mentre in coda alla classifica risultano Bulgaria e Romania (99,3 e 96,0 per milione di abitanti).

## In Germania, scarseggiano i veicoli refrigerati

In Germania, si stanno registrando da tempo temperature elevate, tanto da mettere in affanno il settore della logistica. Infatti, nel periodo compreso tra febbraio e maggio, la domanda di trasporti refrigerati è quasi triplicata, come ha sottolineato la piattaforma di trasporto TimoCom. Le conseguenze? Nel settore della distribuzione ci sono già spazi vuoti sugli scaffali, perché i produttori non riescono a rispettare i tempi di consegna per le merci fresche. Questa carenza di disponibilità sul mercato dell'autotrasporto (già alle prese con una forte carenza di autisti) è stata acuita ulteriormente dal tradizionale aumento della domanda di spazi di carico in primavera. "Abbiamo osservato >



**FUTURE  
MOBILITY  
week**

**TORINO  
01-05 OTTOBRE**

**NON ASPETTATE DOMANI  
PER LA MOBILITÀ DI DOMANI**

Il punto di incontro dove parlare della mobilità del futuro, infrastrutture, sicurezza fisica e cyber, mobilità individuale, collettiva, aziendale delle persone e delle merci, sostenibile e intelligente.

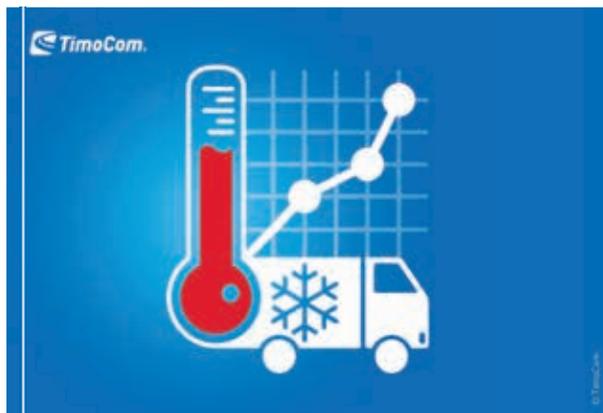
**Expoforum 03-04 Ottobre**  
**Showcase 01-02-05 Ottobre**  
**Dinner 03 Ottobre**

**info@fmweek.it**  
**www.fmweek.it**

ORGANIZZATO DA:



che l'offerta di carichi a maggio è aumentata di oltre il 30 % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente", ha detto David Moog, Business Analyst di TimoCom. Questo incremento non va ricondotto solo alla congiuntura che continua a essere favorevole in Germania. "La super



primavera tedesca ha fatto esplodere la domanda di trasporti a temperatura controllata". Non si tratta solo del trasporto di merci surgelate o di prodotti freschi e delicati come frutta e verdura. Anche altre merci, come medicinali, prodotti contenenti cioccolato o prodotti cosmetici, necessitano di essere trasportate a determinate temperature, in una catena del freddo soggetta a controlli costanti. "Nel corso dell'anno, la tensione sul mercato dei trasporti si intensificherà ulteriormente. In due giorni, in maggio, è stato toccato un valore record di oltre 840 mila offerte, con una disponibilità di soli 90 mila veicoli", ha sostenuto Gunnar Gburek, Company Spokesman di TimoCom. "Per fronteggiare tale carenza - ha aggiunto Gburek - è necessaria una soluzione ad hoc, e cioè uno sfruttamento ottimale dei veicoli disponibili per il trasporto refrigerato. Per farlo è necessario che gli operatori di trasporto mettano sul mercato in modo continuativo i propri mezzi disponibili tramite piattaforme neutrali, anche in periodi come quello attuale, in cui le imprese di trasporto potrebbero attingere liberamente dal surplus di offerte di carichi. Purtroppo un terzo dei mezzi di trasporto che viaggiano sulle nostre strade non sono sfruttati appieno o sono addirittura vuoti". Nei periodi di aumento della carenza di conducenti, questo aspetto non è efficiente e men che meno sostenibile, dal punto di vista ambientale.

## La Confetra ha incontrato il ministro Danilo Toninelli

"Tenevamo molto ad invitare personalmente il ministro alla nostra assemblea pubblica del prossimo 17 ottobre e ad anticipargli i temi che saranno in essa trattati e che rappresentano le assolute priorità del sistema confederale: completamento dei corridoi europei Ten T, accelerazione degli interventi di collegamento di ultimo miglio tra reti e nodi, sostegno allo shift modale gomma/ferro e gomma/mare e rinnovata attenzione alle relazioni industriali, nel nostro settore particolarmente articolate e con non pochi elementi di criticità", ha dichiarato il presidente della Confetra Nereo Marcucci, che accompagnato dal direttore generale Ivano Russo, ha incontrato il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli. Marcucci ha sottolineato al ministro il profilo istituzionale della confederazione: "Svolgiamo una funzione di rappresentanza che è declinata dall'art. 99 della Costituzione e dal regolamento europeo sul Partenariato economico sociale. Dentro questo perimetro, esprimiamo alle istituzioni i bisogni e



Il ministro Danilo Toninelli

le attese dell'intera supply chain logistica nazionale e di tutte le 18 federazioni di settore che rappresentiamo: cargo ferroviario, aereo, corrieri, gommato, terminal portuali, interporti, magazzini, industria delle spedizioni e tutti i servizi immateriali e innovativi collegati alla movimentazione e al trasporto merce. Siamo confidenti che il ministro saprà dedicare attenzione ed energie al nostro settore, che impegna decine di migliaia di imprese con oltre 800 mila dipendenti".

## Fercam apre un nuova filiale a Berlino

Da aprile sono presenti a Berlino in una propria struttura tre collaboratori di Fercam che seguiranno direttamente i trasporti e forniranno assistenza ai clienti in loco. Salgono dunque a quattro le filiali dell'operatore altoatesino in Germania, dove già è presente con proprie strutture ad Amburgo, Colonia e Monaco di Baviera. Con l'apertura della nuova filiale, Fercam conferma l'importanza della



propria presenza diretta in un territorio, quello di Berlino, con un mercato in costante crescita. “La nostra filosofia aziendale ci vuole sempre possibilmente vicini ai nostri clienti per poterci immediatamente attivare, anche in caso di esigenze ‘dell’ultimo minuto’. Ciò aumenta la fidelizzazione dei clienti oltre a rappresentare un grande vantaggio per la qualità dei nostri servizi. Riusciamo, tramite i nostri collaboratori, che conoscono anche le particolarità della zona, a fronteggiare con maggiore celerità e competenza qualsiasi esigenza. Puntiamo molto sulla vicinanza e su una stretta collaborazione con i nostri clienti, in prevalenza del settore produttivo, per garantire affidabilità e assistenza completa”, ha sottolineato Hansjörg Faller, responsabile Freight Management Full Truck Load-FTL. Fercam Berlino seguirà direttamente tutti i trasporti da quest’area verso i paesi dell’est europeo e il Benelux oltre ai trasporti sul territorio nazionale tedesco. Molte aziende produttive, in particolare del settore alimentare e chimico, che operano nell’area di Berlino, hanno, infatti, i loro mercati di sbocco anche nell’est europeo. L’azienda altoatesina attribuisce grande importanza al multilinguismo dei propri collaboratori e, ove possibile, si avvale anche di personale con madrelingua dei propri clienti. La filiale

di Berlino è diretta da Hans Wagner, che vanta una lunga esperienza nella gestione dei trasporti da e verso i paesi dell’est, e dipenderà dalla sede di Fercam Deutschland a Colonia.

## Certificazione GDP per il pharma a Gefco

Il Gruppo Gefco, leader globale nella fornitura di servizi per la supply chain industriale e leader europeo della logistica automotive, ha ricevuto da Bureau Veritas la certificazione di conformità Good Distribution Practice-GDP per il trasporto su strada di prodotti farmaceutici. La certificazione ha così confermato l’impegno dell’azienda nel garantire un sistema di gestione della qualità dell’intero processo del trasporto di tali prodotti. L’ente certificatore ha analizzato il sistema di gestione della qualità di Gefco e la sua capacità di rispondere alle esigenze dei clienti in Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Grecia, Romania e nella sede del Gruppo in Francia. La certificazione GDP, valida per tre anni, attesta che l’azienda soddisfa i requisiti contenuti nelle linee guida della commissione europea sulle buone pratiche di distribuzione di prodotti farmaceutici per uso umano e rispecchia l’impegno aziendale nel garantire alta qualità e la capacità di comprendere le sfide dei propri clienti, inclusa la tracciabilità dei prodotti per evitare rischi di contraffazione o falsificazione. Il mercato della logistica Life Sciences e Healthcare sta



cambiando diventando sempre più complesso. Con l’aumento dei volumi dei prodotti sensibili alla temperatura e l’evoluzione delle normative relative al loro trasporto, le >

aziende devono concentrarsi maggiormente sul controllo e sulla sicurezza. La mancata osservanza di tali requisiti potrebbe rappresentare un rischio per la salute pubblica e favorire la possibilità di perdere merci ad alto valore. "Gefco vanta una lunga esperienza nei settori Life Science e Healthcare ed è pienamente consapevole delle esigenze dei suoi clienti. La conformità alla certificazione GDP è un'ulteriore prova del nostro impegno nel fornire sicure soluzioni logistiche in questi settori", ha affermato Alain Vignon, responsabile Management System dell'azienda. Gefco ha anche aumentato le sue infrastrutture dedicate a questi due settori, infatti all'inizio di quest'anno ha aperto il terzo magazzino a temperatura controllata vicino all'aeroporto londinese di Heathrow, che integra le attività degli altri magazzini situati a Francoforte e a Amsterdam. Lo scorso anno, inoltre, il Gruppo ha ottenuto la certificazione IATA-Ceiv per il trasporto aereo e marittimo nei Paesi Bassi.

## OM Still acquista un'azienda a Parma

OM Still si rafforza e amplia la propria rete di vendita e assistenza con l'acquisizione di Parmacarr Service, azienda di San Polo di Torrile, Parma, attiva tra le province del nord



dell'Emilia Romagna. Fondata nel 1974, Parmacarr Service è stata dal 2013 partner ufficiale di OM Still. L'azienda impiega 15 dipendenti, tra tecnici e funzionari commerciali, e ha chiuso il 2017 con fatturato in crescita a 3,5 milioni di euro. L'attuale e modernissima sede della società è stata

inaugurata nel 2004 e si estende su una superficie coperta di 2.400 metri quadrati all'interno della quale si trovano gli uffici e l'officina. Quest'ultima è dotata di attrezzature all'avanguardia e nel tempo ha subito numerosi interventi di ampliamento per rispondere efficacemente alle esigenze dei moltissimi clienti della società. Nell'ottica di valorizzare il grande lavoro fatto in questi anni e l'ampia rete di contatti avviati, tutti i dipendenti di Parmacarr Service, dai tecnici sino al titolare Paolo Schianchi, entreranno a far parte dello staff di OM Still che gestirà la struttura. "Quella di Parmacarr Service - spiega Angelo Zanotti amministratore delegato di OM Still - è per noi un'acquisizione strategica, finalizzata a incrementare la nostra presenza diretta nell'area compresa tra l'Emilia Romagna e la Lombardia, un mercato potenziale da 6.300 macchine l'anno. Attraverso Parmacarr Service saremo in grado di servire efficacemente moltissimi clienti che già abbiamo nelle province di Parma e aree limitrofe. Con questa acquisizione rafforziamo ulteriormente la nostra leadership in Italia, dove impieghiamo circa 900 dipendenti globali e possiamo contare sulla più solida e capillare rete di vendita e assistenza presente sul territorio, composta da sette sedi dirette di vendita e uno stabilimento, oltre 60 tra concessionari e partner, 700 tecnici di assistenza e oltre 130 funzionari commerciali".

## Un servizio ferroviario per l'acciaio



A fine luglio, è arrivato a quattro laminatoi di San Giorgio di Nogaro, in partenza dal porto di Monfalcone, il primo treno

carico di bramme, semilavorato d'acciaio a sezione rettangolare, utilizzato nella produzione di lamiera. Il nuovo servizio ferroviario è gestito da Inter-rail e Mercitalia Rail nell'ambito di un progetto che prevede lo spostamento dei trasporti dalla strada alla rotaia con un contributo finanziario della Regione Friuli Venezia Giulia. Il servizio prevede che i treni carichino le bramme a Monfalcone e le portino in quattro stabilimenti di San Giorgio di Nogaro, ossia quelli di Evraz Palini e Bertoli, Marcegaglia, Metinvest Trameal e Officine Tecnosider. Un primo treno sperimentale ha viaggiato il 9 luglio composto di 32 carri per rifornire due dei quattro laminatoi. Gli organizzatori del servizio prevedono che a regime svolgeranno quattro o cinque viaggi la settimana. Al servizio collaborano, oltre che Inter-rail e Mercitalia Rail, che svolgono la regia logistica e il coordinamento operativo, anche l'impresa ferroviaria InRail, le imprese di manovra ferroviaria Traction Service e Logica, la compagnia portua-

le di Monfalcone, il consorzio Commessi sopraccarichi e il Consorzio Portonuovo di Porto Nogaro. "Il progetto della Regione Friuli Venezia Giulia di puntare sulla ferrovia nasce dalla constatazione che movimentare le bramme unicamente con la modalità stradale non sia più sostenibile per la collettività e per la sicurezza nella circolazione sulle strade", ha spiegato Graziano Pizzimenti assessore regionale Infrastrutture e Territorio. Tullio Bratta, amministratore delegato d'Inter-rail ha precisato che "questo nuovo servizio di trasporto ferroviario, peraltro già attivato dall'ex Consorzio Ziac nei primi anni 2000, va nella direzione di differenziare i flussi tra le varie modalità di trasporto, che potranno così garantire un'alimentazione programmata dei semilavorati ai laminatoi salvaguardandone l'operatività. Inoltre questa soluzione di trasporto va nella direzione della sostenibilità in quanto toglierà settimanalmente come minimo 130-150 camion dalla strada".



## Dalla Romagna che lavora, al mondo che si muove.

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

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

## Un quarto hub, a Verona, per Palletways

Leader nel trasporto espresso su pallet, la società guidata da Albino Quaglia ha annunciato l'inaugurazione di un nuovo hub a Verona, che si affiancherà alle preesistenti strutture di Bologna, Milano e Avellino. Situato a pochi minuti dal centro, il quarto hub di smistamento merci si colloca nel cuore di un importante snodo logistico, tra l'A4 Torino-Trieste e l'A22 Modena-Brennero. "Il nuovo hub di Verona si pone l'obiettivo di cogliere le opportunità commerciali di medio raggio offerte dai territori nord orientali del nostro paese, fra le aree più importanti per Palletways Italia. È proprio da e verso il nord est, infatti, che è originato e diretto il 30% dei volumi che movimentiamo", ha spiegato il presidente della società, che ha aggiunto: "È fondamentale poter disporre di un magazzino a cui saranno collegati i concessionari del Friuli Venezia Giulia, del Veneto, Trentino Alto Adige, Lombardia orientale ed Emilia Romagna settentrionale. Il nuovo hub ci permetterà di migliorare ulteriormente la qualità dei nostri servizi



e le tempistiche di consegna: i concessionari collegati a Verona offriranno un servizio in 24 ore per la tariffa Premium e in 48 ore per la tariffa Economy allineandosi alle condizioni già vigenti per il nord ovest". Inoltre, anche i flussi di spedizioni internazionali saranno aiutati dall'apertura di questa nuova centrale operativa regionale. Verona è, da sempre, la porta naturale per l'accesso all'Austria e a Monaco di Baviera e l'hub di Verona consentirà di apportare un deciso miglioramento dei servizi per il traffico di merci pallettizzate da e verso queste regioni.

## Dealer meeting della rete Baoli

Oltre 50 rappresentanti delle organizzazioni di vendita Baoli sul territorio italiano si sono ritrovati nel quartier generale di Lainate, Milano, per fare il punto sui prodotti, sulle strategie e sugli obiettivi della società, che a soli due anni dall'ingresso sul mer-



cato italiano ha conquistato una quota dell'1,7% del mercato nazionale e conta 64 dealer. "La crescita esponenziale del brand - ha spiegato Massimo Marchetti, responsabile vendite di Baoli Italia - ci ha spinti a organizzare questo meeting, finalizzato da un lato a dare il benvenuto alle nuove organizzazioni di vendita e dall'altro a creare un momento di ascolto e confronto con la rete. In particolare, siamo soddisfatti dei feedback che i concessionari stanno ricevendo dal mercato: i carrelli Baoli stanno dimostrando sul campo la loro qualità e affidabilità, i clienti sono molto soddisfatti e stanno diventando loro stessi i primi testimonial del marchio". Il dealer meeting è stata l'occasione per fare conoscere alla rete Baoli la solida organizzazione nell'area Emea. In seguito al successo del progetto di lancio di Baoli in Italia, il quartier generale di Baoli Emea è stato stabilito nel nostro paese e tutti gli aspetti delle vendite, del postvendita e del marketing sono ora gestiti da Lainate. Questo è un grande vantaggio per la rete di vendita italiana, che può anche fare affidamento sul magazzino di 14 mila mq situato a Rolo, che funge sia da hub di distribuzione centralizzata, con uno stock di oltre 100 carrelli pronta consegna, sia da area ricambi, una delle più grandi d'Europa con una superficie dedicata di oltre 10 mila mq. Molto apprezzati sono stati anche i tutorial di e-learning realizzati proprio da Baoli Emea, che consentono di approfondire numerosi aspetti dei prodotti e dell'assistenza e sono fruibili online in modo semplice e rapido.

## XPO LOGISTICS AL TOUR DE FRANCE

XPO Logistics anche quest'anno ha fornito l'assistenza logistica al Tour de France. Un impegno molto complesso e impegnativo: gli automezzi dell'azienda hanno trasportato in 23 giorni 360 tonnellate di materiali per 3.350 chilometri. L'organizzazione del Tour ha dato agli autisti di XPO un riconoscimento ufficiale e in particolare ha premiato uno di loro - René Pioche (nella foto) - alla sua ventesima partecipazione. A tale proposito, Luis Gomez, managing director transport di XPO Logistics Europe, ha dichiarato: "Il



nostro successo nel muovere il Tour de France si basa sulla professionalità, la passione e l'impegno dei nostri autisti. Sono eroi dietro le quinte, che consegnano, per 23 giorni consecutivi con tempi scanditi dal cronometro, tutti i materiali indispensabili per il regolare svolgimento della corsa". >



**NAPOLI**  
**24 - 29**  
**SETTEMBRE 2018**

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

MAIN CONFERENCE



ORGANIZZATO DA:



## La sostenibilità ambientale, un obiettivo di Number1

Number1, azienda parmense top player della logistica del largo consumo, sta intensificando le azioni per migliorare la sostenibilità dei propri trasporti. “Già da alcuni anni abbiamo fatto della sostenibilità, coniugata all’innovazione, uno dei nostri obiettivi primari”, ha dichiarato il presidente Renzo Sartori. “La logistica sostenibile è possibile già da oggi: è una sfida che va colta e soprattutto va vinta insieme, operatori logistici e committenti, partendo da progetti concreti e significativi. Noi ci stiamo impegnando e desideriamo proseguire in questa direzione, certi di trovarci dinanzi a ‘buone pratiche’ che saranno per il nostro settore un’occasione di grande crescita e di responsabilità civile”. La logistica sta vivendo una fase di importante trasformazione e l’impatto sull’ambiente è la componente fondamentale e insieme la sfida da vincere. L’Italia, al pari di altre nazioni europee, si sta già muovendo verso i combustibili alternativi, e la legge di bilancio 2018 prevede



l’adozione di politiche che portino a una maggiore mobilità sostenibile. Indirizzo condiviso da Number1 che ha già approntato azioni concrete in grado di dare un impulso significativo al settore verso una direzione ecosostenibile basata sullo sviluppo delle potenzialità offerte dalle nuove tecnologie nel rispetto dell’ambiente. Un’azienda sempre più green dunque, anche grazie al rinnovamento della flotta, 130 mezzi che coprono tratte nazionali e internazionali, mediante la progressiva sostituzione dei trattori con mezzi a metano liquido LNG e con mezzi Euro 6. Le prime rilevazioni effettuate da Number1 mostrano come i trattori LNG, grazie all’utilizzo del combustibile a gas metano liquido, permettano di abbattere le emissioni di particolato PM del 95%, del monossido di carbonio del 40%

e quelle di anidride carbonica del 10%, e rappresentino una delle strade da intraprendere per la sostenibilità ambientale del prossimo futuro. Con l’estate 2018 sono già 50 i nuovi automezzi in forza alla flotta, tra trattori LNG e trattori Euro 6, e con il prossimo anno l’azienda intende acquistare altri 80 nuovi mezzi per un investimento complessivo di 10 milioni di euro, così da diventare operatore logistico Top Player anche nel settore della sostenibilità ambientale.

## Il Parmigiano di montagna nel magazzino di Montese

A poco più di mese dalla sua apertura, sono già circa 40 mila le forme di Parmigiano Reggiano col marchio “Prodotto di Montagna” consegnate in custodia al nuovo magazzino realizzato a Montese, nell’appennino modenese, da Gema Magazzini generali di Castelnovo Sotto. Il nuovo stabilimento è in grado di garantire la continuità della filiera certificata secondo le regole fissate dal Consorzio del Parmigiano Reggiano in base alle quali il processo di alimentazione degli animali, la produzione del latte e la stagionatura del formaggio, fino ad un minimo di 12 mesi, avvenga in zona di montagna. Sono 790 mila le forme prodotte nel 2017 dai 93 caseifici situati nelle montagne di Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna, pari a circa il 21% dell’intera produzione (stimata in 3,6 milioni di



forme realizzate in 332 caseifici) che a fine anno con il trend attuale sfiorerà i 4 milioni di forme. Il magazzino di Montese, con un investimento di oltre 10 milioni di euro, può accogliere 170 mila posti forma su una superficie coperta di 8.500 metri quadrati, che si aggiungono ai 230 mila che Gema già gestisce nel quartier generale di Castelnovo Sotto. ■

# **ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE**

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

CON NOI LA FORMAZIONE È

**PRATICA**

**SMART**

**ECONOMICA**



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA SI COMPONE DI

**CORSI**

**SEMINARI**

**WORKSHOP**

**CONVEGNI**

VENITE A SCOPRIRLA SU:

<http://culturaeformazione.assologistica.it>  
Segreteria organizzativa: tel. 026691567

# Buoni pensieri e cattivi maestri

di Franco De Renzo\*

**L**ex ministro degli Esteri tedesco Joschka Fischer nel libro "Joschka Fischer and the Making of the Berlin Republic: An Alternative History of Postwar Germany" scritto da Paul Hockenos (febbraio 2008), così si esprimeva: "E' 'sorprendente' che la Germania abbia dimenticato la storica Conferenza di Londra del 1953, quando l'Europa le cancellò buona parte dei debiti di guerra. Senza quel regalo non avremmo riconquistato la credibilità e l'accesso ai mercati. La Germania non si sarebbe ripresa e non avremmo avuto il miracolo economico" (dall'articolo "Un po' di storia" di Riccardo Barlaam per il Sole 24Ore).

La cura di austerità imposta dalla coppia Merkel-Schaeuble, secondo l'ex ministro tedesco, è stata "devastante" perché ha imposto ai paesi del sud Europa "una deflazione dei salari e dei prezzi" impossibile da superare con il peso del rigore e con "la trappola della spirale dei debiti, che condanna questi paesi a non uscire dalla crisi con il pretesto del risanamento dei conti". Fischer, in definitiva, accusava la Germania della signora Merkel, e della sua grande coalizione, di "euroegoismo" e di avere la memoria troppo corta: "Se la Bce non avesse seguito le decisioni di Draghi ma le obiezioni dei tedeschi a quest'ora l'euro non esisterebbe più. Il più grande pericolo per l'Europa - concludeva il politico tedesco - attualmente è la Germania".

**Ma cosa si decise** alla Conferenza di Londra del 1953? La Germania è andata in default due volte durante il Novecento (nel 1923 e, di fatto, nel secondo dopoguerra). In quella conferenza londinese le sono stati condonati i debiti di due guerre mondiali per darle la possibilità di ripartire. Tra i paesi che decisero allora di non esigere il conto c'era l'Italia di De Gasperi, padre fondatore dell'Europa, e anche la povera e malandata Grecia, che pure subì, durante la seconda guerra mondiale, enormi danni alle sue infrastrutture stradali, portuali e ai suoi impianti produttivi da parte delle truppe tedesche. L'ammontare del debito di guerra tedesco dopo il 1945 aveva raggiun-



*I danni di guerra procurati nel secondo conflitto mondiale dalle armate tedesche ammontavano nel 1945 alla colossale cifra di 23 miliardi di dollari*

to i 23 miliardi di dollari (di allora). Una cifra colossale che era pari al 100% del Pil tedesco. La Germania non avrebbe mai potuto pagare i debiti accumulati in due guerre. Guerre da essa stessa provocate.

Il 24 agosto 1953 ventuno paesi (Belgio, Canada, Ceylon, Danimarca, Grecia, Iran, Irlanda, Italia, Liechtenstein, Lussemburgo, Norvegia, Pakistan, Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Repubblica francese, Spagna, Stati Uniti d'America, Svezia, Svizzera, Unione Sudafricana e Jugoslavia), con il trattato firmato a Londra, le consentirono di dimezzare il debito del 50%, da 23 a 11,5 miliardi di dollari, dilazionato in 30 anni. L'altro 50% avrebbe dovuto essere rimborsato dopo l'eventuale riunificazione delle due Germanie. Ma nel 1990 l'allora cancelliere Helmut Kohl si oppose alla rinegoziazione dell'accordo che avrebbe procurato un terzo default alla Germania. Anche

questa volta Italia e Grecia acconsentirono di non esigere il dovuto. Nell'ottobre 2010 la Germania ha finito di rimborsare i debiti imposti dal trattato del 1953 con il pagamento dell'ultimo debito per un importo di 69,9 milioni di euro. Senza l'accordo di Londra, la Germania avrebbe dovuto rimborsare debiti per altri 50 anni.



**Il Financial Times** di giovedì 14 giugno 2018 rafforza questa idea. I tedeschi sono quelli fissati con il rispetto delle regole comunitarie. A quanto pare, i tedeschi predicano bene ma razzolano male. Almeno in materia di rispetto delle raccomandazioni della commissione europea per combattere gli squilibri macroeconomici (date nel cosiddetto semestre europeo). Uno studio appena pubblicato dal think tank di Bruxelles Bruegel, mostra che la Germania, tra il 2014 e il 2017, ha dato applicazione solo al 29% delle raccomandazioni (come Ungheria e Slovacchia e meglio solo del Lussemburgo, fermo al 23%). Molto peggio della bistrattata Italia (40%) e della Francia (37%). Altra sorpresa, la più virtuosa, dopo la Finlandia, è la Gran Bretagna che ha detto addio all'Europa. Il rapporto non lo dice espressamente ma, commenta Jim Brundsen, corrispondente da Bruxelles del Financial Times, "non è difficile immaginare perché i numeri tedeschi siano così negativi. Molte delle raccomandazioni di Bruxelles fanno parte della richiesta senza fine che Berlino aumenti la domanda interna e gli investimenti pubblici e riduca così il suo enorme surplus commerciale". Richiesta che si è sempre scontrata contro la convinzione dei tedeschi che la loro cultura del risparmio "sia una virtù da elogiare, non un problema da risolvere". I tedeschi e i loro giornali definiscono noi italiani in malo modo, accusandoci di tutte le nefandezze possibili. Quando tutto va bene, dicono che siamo sporchi, arruffoni, arroganti, sfruttatori e approfittatori della Comunità europea soprattutto a loro danno. Siamo quelli che non rispettano le direttive e che sfiorano i bilanci.

**È vero che una società** italiana (Unicredit) ha proposto un aumento di capitale di 15 miliardi di euro (il maggiore nella storia economica finanziaria italiana) che il mercato, però, ha accettato e sottoscritto, mentre i tedeschi tacciono sulla mina vagante rappresentata dalla Deutsche Bank che solo nei primi cinque mesi del 2018 ha perso, in borsa, il 42%. Il valore delle azioni, dal 1992, ha perso, mediamente, il 3,6% l'anno. La Deutsche Bank, seconda banca più grande dell'eurozona dopo

*Veduta di Atene. Anche la Grecia, virtualmente distrutta dai tedeschi, firmò a Londra nel 1953 il trattato che dimezzava i debiti di guerra della Germania*

la Bnp Paribas, ha raggiunto questo innegabile insuccesso per via degli investimenti nei derivati che ne hanno contraddistinto la gestione irresponsabile dal 2002 al 2012. Il Financial Times il 2 giugno 2018 vi ha dedicato un'analisi approfondita ove è ben evidenziata la pericolosità di tale situazione non solo per la Germania ma per l'intera Unione europea, considerata la grandezza e l'importanza di questa (forse) ex grande banca. I tedeschi si preoccupano, con tutto il rispetto, della Cassa di Risparmio di Ferrara e di tutte le altre nostre realtà che hanno procurato danni agli azionisti e al sistema. Siamo all'eterna norma che sposta i propri problemi sugli altri, dettando regole e suggerimenti che, invece, non si è capaci di applicare su sé stessi e nella propria famiglia. Il "fumo" serve a distogliere l'attenzione e a cercare di coprire problemi non facili da risolvere.

**Noi siamo sempre pronti** a ritenere la Germania un campione di produttività e di efficienza anche sottovalutando, sistematicamente, le pecche che il loro sistema non è riuscito a debellare. Non dobbiamo cercare conforto negli errori altrui ma cercare di non commetterne. Non abbiamo bisogno di cattivi maestri ma di gente che si applichi per evitare che i problemi si creino e avere un comportamento che sia di auspicio e fonte di ispirazione per tutti. ■

\* **Franco De Renzo**, tel. 0245101071  
email: [segreteria@studioderenzo.it](mailto:segreteria@studioderenzo.it)

# Lettere di vettura false

di **Marco Lenti\***

La Corte di Cassazione, con la sentenza n. 9453 del 11/10/2017, sez. III Penale, dep. 02/03/2018, ha recentemente statuito un interessante principio riguardante il caso di un imputato colpevole del reato di cui all'art. 8 del D. Lgs. n. 74/2000, reo di aver emesso false lettere di vettura CMR al fine di consentire a terzi, soggetti destinatari di fatture per operazioni inesistenti consistenti (cessioni intracomunitarie) l'evasione di imposte. L'imputato era stato condannato dal tribunale di Treviso, con sentenza poi confermata dalla Corte d'appello di Venezia, alla pena (sospesa) di un anno di reclusione. Il reato descritto è punito con la reclusione da un anno e sei mesi a sei anni. All'irrogazione della pena detentiva si aggiungono le pene accessorie, quali l'interdizione dagli uffici direttivi di imprese e persone giuridiche da sei mesi a tre anni e l'incapacità di contrattare con la pubblica amministrazione da uno a tre anni.

Secondo le difese dell'imputato, la lettera di vettura CMR, in quanto ritenuta priva del valore probatorio del contratto di trasporto, non poteva rientrare nel novero degli "altri documenti" di cui al D. Lgs. 74/2000. La Cassazione ha respinto il ricorso. Secondo la suprema corte, con la nozione "altri documenti", il legislatore si è riferito a quelli "cui le norme tributarie assegnino una funzione probatoria pari a quella delle fatture", destinati quindi ad attestare fatti aventi rilevanza fiscale. La Corte quindi ha stabilito il principio che "Il documento di trasporto internazionale, denominato CMR o lettera di vettura internazionale, rientra nel novero degli "altri documenti" di cui all'art. 1 lett. a) del d.lg. 74/2000, in quanto assolve ad una funzione integrativa della fattura ed è documento idoneo a comprovare il trasferimento delle merci intracomunitarie ai fini del loro trattamento Iva ... l'emissione di un siffatto documento per operazioni inesistenti, pertanto, integra la condotta del reato di cui all'art. 8 d.lg. 74/2000." La Cassazione, ha ritenuto che i documenti di trasporto hanno rilevanza fiscale in base al disposto dell'art. 21, comma IV del dpr 633/1972 (c.d. testo unico Iva), che menziona specificamente il documento di trasporto nel novero dei documenti con valore probatorio analogo alle fatture.



## UN'AUTORITÀ "A CACCIA" DI SOLDI

A pagina 23 di *Euromerci* dello scorso marzo/aprile (n. 3-4), in questa stessa rubrica, l'avvocato Marco Lenti sollevava il problema dei contributi richiesti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, mettendo in luce le sentenze che hanno sostenuto che le società di logistica non sono tenute a pagarli. Ciò nonostante l'Autorità insiste. Il presidente della Confetra, Nereo Marcucci, in una recente dichiarazione ha affrontato il problema: "l'Autorità ha perso con varie motivazioni tutti i ricorsi promossi dalla Confetra e dalle Associazioni del sistema confederale. La stessa Corte Costituzionale gli ha dato torto e come monito nell'ultima sentenza il Tar Piemonte l'ha condannata anche al pagamento delle spese processuali. Ma l'Autorità continua imperterrita. Nel diritto civile se le nostre imprese intasassero i tribunali con cause temerarie ne dovrebbero rispondere, l'organo di controllo della spesa pubblica dovrebbe esprimere altrettanta severità su comportamenti omologhi che avvengono nell'ambito della giustizia amministrativa".

\* **Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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

# La scelta del foro competente

di **Alessio Totaro**

Partner Studio Legale LexJus Sinacta \*

La Corte di giustizia, il 13 luglio 2017, ha emanato un'attesa sentenza in materia di giurisdizione nell'azione diretta ai danni della compagnia assicurativa del vettore marittimo, che ha ritenuto il terzo danneggiato non vincolato da una clausola di scelta del foro in essere fra l'assicuratore e l'assicurato.

**I fatti di causa.** Il rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia richiesto dalla Corte suprema della Danimarca si inserisce in un contenzioso instaurato dal Assens Havn, il porto di Assens, nei confronti della Compagnia Navigators Management Limited (UK) per il risarcimento dei danni arrecati alle installazioni portuali da un rimorchiatore di una società svedese assicurato dalla convenuta. Essendo l'assicurata soggetta a procedura concorsuale, il danneggiato ha agito ai sensi della legge danese direttamente nei confronti dell'assicuratore. Tuttavia, il contratto assicurativo tra la Navigators Management e il vettore marittimo conteneva una clausola che attribuiva la competenza esclusiva sulla controversia agli organi giurisdizionali inglesi. In forza di tale clausola, il giudice di primo grado rigettava la domanda di Assens Havn dichiarando il proprio difetto di giurisdizione. La Corte suprema danese, investita in sede d'appello della questione, promuoveva il rinvio pregiudiziale innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea chiedendo se le deroghe di cui agli artt. 13 e 14 Reg. n. 44/2001 debbano essere interpretate nel senso che il soggetto leso - che disponga di un'azione diretta contro l'assicuratore dell'autore del danno - possa essere vincolato da una clausola attributiva di competenza pattuita tra assicuratore e danneggiante assicurato.

**La decisione della Corte di Giustizia.** Al fine di rispondere a tale quesito la Corte di giustizia ha esaminato gli obiettivi del regolamento n. 44/2001, che stabilisce un sistema autonomo di ripartizione delle competenze giurisdizionali in materia di assicurazioni e che è volto a porre rimedio a quello squilibrio tra le parti che caratterizza i contratti assicurativi, permettendo all'assicurato e al terzo danneggiato, ove la legge nazionale lo permetta, di convenire l'assicuratore innanzi al giudice del luogo del sinistro. Per quanto l'art. 13 Reg. n. 44/2001 permetta alle parti di derogare alle disposizioni sulla competenza giurisdizionale - specialmente nel caso di contratti assicurativi in ambito marittimo - la norma non



è richiamata dall'art. 11, che rende applicabili all'azione diretta le norme sulla competenza in materia di assicurazioni. Per questa ragione, la Corte ha escluso che una clausola di scelta del foro stipulata tra assicuratore e contraente possa essere opposta alla persona leso che agisca direttamente nei confronti della compagnia. La proroga di competenza, infatti, è circoscritta in termini rigorosi dall'obiettivo di tutela della parte economicamente e giuridicamente più debole. Questo obiettivo verrebbe inevitabilmente compromesso laddove il soggetto leso che dispone di un'azione diretta nei confronti della compagnia assicurativa dell'autore del danno fosse vincolato da una clausola di scelta del foro. D'altra parte, "la situazione della terza persona leso da un danno assicurato è ancor più distante dal rapporto contrattuale accompagnato da una clausola attributiva di competenza rispetto a quella dell'assicurato beneficiario che non ha espressamente acconsentito alla stessa".

**In conclusione,** anche in presenza di una valida clausola sulla giurisdizione, il terzo danneggiato può comunque convenire in giudizio l'assicuratore nello Stato membro dove si è verificato l'evento dannoso, qualora le norme nazionali lo permettano. ■

\* \* **Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

# Rivoluzione copernicana per

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Che il settore doganale sia il melting pot per eccellenza all'interno delle strutture amministrative del paese è un dato pressoché notorio, ma la linearità nei disegni del legislatore è cosa ben rara, come la stabilità degli assetti non è da noi certamente di casa, tuttavia ci accingiamo a essere testimoni diretti di un vero e netto salto di qualità - speranzoso - nell'amministrazione finanziaria del paese. A piccoli passi, che progressivamente si fanno sempre più frequenti e rumorosi, il trend dell'ordinamento italiano sembra indirizzarsi verso livelli di

qualità ed efficienza in grado di reinserire il paese in una posizione di rilievo nel contesto competitivo europeo e internazionale. Soprattutto ciò si sta verificando in relazione al ciclo di riforme inaugurato nel 2012 che ha investito il settore fiscale, in particolare l'Agenzia delle dogane e dei monopoli - fatto che non può che inorgoglire (finalmente) gli instancabili operatori del settore - tuttavia è sempre consigliabile un approccio cauto in presenza di possibili "scosse telluriche" di rilevantissima intensità. A coronamento delle notevoli innovazioni legislative all'insegna di un rinnovamento in termini di efficienza e semplificazione procedurale - si pensi al fast corridor, oppure al sistema informatico automatizzato AIDA per lo sdoganamento - l'intero volto dell'agenzia delle dogane e dei monopoli sta per essere sottoposto a una massiccia opera di ristrutturazione entro il gennaio 2019: il direttore generale dell'agenzia (dall'ottobre 2017) Giovanni Kessler, ha illustrato le linee guida per la riorganizzazione dell'assetto strutturale, e sono stati varati un nuovo statuto e un nuovo regolamento di amministrazione. Si tratta ora di procedere per gradi: in cosa consiste la riforma? Qual è la sua ratio? Che impatto sistemico si prospetta?



*Il progetto di ristrutturazione dell'agenzia delle dogane e dei monopoli è mosso da un chiaro intento di semplificazione estrema delle strutture, secondo un approccio decisamente operativo*

**Il processo di revisione** dell'organizzazione interna e delle risorse umane impiegate dall'agenzia a ben vedere non è nato ieri: il legislatore si esprimeva già nel 2012 sulla necessità di una semplificazione strutturale delle agenzie fiscali nell'ottica di attuare i due principi ispiratori del ciclo di riforme, ossia autonomia ed efficienza. Pare che attraverso la conclusione dell'attività ricognitiva dello scheletro organizzativo e la presentazione dei documenti amministrativi necessari (statuto e regolamento) per "dare inizio ai lavori" siamo giunti al giro di boa: in estrema sintesi, dalla lettera presentata ai funzionari dal direttore generale emerge che l'agenzia sarà articolata "in cinque direzioni funzionali (amministrazione, antifrode, legislativo, personale, tecnologie) che opereranno trasversalmente alle quattro direzioni attive nelle nostre materie core (accise, dogane, giochi e tabacchi)". A livello centrale accanto agli uffici di diretta collaborazione col direttore, verranno istituite tre direzioni di staff (ispettivo, relazioni internazionali e istituzionali, strategia) la cui finalità è in-

# L'agenzia delle dogane?

staurare un canale di flussi informativi diretti con il direttore. Ci sarà un solo vice direttore, e, infine, a livello territoriale, opereranno la direzione centrale, le direzioni regionali e i distaccamenti territoriali saranno espressione unitaria di dogane e monopoli, “senza più duplicazioni”. In buona sostanza, l'intento è quello di superare la distinzione tra le due colonne portanti dell'agenzia, ossia dogane e monopoli. Dalla prospettiva degli incarichi all'interno della nuova ripartizione degli uffici si notano una serie di “tagli” rilevanti soprattutto per le posizioni dirigenziali di prima e di seconda fascia, a cui, tuttavia, seguirà la moltiplicazione di figure intermedie con funzioni di responsabilità e gestione esecutiva. Si intuisce subito il primo ostacolo, dato fisiologicamente dalla presenza di resistenze da parte delle associazioni sindacali maggiormente rappresentative, sicché nell'intento di massimizzare la riduzione dei tempi, proprio in questi giorni, saranno intavolate le discussioni sindacali. Ulteriore criticità è senza dubbio data dalle articolate vicende del neo nominato esecutivo: il primo step per dare concretezza al nuovo volto dell'agenzia passa necessariamente per un esame dei sopraccitati documenti amministrativi da parte del ministero dell'Economia e delle Finanze. Le scadenze sono così incalzanti (come detto, l'obiettivo è di portare a termine la ristrutturazione entro gennaio 2019) da far sorgere legittimi dubbi sull'effettiva possibilità che ciò sia fattibile.

**Veniamo alla seconda questione:** certamente traspare dall'assetto così descritto un chiaro intento di semplificazione estrema delle strutture portanti dell'agenzia, secondo una precisa metodologia di approccio operativo. La riduzione delle articolazioni e degli organi e la semplificazione dei processi interni all'ente pubblico seguono cioè il binomio “aggregazioni mirate” - “aree di intervento”: un approccio che possiamo sintetizzare come “funzionalista”, che vorrebbe premiare la specializzazione mirata alla risoluzione del problema in un'ottica di snellimento strutturale, evitando sovrapposizioni gestionali e dispersioni di risorse. Un'ultima considerazione: secondo il parere del direttore generale, attraverso l'attuazione di questa “rivoluzione copernicana”, sarà valorizzata l'essenza del-



*La nuova ripartizione degli uffici dell'agenzia lascia pensare che vi saranno “tagli” rilevanti soprattutto per le posizioni dirigenziali di prima e di seconda fascia*

la mission cui è preposta l'agenzia. Dunque sembrerebbe che vi siano tutte le migliori premesse per dare una significativa spinta progressista nell'espletamento delle funzioni dell'agenzia: dall'amministrazione efficiente dei tributi doganali alla prevenzione e al contrasto di illeciti fiscali, fino alla tanto voluta personalizzazione spinta dei rapporti con gli operatori economici.

**Il miglior risultato benefico,** o al contrario, il più misero dei fallimenti, dipendono - pare opportuno qui sottolinearlo - non dalla comunione di intenti, non dalle petizioni di principio, non dall'enunciazione di principi ispiratori. I principi fondamentali dell'agire delle pubbliche amministrazioni sono già perfetti e incontrovertibili. L'articolo 97 della Costituzione nella parte in cui affida alle disposizioni di legge il raggiungimento degli obiettivi di buon andamento e imparzialità delle pubbliche amministrazioni già contiene tutti i principi che debbono guidare i pubblici uffici: efficienza, economicità, trasparenza e legalità possono esserne considerati i fondamentali. Occorre in altre parole che vi sia un adeguato “vestito giuridico” in grado di valorizzare i principi ordinatori della materia: è precisamente ciò che gli addetti ai lavori si auspicano. ■

# Ogni lungo viaggio inizia con

di **Daniele Testi**

Presidente di SOS LOGistica

**N**el titolo abbiamo deciso di riportare una frase che vediamo spesso nelle presentazioni di business tra cui quella che io e molti altri associati SOS LOG utilizziamo



**LORENZO DE CAMPO**

da qualche mese per promuovere il nuovo marchio di Logistica Sostenibile. Potrà sembrare banale ma dalla regola del “primo passo” non si può sfuggire qualunque sia l’ambito di riferimento. Occupandomene ormai da anni credo che questa affermazione sia oggi molto importante proprio nel mondo dell’associazionismo dove per troppo tempo si è pensato che per far accadere le cose sia sufficiente aderire con una quota e sperare che i benefici si concretizzino in autonomia. E’ convinzione personale che associazionismo voglia sempre più dire condivisione di obiettivi e azione, ovvero: risultato come conseguenza del fare. E’ sulla base di questa logica che ho piacere oggi nel condividere con i lettori di Euromerci un’intervista alla prima azienda italiana che potrà fregiarsi del marchio “Sustainable Logistics”, avendo di recente superato il processo di validazione del protocollo di Logistica Sostenibile con l’ente di certificazione internazionale Lloyd’s Register. In questa sede non entreremo nei dettagli di questa iniziativa rimandando a tutti coloro che vorranno avere maggiori informazioni alla pagina del sito dell’associazione o alla landing page disponibile nelle pagine del sito di Lloyd’s Register, limitandoci a ricordare che si tratta di un progetto in grado di oggettivare il percorso di sostenibilità che le aziende vogliono promuovere e comunicare per valorizzare, nei confronti della propria filiera di riferimento, i risultati ottenuti nei propri processi logistici rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale.

L’intervista a Matteo Lorenzo De Campo, amministratore delegato del Gruppo Maganetti, è arrivata in occasione della preparazione dell’evento di consegna ufficiale del marchio Sustainable Logistics a Tirano. Il Gruppo Maganetti è infatti da anni protagonista insieme a Levissima del progetto LNG Valtellina Logistica Sostenibile. Insieme a un gruppo visionario di operato-



sito: [www.sos-logistica.org](http://www.sos-logistica.org) email: [segreteria@sos-logistica.org](mailto:segreteria@sos-logistica.org)



Tredici anni fa, a marzo 2005, si è costituita, con sedi a Milano e Genova, SOS-LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile)

con il proposito di dare spazio e visibilità a un tema di grandissima attualità internazionale. L’obiettivo è di realizzare una Supply Chain “sostenibile” che comprenda anche le compatibilità ambientali, sociali ed economiche e affronti i problemi di mobilità di merci e persone per una più completa ed efficace catena del valore. I soci sono aziende nazionali, multinazionali, esperti di logistica, informatici, docenti universitari, tecnici dell’innovazione e dell’ambiente, imprenditori.

ri (tra cui non si può dimenticare di citare LC3 che oggi detiene la più grande flotta di mezzi LNG in Italia) e coerente con una visione che ha messo la sostenibilità al centro della propria azione di posizionamento strategico, Maganetti è stata la prima realtà ad aderire al protocollo ideato da SOS LOG e Lloyd’s register.

**Cosa ha spinto Maganetti ad affrontare il percorso di validazione del protocollo con Lloyd’s Register a cui è legato il marchio di Logistica Sostenibile?**

■ Abbiamo reputato il protocollo una scelta ambiziosa ma doverosa: tutta la macroeconomia si sta muovendo nella direzione di un business sostenibile non solo in termini ambientali, ma nella sua integrità sociale ed economica. Noi crediamo fermamen-

# un primo passo

te che questo sarà l'unico modo di fare business accettabile e accettato nel futuro prossimo e, pertanto, abbiamo sostenuto il protocollo con grande convinzione divenendone ovviamente utilizzatori e promulgatori.

**Quali sono le leve che possono spingere altri operatori logistici a emergere per differenziarsi attraverso questa validazione conto terzi del proprio percorso di sostenibilità?**

■ Moltissimi operatori sono poco informati, come lo eravamo noi, su cosa sia la sostenibilità, molti a nostro avviso la applicano ma non formalmente: l'attenzione sociale al dipendente, al territorio fanno parte del dna di molti trasportatori e logistici italiani. Valorizzare questi aspetti certificandoli e comunicandoli può diventare una leva importante di affermazione della propria realtà sociale.

**Come ritenete possano valutare i committenti della logistica questo tipo di iniziative legate all'oggettivazione degli sforzi che gli operatori logistici fanno per essere più sostenibili dal punto di vista ambientale, sociale ed economico?**

■ La committenza gode di un fortissimo potere contrattuale nella catena logistica: ogni sua scelta strategica e commerciale modifica in maniera importante l'andamento del mercato. Evidenziare quale responsabilità ciò comporti in termini sociali, ambientali, economici e di sviluppo è fondamentale; il protocollo mira a premiare la committenza che tale peso lo percepisce e lo valorizza con le proprie scelte, affinché il consumatore stesso, infine, possa trarre le proprie conclusioni. Questa parte di committenza non può che ambire e plaudire la logistica che mira alla sostenibilità.

**Nei prossimi mesi** altre aziende porteranno a compimento il processo di validazione del protocollo e quindi si doteranno potenzialmente di questo nuovo marchio andando a dare concretezza a una iniziativa che evidenzierà sempre di più la differenza tra la logica del fare e quella attendista che ha spesso caratterizzato il mondo della supply chain, anche a causa di una committenza un po' troppo spesso focalizzata sulle tariffe e sul massimo ritorno nel breve termine a scapito di progetti di respiro più collaborativo a medio e lungo termine. Gli esempi stanno crescendo grazie a una agenda di c-level che vede nella sostenibilità una nuova opportunità di posizionamento strategico. Il fattore acceleratore non potrà infine che arrivare grazie a una maggiore consapevolezza del consumatore come soggetto in grado di comprendere il valore che i processi logistici portano ai prodotti/servizi acquistati e quindi decidere di optare per scelte responsabili e coerenti. Insomma, come diciamo nel titolo,

## PREMIO ALLA MAGANETTI



Il progetto "LNG Valtellina Sostenibile" è stato premiato nel corso della ventinovesima edizione del Forum PA, organizzato insieme con l'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile-ASviS, per valorizzare iniziative e prodotti innovativi in linea con l'"utopia sostenibile". A ritirare il riconoscimento consegnato nell'ambito del convegno "Italia 2030: come portare l'Italia su un sentiero di sviluppo sostenibile", è stato l'amministratore delegato della Maganetti Matteo Lorenzo De Campo che ha dichiarato: "Un onore e una responsabilità che il progetto LNG prende in carico con la consapevolezza che la strada per superare le debolezze dell'attuale modello di sviluppo è ancora molto lunga, ma percorribile, se realtà grandi e piccole, che siano imprese private o pubbliche amministrazioni, sapranno lavorare insieme per tracciare un sentiero di crescita sostenibile da percorrere fino al 2030". Il progetto LNG Valtellina Logistica Sostenibile è stato ideato dal Gruppo Maganetti, leader logistico in Provincia di Sondrio, in collaborazione con Levissima (gruppo San Pellegrino Spa). L'iniziativa nasce con l'obiettivo di promuovere un servizio di trasporto merci su gomma sostenibile dal punto di vista ambientale. Al centro c'è l'utilizzo del gas naturale liquefatto come carburante in alternativa al diesel e alla benzina. Questa scelta si basa sulla possibilità di generare un risparmio dal punto di vista economico e ambientale, visto il minor costo del gas naturale liquefatto, a parità di contenuto energetico, che compensa le spese di investimento legate all'adeguamento tecnologico.

ogni lungo viaggio deve cominciare con un primo passo e oggi non potevamo esimerci dal celebrare in queste pagine l'inizio di questo viaggio. ■

# Lavoro: occorre sempre più

a cura di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Gi Group

**U**na delle sfide principali per le aziende nei prossimi anni sarà quella di attrarre i talenti necessari per poter sviluppare la propria strategia: le aziende dovranno diventare sempre più capaci di mappare le competenze necessarie per costruire il proprio vantaggio competitivo, e di conseguenza dovranno individuare sul mercato del lavoro i candidati ideali, trovare il modo di catturare la loro attenzione, attrarli a sé e riuscire a trattenerli. Sempre più dovranno essere le aziende a essere attrattive per i candidati, e non il contrario, invertendo in qualche modo i ruoli che siamo abituati a pensare per questi due attori: l'affermazione può sembrare paradossale in un contesto in cui troviamo contemporaneamente alti tassi di disoccupazione, soprattutto giovanile, e fenomeni di Skills Shortage, il tutto in una fase di mercato espansiva.

**Questa difficoltà strutturale** nell'incontro tra domanda e offerta di lavoro trae origine da diversi fattori, due dei quali sono certamente un fenomeno di Skills Mismatch (ovvero un divario tra le competenze reali dei lavoratori e le competenze effettivamente richieste per svolgere un dato lavoro) e una mancanza di azioni di Employer Branding strutturate da parte di molte aziende. Per quanto riguarda il fenomeno dello Skills Mismatch il tema è ormai da anni oggetto di indagini da parte di enti governativi e società di consulenza private, in quanto la corretta allocazione delle competenze è una variabile determinante per il successo di aziende, filiere produttive e interi paesi. L'impatto negativo di una cattiva distribuzione delle competenze produce, oltre a elevati livelli di disoccupazione giovanile e di lungo termine, un rallentamento della crescita e della produttività del sistema nel suo complesso: secondo l'Università Bocconi l'Italia ha perso negli ultimi 17 anni più di 20 punti percentuali di crescita del Pil rispetto ai partner europei e 35 punti rispetto agli Usa, anche in funzione di una distribuzione non ottimale delle competenze.

Secondo i dati Unioncamere-Anpal il divario medio tra domanda e offerta di lavoro in Italia si attesta al 25,1%, con punte che oltrepassano il 40% nel caso di figure ad alta specializzazione tecnica: l'Ocse, all'interno del "Programme for the International Assessment of Adult Competencies", ha realizzato uno studio intitolato "Survey of Adult Skills" che evidenzia come l'Italia occupi il terzo posto (su un totale di 22 paesi considerati dallo studio) per quanto riguarda dipen-

denti underskilled, ovvero impiegati con competenze inferiori a quelle richieste per la posizione occupata, mentre si trovi al settimo per quanto riguarda i lavoratori overskilled, ovvero lavoratori impiegati con competenze e qualifiche superiori al necessario.

Da ultimo, una ulteriore variabile determinante nei prossimi anni sarà data dagli effetti della diffusione del framework Industry 4.0, sia in termini di automazione dei processi sia in termini di ambiti di applicazione dell'Intelligenza Artificiale. In particolare, secondo Gartner Group, il 2020 sarà l'anno "crocevia" per l'applicazione di sistemi di IA al mondo produttivo e agli investimenti in macchine e applicazioni evolute. Sarà, quindi, necessario affiancare investimenti in figure professionali in grado di utilizzare e far evolvere tali sistemi. Di conseguenza è lecito ipotizzare l'avvio di una significativa fase di transizione che impatterà su numerose figure professionali, eliminando molte unità lavorative nelle fasce low e medium skilled e creandone progressivamente di nuove nelle fasce high skilled.

Per quanto riguarda lo Skills Mismatch la risposta si potrà trovare nelle azioni che il sistema formativo saprà creare, all'esterno o all'interno delle aziende, per collegare strutturalmente i fabbisogni di competenze con percorsi formativi studiati ad hoc.

**In merito al tema** dell'Employer Branding, Gi Group ha sviluppato, in collaborazione con OD&M Consulting e sotto la guida del dipartimento Candidate Management di Gi Group, una Survey dal titolo "Giovani e Lavoro: cosa vogliono, cosa si aspettano dalle aziende e cosa chiedono per rimanere". Obiettivo della Survey è stato di individuare bisogni e attese dei giovani nella fascia di età 18-34 anni rispetto al lavoro e identificare quindi eventuali mismatch tra le politiche di Attraction e Retention attuate da parte delle aziende.

In una fase di mercato in cui le competenze specialistiche sono scarse, le aziende devono essere in grado di rendersi riconoscibili, creare un posizionamento distintivo e comunicare efficacemente con il mercato del lavoro per attrarre due macro categorie di potenziali candidati: candidati con skills professionali specifiche, rari e quindi contesi tra più aziende, generalmente all'interno della stessa industry di riferimento; candidati con skills professionali solo parzialmente riconducibili a quelle necessarie per l'azienda, e per i quali l'azienda è disposta a investire con percorsi professionalizzanti

# allineare domanda e offerta

ad hoc. In questo secondo caso i candidati possono essere quantitativamente maggiori, ma la platea di aziende interessate alle loro skills può essere più ampia, creando comunque situazioni di carenza di professionalità disponibili

**Per quanto riguarda** le variabili che i candidati valutano più rilevanti nella fase di scelta di un lavoro (fase che le aziende affrontano definendo politiche di Attraction) troviamo ai primi posti: ambiente di lavoro (atmosfera, ambiente, comunicazione), rilevante per il 45% degli intervistati; sistema di reward (retribuzione fissa, variabile, welfare), rilevante per il 36% degli intervistati; work life balance (flessibilità, smart working), rilevante per il 36% degli intervistati. Per quanto riguarda invece le variabili che hanno maggior peso specifico nel caso di valutazione di un cambio lavorativo (fase che le aziende affrontano con politiche di Retention) le voci di cui sopra cambiano posizione: alla domanda "Nel momento in cui hai la possibilità concreta di poter cambiare lavoro, qual è l'importanza che attribuisce a ciascuna area per scegliere se rimanere in azienda?", la classifica degli item di cui sopra è variata in questo modo: sistema di reward, rilevante per più del 42% degli intervistati; work life balance, rilevante per il 40% degli intervistati; ambiente di lavoro rilevante per il 40% degli intervistati.

**Per cercare di capire** quale sia l'allineamento tra aziende e candidati nell'ambito della Survey sono state intervistate anche 115 HR di aziende operanti in Italia, e il dato è sorprendente: in tema di Retention i due item più importanti lato dipendente, sistema di reward e work life balance, occupano per le aziende la decima e nona posizione in classifica. Allo stesso tempo alcuni tra gli elementi di Retention più soft (Valori aziendali e Caratteristiche strutturali dell'azienda) risultano essere quelli su cui le direzio-



*Uno studio dell'Ocse pone l'Italia, su 22 paesi presi in esame, al 3° posto per numero di dipendenti con capacità inferiori al ruolo che ricoprono e al 7° per quelli con capacità superiori*

ni HR investono maggiormente, mentre per i dipendenti questi elementi sono i meno rilevanti in fase di valutazione di un possibile cambio di lavoro. In modo analogo, nella fase di Attraction le aziende investono maggiormente nei sistemi di reward, che sono invece considerate come non di primaria importanza per i candidati. Questo disallineamento, insieme ad altri emersi dalla Survey, evidenziano come sul tema dell'Employer Branding ci sia ancora molto da fare. In estrema sintesi, le fasi per l'implementazione di una strategia di Employer Branding includono: identificazione delle competenze di cui l'azienda necessita per realizzare la propria strategia a breve e medio termine; individuazione dei target di candidati ideali (high, medium e low skilled); definizione di un posizionamento distintivo e di messaggi specifici per le diverse tipologie di candidati, oltre a canali di comunicazione efficaci in funzione del target; strutturazione di processi di onboarding e di sviluppo di carriera coerenti con i messaggi veicolati; strutturazione di adeguate politiche volte a migliorare la Retention. La Survey ha reso evidente come la definizione di qualunque strategia dovrebbe fondarsi su una base di dati strutturata, per strutturare un'offerta lato Candidate che parta da una conoscenza approfondita delle competenze necessarie per l'azienda e delle motivazioni che determinano le scelte di candidati e lavoratori. ■

# Logistica e “commercio”

di **Riccardo Marletta**

Oggi insediare un'attività di logistica può comportare esborsi anche assai gravosi a favore della pubblica amministrazione in relazione alla qualificazione di tale attività con riferimento alla destinazione d'uso dell'immobile. Tradizionalmente l'attività di logistica era inquadrata nell'ambito della funzione produttiva o industriale e si considerava pertanto insediabile soltanto nelle zone aventi tali specifiche destinazioni. Con il passare degli anni le Regioni e le amministrazioni comunali si sono sempre più orientate nel senso di riconoscere la possibilità di realizzare interventi edilizi aventi qualunque destinazione non espressamente esclusa dagli strumenti urbanistici nella zona interessata all'insediamento. Di conseguenza la problematica relativa all'eventuale incompatibilità di un insediamento di logistica con la destinazione di zona è andata perdendo importanza. Per contro si è posto un altro non meno grave problema, connesso con l'evoluzione dell'attività della logistica.

Una serie di sentenze dei giudici amministrativi di primo grado ha infatti preso ad assimilare le attività logistiche non più a quelle “produttive o industriali” bensì a quelle “commerciali”. È stato in proposito evidenziato che “le attività logistiche... partecipano di caratteristiche proprie delle attività commerciali...” (Tar Lombardia - Milano, n. 1536/2015 e, in termini analoghi, Brescia, n. 855/2015 e Tar Veneto, n. 1537/2014), e che “la destinazione commerciale o di vendita non implica necessariamente l'accesso del pubblico, quanto piuttosto la concreta destinazione del locale a soddisfare le esigenze

dell'impresa commerciale”(Tar Piemonte, n. 1035/2016). Non si tratta affatto di una questione soltanto nominalistica, dato che in moltissimi comuni l'insediamento di attività commerciali comporta costi maggiori rispetto a quanto avvenga con riferimento alle attività produttive o industriali. Ciò relativamente agli oneri di urbanizzazione dovuti e alle dotazioni di aree a parcheggio e ad altri servizi collettivi richieste che, laddove non possano essere materialmente reperite e cedute, vengono “monetizzate”, consentendo così al privato di versare una somma in

nistico” tra “trasporto per lo stoccaggio della distribuzione” e “afflusso di pubblico indistinto”, con le conseguenze “che ne derivano inevitabilmente e principalmente sulla quantità necessaria di infrastrutture stradali e di parcheggio” (sentenza n. 263/2016).

Tutto questo implica che si dovrebbe escludere la possibilità di applicare la disciplina dettata per gli immobili aventi destinazione commerciale ogni qual volta si sia in presenza di un'attività che non prevede un afflusso indifferen-



denaro corrispondente al valore delle aree stesse.

L'assimilazione sic et simpliciter delle attività logistiche a quelle commerciali non appare corretta. I maggiori costi previsti per gli immobili a destinazione commerciale a titolo di oneri di urbanizzazione e di dotazioni per aree a servizio della collettività si giustificano infatti solo in considerazione del più elevato impatto urbanistico di tali attività rispetto a quelle produttive o industriali. Ciò trova conferma nella giurisprudenza del consiglio di Stato che ha posto in evidenza la differenza “di impatto urba-

ziato di pubblico. Lo stesso consiglio di Stato ha poi affermato che un immobile adibito a magazzino mantiene questa destinazione indipendentemente dalla circostanza che lo stesso risulti essere in collegamento strutturale con l'immobile “servito” ovvero che sia distante dallo stesso (sentenza n. 4355/2012). È auspicabile che anche le pronunce dei Tar in materia tengano adeguatamente conto di questi principi. ■

[riccardo.marletta@bip-legal.com](mailto:riccardo.marletta@bip-legal.com)

ASSOPORTI

## Cresce il Mediterraneo, ma l'Italia resta ... in panchina

Aumenta l'importanza delle rotte che passano per il canale di Suez e cresce la quantità di container che lo attraversano, ma la portualità italiana non riesce a intercettare tali aumenti, restando ancorata ai suoi risultati.

di **Paolo Giordano**

*La baia di San Vito lo Capo, Trapani*

**D**allo studio “Il Mar Mediterraneo”, redatto a cura di Oliviero Giannotti e Angelo Giordano e presentato da Assoporti a Roma, è emerso un dato centrale: il traffico container cresce nel Mediterraneo e nel Mar Nero, ma l'Italia ha difficoltà crescenti a intercettare tali traffici. Nota lo studio a tale proposito: “La distribuzione dei movimenti portuali dimostra anche la funzione svolta dai porti del Mediterraneo e del Mar Nero rispetto alle aree geografiche su cui insistono mentre quelli nord-europei evidenziano una concentrazione di traffici a servizio di

un'area geografica che si estende a oriente fino agli Urali. Comunque, si rileva che i dati relativi ai paesi della sponda settentrionale del Mediterraneo e quelli dell'Unione europea sul Mar Nero assommano nel 2017 un movimento di quasi 45 milioni di teu superiore a quello registrato dai porti del Northern Range. Ciò a dimostrazione che porti del Mediterraneo e del Mar Nero contribuiscono all'economia europea tanto quanto, se non di più, dei porti del nord Europa, e per questo meriterebbero maggiore attenzione e considerazione nella definizione delle politiche di settore

dell'Unione. Da segnalare, purtroppo, che il contributo del nostro paese al recupero di centralità del Mediterraneo è andato riducendosi passando dal 12,2% del 2007 al 10,1% del 2017. Tra i motivi di questa riduzione vi è la maggiore crescita di altri porti nonché, presumibilmente, una riduzione dei volumi da/per l'Italia in transito nel canale di Suez. La situazione rende necessario favorire servizi di valore aggiunto alle merci in ambito portuale e/o in aree limitrofe e per una ripresa della centralità italiana nel settore del transhipment. Le Zes possono rappresentare la ri- ➤

## L'INTERVENTO DEL GOVERNO

Al convegno di Assoporti per la presentazione dello studio sui traffici nel Mediterraneo sono intervenuti in rappresentanza del governo il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi e il sottosegretario allo Sviluppo Economico Andrea Cioffi. “Dobbiamo capire bene e, quindi, migliorare le cose che sono state fatte dal precedente governo. Il Mediterraneo, specialmente dopo il raddoppio del canale di Suez, offre al nostro paese opportunità che non possono andare perdute”, ha detto Rixi, che ha aggiunto: “E’ mancata in passato una visione politica sul Mediterraneo, anche a livello dell’Unione europea che ha spostato l’interesse verso i paesi dell’est. Una scelta che l’Italia ha pagato e che dobbiamo cercare di correggere, anche trovando contemporaneamente soluzioni più efficienti per il nostro sistema logistico e di trasporto che deve essere centrato sull’intermodalità, partendo dal mare. Noi possiamo aumentare il traffico nei nostri porti, come sta avvenendo, ad esempio a Genova, ma se non rendiamo i collegamenti terrestri fluidi, in primo luogo usando il trasporto ferroviario, che deve tornare ‘centrale’, andremo incontro a crescenti difficoltà. La sfida non si gioca solo sulle banchine, ma, e soprattutto, su quello che c’è dietro, sulla mobilità a livello terrestre. Dobbiamo, quindi, risolvere i problemi che abbiamo vissuto nel rapporto mare-terra. Sul ‘mare’, inoltre, dobbiamo investire di più e dobbiamo trovare sintesi a livello di governo tra i ministeri interessati, principalmente tra quelli delle Infrastrutture, dell’Ambiente e del Lavoro per varare norme che semplifichino le procedure e permettano alle Autorità portuali di lavorare, guardando in prospettiva, elaborando strategie anche in collegamento con i privati. Il sistema pubblico, che non deve avere posizioni ‘dirigistiche’, e quello privato devono trovare un coordinamento, devono lavorare insieme”.

“Un aspetto è centrale anche per migliorare la logistica: avere una politica chiara sullo sviluppo industriale, che deve essere ‘progettato’, permettendo, quindi, opzioni efficienti per il sistema logistico che su tale sviluppo deve orientare le sue scelte e i suoi investimenti. Questo è valido anche per il Mezzogiorno, per il quale non servono ‘leggi speciali’, ma scelte che ne valorizzino le specializzazioni. Altrettanto importante è un uso più razionale delle tante infrastrutture che abbiamo: dobbiamo sfruttarle meglio”, ha sottolineato il sottosegretario Cioffi.

## Northern Range, Mediterraneo e Mar Nero

Fonte: Assoporti

(quote di mercato, valori in numero di teu)

Porto	2007	2016	2017
NL Rotterdam	10.790.604	12.385.168	13.734.334
BE Anversa	8.175.952	10.037.318	10.450.898
DE Amburgo	9.889.792	8.906.817	8.815.469
DE Brema	4.912.177	5.488.999	5.513.802
FR Le Havre	2.635.016	2.518.324	2.875.281
BE Zbrugge	2.020.722	1.399.309	1.520.406
FR Dunkerque	197.826	341.042	376.751
NL Amsterdam	386.236	51.475	56.191
<b>A Totale principali porti Northern Range</b>	<b>39.008.325</b>	<b>41.128.452</b>	<b>43.343.132</b>
<b>B Paesi Mediterraneo Mar Nero</b>	<b>47.660.749</b>	<b>58.437.809</b>	<b>62.621.934</b>
<i>di cui Italia</i>	<i>10.609.108</i>	<i>10.573.416</i>	<i>10.651.399</i>
<b>A+B</b>	<b>86.669.074</b>	<b>99.566.261</b>	<b>105.965.066</b>
<b>% Paesi Mediterranei Mar Nero</b>	<b>55,0%</b>	<b>58,7%</b>	<b>59,1%</b>
<i>di cui Italia</i>	<i>12,2%</i>	<i>10,6%</i>	<i>10,1%</i>

sposta a questa necessità per garantire la polifunzionalità degli scali”.

### Il ruolo strategico del Mediterraneo.

Nel commercio mondiale, il Mediterraneo gioca sempre più un ruolo centrale, specialmente dopo il raddoppio del canale di Suez, in quanto, sul piano geo-economico, interfaccia il grande mercato atlantico e nord europeo da un lato e quello asiatico e africano dall’altro. Sottolinea lo studio: “E’ un dato consolidato che esso rappresenti una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati - sulla quale si concentra il 25% dei servizi di linea mondiali - e che sia un’area molto significativa anche per i traffici a corto raggio in direzione nord-sud in particolare in modalità Ro-Ro”. La crescente centralità



Una nave portacontainer mentre attraversa il Canale di Suez

del Mediterraneo è evidente anche dal dato dei flussi di navi container lungo le maggiori rotte est-ovest che nel 1995 vedevano la “Trans-Pacific” valere 53% dei transiti globali a fronte del 27% della Asia-Europa (via Suez e Mediterraneo) mentre nel 2015 le due rotte si sono quasi equiparate: 45% la prima e 42% la seconda. Inoltre, gli investimenti realizzati e la generale ripresa del trasporto marittimo hanno mostrato i loro effetti sul traffico di Suez che dal 2001 al 2016 ha registrato un incremento del 120% delle merci in transito e circa il 75% di queste sono riconducibili alle rotte Far East-Europa. Con l’aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell’ambito dei trasporti e della logistica marittima, tutti i paesi che si affacciano sulle sue sponde stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, “coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l’economia e per lo sviluppo e la produzione dell’area”.

**I porti che crescono.** Molto sostenuta appare la crescita dei porti lungo le sponde sud ed est del Mediterraneo e del Mar Nero. Negli ultimi anni

nei porti hub italiani del Mezzogiorno, aggravato anche dalle carenze infrastrutturali che li caratterizzano (marittime e terrestri, in primo luogo per quanto riguarda il trasporto ferroviario). Questi porti hanno subito la forte concorrenza degli scali della parte meridionale e orientale del Mediterraneo: il trasbordo delle merci destinate al mercato comunitario tende “sempre più a spostarsi verso porti extra Unione europea”. In particolare, i nostri porti di Taranto e Gioia Tauro hanno pagato questa situazione. Il transhipment si sta indirizzando altrove nel Mediterraneo. Contrastare questa tendenza sta diventando per la nostra portualità un imperativo, anche a tempi stretti. Lo studio cita il caso del Pireo: “La sua crescita, fondata su una visione simile a quella invocata da alcuni porti del sud Italia, deve far riflettere. Oltre al potenziamento

Taranto, Il Castello Aragonese costruito nel 780 “a guardia” del porto. Lo scalo oggi è sempre in attesa di un’agognata rinascita



si è verificato un fenomeno: i porti con funzioni di hub hanno perso traffico che è invece cresciuto, anche con ritmi sostenuti, in quelli gateway. Un fenomeno che si è manifestato

delle infrastrutture portuali - volte all’incremento dei traffici marittimi anche di transhipment - il porto greco è stato individuato come piattaforma logistica per la distribuzione



Panoramica sul porto di Barcellona. Lo scalo, nel 2017, ha superato i tre milioni di teu, con un aumento record del 34,4%

in Europa e nel Mediterraneo delle merci - soprattutto con provenienza cinese, ma non solo - attraverso il miglioramento del trasporto stradale e ferroviario". Altra importante scelta strategica fatta da alcuni paesi, specie del nord Africa, è lo sviluppo delle Free Zone in connessione con i porti e aree logistiche. Ciò ha attratto ingenti investimenti e ha creato un autentico volano di sviluppo sia

in termini industriali sia in termini di traffico. L'esempio più eclatante è quanto è accaduto in Marocco con il Tanger Med.

Oggi, l'Italia deve capire in termini di scelte politiche e di scelte di investimento che alla base dello sviluppo di un porto è il livello delle sue connessioni terrestri stradali e ferroviarie. "Spedire un container via mare - nota lo studio - da Napoli/Genova/Rotter-

dam/Amburgo per Shanghai o New York ha praticamente lo stesso costo. La differenza di costo è legata alla distanza terrestre tra l'azienda che esporta e il porto di imbarco. Le navi stanno scalando sempre di più aree ad alta concentrazione di distretti produttivi e di mercati di consumo e questo rende ancor più importante migliorare il sistema delle connessioni interne strada-ferro-mare". ■

## LA CRESCITA DELLA FREE ZONE DI TANGERI

Nel 2007 è stato inaugurato il complesso portuale e industriale di Tanger Med, Marocco, situato a poca distanza dallo stretto di Gibilterra, che oggi collega ben 174 destinazioni internazionali. Nel 2017, il traffico ha raggiunto i 51,3 milioni di tonnellate di merci, attraverso la movimentazione di 3,3 milioni di container. Il terminal passeggeri ha visto transitare nel 2017 circa 2,8 milioni di passeggeri, con picchi stagionali di 33 mila persone e 9 mila veicoli al giorno. Il traffico merci è stato di quasi 290 mila Tir nel corso del 2017, grazie agli efficienti raccordi autostradali. Nel 2019, è prevista la conclusione dei lavori di estensione di Tanger Med II che, a partire dall'anno prossimo, potrebbe triplicare la capacità in termini di container. Adiacente alla struttura logistica-portuale, si colloca un parco industriale che beneficia dello "status" di zona franca, dove operano attualmente 750 aziende manifatturiere (specializzate nei settori della componentistica auto, del tessile, dell'elettronica, dell'aeronautica, della logistica e dell'agroalimentare). In base ai dati diramati da Tanger Med, queste aziende occupano 70 mila addetti e, nel 2017, hanno prodotto un fatturato complessivo di 5,5 miliardi di euro. La principale azienda operante nell'area è la francese Renault che, l'anno passato, ha esportato da Tangeri oltre 300 mila automobili prodotte in Marocco con marchio "Dacia". Nel 2019, è previsto l'avvio delle operazioni di esportazione di circa 150 mila vetture addizionali, che saranno prodotte da Peugeot nello stabilimento di Kenitra, attualmente in corso di completamento. Sempre nel settore automobilistico, nel 2025 è previsto l'avvio della produzione di veicoli a propulsione elettrica da parte della cinese BYD, che realizzerà a Tangeri un distretto industriale cinese. Tra le altre grandi aziende presenti a Tangeri, da segnalare la tedesca Siemens, che produce pale eoliche, e la francese Acome, specializzata nella fabbricazione di cablaggi.

## COSA C'È DIETRO I NUMERI ...

Un dato, messo in luce dalla tabella che pubblichiamo nelle pagine precedenti, deve far riflettere: i porti italiani nel loro complesso hanno gestito nel 2007 10,609 milioni di teu, dieci anni dopo, nel 2016, la cifra era leggermente scesa a 10,573 milioni, per passare l'anno scorso a 10,651 milioni, ossia 42 mila teu in più rispetto al 2007. Certamente all'interno di questi dati vi sono porti che crescono e porti che calano, ma il risultato globale è più o meno sempre lo stesso. Nel 2017, infatti, il porto di Genova ha visto un traffico di teu pari a 2,622 milioni, con un ottimo incremento del 14,1% sull'anno precedente, anche La Spezia, per rimanere nell'arco ligure, ha segnato un risultato positivo, arrivando a movimentare 1,473 milioni di teu (più 15,8%), ma contemporaneamente Gioia Tauro ha perso il 12,5% del proprio traffico container.

Come dicevamo, il risultato globale resta inchiodato intorno a 10,5 milioni di teu. La portualità italiana, vista globalmente, resta immobile. Si può obiettare che in questo ragionamento si sommano situazioni diverse e porti con vocazioni diverse. Ciò potrebbe essere sbagliato, ma resta in tutta evidenza il fatto che in un Mediterraneo che incrementa fortemente il traffico la nostra portualità non riesce, ripetiamo "globalmente", a crescere. Con fenomeni preoccupanti. Si prenda il caso di Gioia Tauro: era il nostro "fiore all'occhiello", quando nel 2007 "combatteva" con il porto spagnolo di Algeiras per il primato nel Mediterraneo, segnando in quell'anno 3,445 milioni di teu contro i 3,420 dello scalo iberico. Qual è stato il cammino dei due porti con il passare degli anni? Nel 2017, Gioia Tauro è sceso a 2,448 milioni di teu (con un meno 28,9% sul 2007 e un meno, come abbiamo visto, del 12,5% sul 2016), mentre Algeiras è salito a 4,380 milioni con un più 28,1% sul 2007, pur perdendo rispetto al 2016 circa 400 mila teu. Una flessione però ampiamente compensata dalla crescita di altri due scali spagnoli: Valencia salita a 4,832 milioni di teu (con un incremento del 58,8% sul 2007) e con il boom dello scalo di Barcellona che ha superato, seppure di poco, i tre milioni di teu (con una crescita sul 2016 del 34,4%). Sono solo numeri, ma dietro si legge una differenza tra l'Italia e la Spagna: noi abbiamo passato dieci e più anni a discutere della riforma portuale, gli spagnoli l'hanno fatta in maniera rapida, come del resto i francesi, e i risultati si sono visti. In Italia passiamo tanto tempo a dibattere e sarà pure giusto, ma gli altri agiscono molto più rapidamente di noi. Le scelte e le "parabole" politiche sono fondamentali, in uno scenario mondiale che si evolve in continuazione. Facciamo altri esempi. Tanger Med nel 2007 faceva 600 mila teu, nel 2017 è arrivato a 3,312 milioni. Ciò è avvenuto perché il governo marocchino ha varato un formidabile "disegno" che ha integrato industria, logistica e portualità fondato su obiettivi e strategie chiare, su ingenti investimenti, rapidità di realizzazione, forti alleanze internazionali. In Egitto, nell'arco di un anno è stato raddoppiato il canale di Suez: un progetto accompagnato da investimenti per realizzare in prossimità del canale aree logistiche e per potenziare Porto Said. Anche gli egiziani si sono mossi lungo una strategia. In Grecia, come sappiamo, i cinesi hanno preso una quota di maggioranza dell'Autorità portuale del Pireo e hanno posto lo scalo sulla "rampa di lancio" come una delle basi principali per i loro traffici e per la loro penetrazione nel Mediterraneo. E' evidente che contro "avversari" che si muovono con tale determinazione e, ripetiamo, con chiarezza di obiettivi, oltretutto condivisi e appoggiati a livello governativo, occorre rispondere ponendosi sullo stesso piano. La scommessa, si sa, sta nell'efficienza di quanto si realizza a livello terrestre. L'Italia ha due chance: dare il via in modo efficiente e molto tempestivo alle Zes e potenziare il sistema intermodale. Altrimenti dai 10,5 milioni di teu non ci sposteremo neanche in futuro.



*Nella foto, insediamenti industriali e logistici lungo il canale di Suez*

# Lo sviluppo di intergroup

**I**nterterminal, impresa portuale di intergroup (noto player logistico-portuale laziale, fondato da Nicola Di Sarno nel 1986, attivo in tutta Italia e con branch a Londra), ha costituito insieme alla storica agenzia marittima e impresa portuale Ant. Bellettieri & C., che dal 1883 opera nel porto di Civitavecchia, il consorzio TMC "Terminal Multipurpose Civitavecchia", con lo scopo di completare l'infrastrutturazione e sviluppare traffici sulla banchina n. 26 dello scalo romano. TMC, di cui sono rispettivamente presidente Riccardo Sciolti e vicepresidente Massimo Soppelsa, ha già presentato all'Autorità portuale l'istanza per la concessione ex-art.18 L.84/94, al fine di gestire un compendio banchine di circa 500 metri con 15 metri di pescaggio, e di aree per circa 50 mila metri quadrati, compresa l'area in corso di completamento e originariamente destinata a ospitare la delocalizzazione del

terminalmente avanzati di movimentazione a circuito chiuso, lavorazioni, packaging e carichi, il tutto coerente con la destinazione che il piano regolatore, già dal 2004, aveva previsto per l'area in oggetto. TMC ha inoltre previsto ingenti investimenti in infrastrutture e attrezzature di banchina, necessarie a realizzare un vero e proprio terminal multipurpose di nuova generazione in grado di competere a livello di rese e performance con i maggiori porti europei, dotando il porto di Civitavecchia di quell'anello portuale-logistico-intermodale mancante in grado di garantire in via continuativa servizi integrati ed evoluti al servizio dello sviluppo dello scalo laziale. Il terminal occuperà a regime, oltre al personale già impiegato dai due consorziati nelle rispettive attività storiche, decine di nuovi addetti fra personale diretto e ricorso all'art.17, anche per mansioni specialistiche. Riccardo Sciolti, direttore generale di intergroup, ha dichiarato: "Sono convinto che un terminal multipurpose finalmente collocato esattamente laddove l'Autorità ne aveva previsto da anni la realizzazione costituisca uno strumento importante per lo sviluppo dei traffici ad alto valore aggiunto ed occupazionale del porto di Civitavecchia". Massimo Soppelsa, presidente di Ant. Bellettieri & C., ha sottolineato: "Questa iniziativa è il logico sbocco di un'attività

che ha visto la Bellettieri, fortemente legata alla tradizione di questo scalo, da 130 anni impegnata nei servizi di agenzia, spedizioniere e impresa in tutti o quasi tutti i settori di attività presenti sullo scalo dal 1883, simbolo indelebile di tradizione ed innovazione". Enrico Luciani, presidente della Compagnia Portuale ha osservato: "Si tratta di una significativa inversione di tendenza, do-



*Riccardo Sciolti, direttore generale di intergroup*

po un lungo periodo buio di stasi, disagi, chiusure e perdita di giornate di lavoro; il rilancio parte simbolicamente dagli stessi operatori che progettano, innovano e investono in proprio, rappresentando una sana logistica locale, in sintonia con chi vuole la parte 'terminalista' separata dalle proprietà armatoriali". Con questa iniziativa intergroup conferma il proprio piano di sviluppo e consolidamento della propria rete logistico-portuale nazionale, estesa recentemente anche ai porti della Sardegna, attraverso l'acquisizione dei marchi Global Renewables, rafforzando così la propria leadership nel settore delle biomasse legnose; mentre come TMT (Taranto Multipurpose Terminal) in partnership con un affermato operatore locale, è in lizza - come vari altri operatori - per l'assegnazione di un'area comprendente piazzali e banchine nell'ambito del molo polisettoriale di Taranto. Qui però la partita è diventata più intricata: con la discesa in campo dei turchi della Yilport Holding, la questione sarà certamente destinata a finire sul tavolo del ministro. ■

*Veduta del porto di Civitavecchia*



precedente Terminal Granaglie (mai realizzata). Attività quest'ultima che TMC, per colmare la perdita del traffico e il gap industriale creatosi sul porto, intende riprendere e rilanciare, avendo previsto investimenti per parecchie decine di milioni di euro volti alla realizzazione di magazzini e silos di stoccaggio per rinfuse e merci solide, assistiti da impianti tecnologi-

# A Tutta potenza. Tutta elettrica.

Il nuovo Toyota Traigo.



Toyota Traigo80 6-8 tonnellate – Tutto potenza, tutto elettrico, tutto Toyota.

Grandi prestazioni, efficienza e affidabilità: questo è il nuovo Traigo 80 di Toyota Material Handling ideato per applicazioni intensive. Questo nuovo carrello controbilanciato a 80 Volt è perfetto per le operazioni di stoccaggio e trasporto all'interno grazie alla notevole maneggevolezza, alla potenza di sollevamento e di trazione. È inoltre progettato per le estreme condizioni di lavoro in esterno, offrendo una soluzione ecologica e silenziosa per la movimentazione di carichi pesanti.

Per avere maggior informazioni, visita il nostro sito web [www.toyota-forklifts.it](http://www.toyota-forklifts.it).

**TOYOTA**

MATERIAL HANDLING

## Le novità di Toyota MH Europe

Il marchio Toyota ha una reputazione consolidata per qualità ed efficienza dei processi produttivi e il Toyota Pro-



*Dal prossimo autunno, tutti i carrelli elettrici Toyota HM saranno consegnati con sistemi di interconnessione già integrati*

duction System (TPS) è ormai un modello per l'industria manifatturiera a livello mondiale. "Utilizziamo gli stessi principi del TPS e li applichiamo ai processi logistici, con gli stessi obiettivi, ovvero eliminazione degli sprechi, massimo valore aggiunto e qualità totale. Il che significa prodotti giusti, nel posto giusto e al momento giusto", spiega così Matthias Fischer, presidente e amministratore delegato di Toyota Material Handling Europe, le strategie della Casa giapponese che in Italia dispone di circa 300 dipendenti, una rete vendita e assistenza con quattro sedi dirette (Bologna, Milano Brianza, Torino e Roma), oltre 100 concessionari e più di 1.000 tecnici.

**Un futuro nel segno dell'interconnessione.** Nell'area "interconnessione" la Casa nipponica dispone già di una flotta di circa 60 mila carrelli intelligenti, con quasi 250 mila operatori attivi sulla propria piattaforma I\_Site, ma dal prossimo autunno tutti i carrelli elettrici da magazzino saranno consegnati con i sistemi di interconnessione già integrati. Tra le novità Toyota Material Handling Europe

in termini di connettività segnaliamo il "T-Stream", inedita piattaforma digitale realizzata per le attività del service: i dati relativi ai carrelli sono resi disponibili in tempo reale al tecnico, consentendo una manutenzione proattiva e riducendo al minimo i tempi di fermo macchina. Questo sistema è stato sviluppato in collaborazione con Microsoft che per Toyota ha sviluppato altre novità, come l'uso della realtà aumentata come strumento di supporto tecnico. Costruita sul cloud Azure di Microsoft, la piattaforma T-Stream è eseguita su Windows, utilizza i sistemi Bing Maps e GPS, per offrire ai tecnici uno strumento avanzato che sia in grado di proporre una manutenzione prima che il guasto si verifichi.

Le nuove funzioni offerte da T-Stream sono un migliore strumento di pianificazione, la rilevazione delle parti danneggiate, la gestione della flotta, l'integrazione con altre applicazioni, tra cui il GPS e la documentazione tecnica.

### Automazione e carrelli sempre più sostenibili.

Toyota utilizza oltre 16.500 carrelli elevatori in più di 650 fabbriche in tutto il mondo; questo offre un vero e proprio bacino di esperienza diretta per una pianificazione lean della logistica. I prodotti automatizzati, presentati recentemente alla fiera CeMAT di Hannover, includono il TAE500, l'elevatore Toyota Autopilot e anche il Toyota Swarm, concetto introdotto per la prima volta nel 2016 e ora proposto come soluzione concreta. Toyota ha infatti introdotto un nuovo software denominato T-ONE (Optimise-Navigate-Execute), cuore delle soluzioni automatizzate proposte da Toyota che integrano i processi dei clienti e forniscono una panoramica completa e

il controllo del flusso dei materiali. È installato come uno strato integrativo che comunica con i carrelli automatici Toyota Autopilot (AGV) e le esistenti infrastrutture come i WMS (warehouse management systems), strumenti per la tracciabilità dei prodotti e altre attrezzature utilizzate nella movimentazione delle merci. Il software "intelligente" offre solidità operativa e flessibilità, per una semplice esecuzione delle operazioni e un veloce commissiamento. Questo lo rende adatto per applicazioni con un numero significativo di carrelli. T-ONE ottimizza l'esecuzione degli ordini e come i veicoli devono essere attivati e utilizzati, mantenendo sempre il flusso dei materiali continuativo. Il sistema garantisce inoltre una facile scalabilità delle operazioni. Tra le novità "ecologiche" della Casa segnaliamo infine una soluzione di batterie agli ioni di litio prodotta internamente, i cui vantaggi sono eliminazioni di sprechi in termini di energia, risorse, spazio e tempo. Questo tipo di batterie sono ora disponibili sull'intera gamma di carrelli elettrici della Casa.

*Toyota ha introdotto novità importanti in ambito tecnologico, tra cui il T-Stream*



**Le ultime novità della gamma Traigo.** L'ultima novità di prodotto a marchio Toyota MH sono i modelli controbilanciati elettrici da 6,7 e 8 tonnellate della gamma Traigo, con un nuovo design equipag-

giato con batteria singola che consente un cambio batteria rapido e semplice per i clienti che richiedono soluzioni su più turni. I motori offrono una grande potenza in salita ed elevata velocità di marcia, rendendo il carrello adatto per tutte quelle applicazioni che di solito sono riservate

ai carrelli termici. Qualora necessario, la macchina può muoversi in spazi limitati, ad esempio in aree di produzione o in magazzini, grazie allo stretto angolo di sterzata posteriore. La disposizione del cruscotto consente all'operatore di lavorare in maniera intuitiva, sperimentando una

guida con un basso livello di vibrazione e rumore, grazie al posto operatore completamente flottante. La sicurezza di guida è stata infine potenziata grazie a una visibilità a 360° e al dispositivo Toyota SAS, il Sistema di Stabilità Attiva che migliora anche la produttività. (Ornella Giola)

LINDE MH

## Un carrello per ogni evenienza

C om'è il carrello elevatore ideale? Quale attrezzatura richiede per raggiungere la massima efficienza? Cosa gli permette di garantire la massima sicurezza? Queste le domande che si sono posti i product manager Linde Material Handling. Ben presto è stato chiaro: la versione Roadster dei carrelli elevatori elettrici Linde da E20 a E35 con portata da 2 a 3,5 tonnellate costituisce la base ottimale per un "Perfect Truck".

La peculiarità del Roadster: grazie all'eliminazione della colonna A, l'operatore ha una visione completamente libera dell'ambiente circostante di guida e del carico sia a destra che a sinistra del timone, mentre il tettuccio panoramico in vetro antiproiettile opzionale lascia libera la vista



dall'alto. A renderne possibile la costruzione è un elemento di differenziazione dei carrelli frontali Linde: i ci-

Nelle foto, carrelli Linde nel lavoro di carico e scarico



lindri di brandeggio sovrastanti. Questi deviano forze agenti sul montante verso la parte posteriore per il tettuccio di protezione del conducente.

**Come è riuscito Roadster** a diventare il "Perfect Truck"? Grazie a opzioni aggiuntive, a partire dal sistema di assistenza Linde Safety Pilot active, per passare poi al sistema di allarme ottico Linde TruckSpot, alla nuova soluzione per illuminazione LED Stripes, al nuovo posizionatore di forche integrato "View", alle innovative gomme CS20, al tettuccio panoramico in vetro antiproiettile e a un'efficiente batteria agli ioni di litio. "La quantità di sistemi di sicurezza e assistenza offerti da Linde è davvero enorme. Il Perfect Truck offre le soluzioni più disparate

concentrate in un carrello elevatore ed è la prova evidente della vasta gamma di prestazioni Linde", dichiara Björn Walter, Product Manager per i carrelli elevatori frontali di Linde Material Handling. Di importanza cruciale per gli standard di sicurezza del "Perfect

Trucks" è Linde Safety Pilot. Il sistema di assistenza alla guida che consente al conducente di evitare incidenti monitorando diversi parametri del carrello mentre è in funzione, come l'altezza di sollevamento, il baricentro e il peso del carico e la velocità di marcia, indicandoli in situazioni critiche per la sicurezza e intervenendo a regolarli come fosse un "compagno di guida intelligente". Si crea così una condizione di completa trasparenza per il conducente e si evitano efficacemente errori operativi e di guida. Il sistema di allarme ottico Linde TruckSpot proietta un grosso triangolo rosso per terra dietro il carrello elevatore da una distanza di circa quattro metri e segnala a pedoni e altri conducenti l'avvicinamento di un carrello, in modo da permettere una reazione tempestiva. Per offrire ai conducenti una vista pre-

cisa sui prodotti e sui supporti merce anche in condizioni di illuminazione sfavorevoli, il "Perfect Truck" è dotato di LED-Stripes sul montante e sul retro che illuminano in modo ampio e uniforme l'area di lavoro. I fasci luminosi bianchi si proiettano nella direzione di guida, mentre dall'altro lato si passa opzionalmente al rosso. Il posizionatore di forche "View" è pensato invece per garantire una

migliore visibilità sui denti delle forche: grazie all'ottimizzazione della costruzione, aumenta il campo visivo del conducente, che può posizionare il carico con maggiore velocità, precisione e sicurezza. Per garantire la massima fruibilità, il "Perfect Truck" è inoltre dotato di una batteria agli ioni di litio. I rapidi processi di carica intermedia consentono di risparmiare sulle lente operazioni di sostituzione

della batteria e, insieme alla maggiore densità di energia, di garantire tempi di utilizzo sensibilmente più estesi. Per sfruttare in modo ottimale la potenza motrice, il "Perfect Truck" viaggia su gomme CS20. Il loro profilo a L consente di migliorare la trazione, mentre la scarsa resistenza al rotolamento di aumentare la distanza percorsa con un consumo di energia minore.

## CLS-HYSTER

# Un carrello a emissioni zero

**E'** stata presentata al TOC Europe, da parte di CLS, azienda italiana dedicata al noleggio, alla vendita e all'assistenza di carrelli elevatori, mezzi e attrezzature per la logistica, l'ultima importante novità del partner Hyster: un carrello da 48 tonnellate, a emissioni



Carrello Hyster in mostra al TOC 2018

zero, per la movimentazione di container carichi. Il primo carrello realizzato con motori elettrici che verranno alimentati da una batteria agli ioni di litio, è attualmente in fase di collaudo, e utilizzerà un circuito ad alta tensione che si prevede possa raggiungere prestazioni paragonabili a quelle di un carrello diesel sull'intero turno di lavoro. L'innovativo carrello avrà diverse opzioni di alimentazione e di carica, potrà utilizzare batterie agli ioni

di litio di varie dimensioni e potrà essere equipaggiato con soluzioni ibride con batterie abbinate alla tecnologia delle celle a combustibile (idrogeno). Queste differenti opportunità mirano a soddisfare le svariate esigenze delle applicazioni portuali e dei terminal terrestri e le più eterogenee esigenze in termini di periodi di pausa, ciclo di utilizzo, livello di consumo energetico e infrastrutture per la ricarica. "La sfida relativa alla ricarica dei carrelli a grande portata è strategica, in quanto è necessario l'assorbimento di un alto livello di energia in un breve periodo di tempo. Ci aspettiamo però che le aziende siano in grado di gestire la ricarica con la giusta infrastruttura", ha dichiarato Jan-Willem van den Brand, Director Big Truck Product Strategy & Solutions di Hyster Europe, che ha aggiunto: "Esistono future opportunità relative alla ricarica delle attrezzature di movimentazione elettriche nei terminal, come ad esempio le possibilità di ricarica wireless o il rifornimento con celle a idrogeno, ma anch'esse sono delle sfide. In futuro, si prevede che sia necessario standardizzare la ricarica per tutti i tipi di veicoli elettrici di un'azienda. In caso contrario, molti ritengono che il costo per l'installazione e la manutenzione di una nuova infrastruttura di ricarica possa



I carrelli Hyster nel tour sul Reno

risultare proibitivo." Per il nuovo carrello elettrico, Hyster ha sviluppato anche un sistema brevettato di recupero energetico, in grado di prolungare il ciclo di guida del carrello e prolungare l'autonomia tra una ricarica e l'altra. "I nostri nuovi sistemi che recuperano e immagazzinano l'energia nelle fasi di abbassamento dei carichi e di frenata garantiscono un ciclo di guida più lungo e contribuiscono a ridurre i costi di ricarica", ha detto ancora van den Brand.

**Il primo giorno del TOC Europe** ha visto anche la partenza del "tour" sul Reno dei carrelli Hyster. Una selezione di carrelli e di partner dell'azienda hanno navigato con una chiatta lungo il fiume con tappe a Rotterdam, Lauterbourg in Francia, a Birsfelden in Svizzera e a Wesel, in Germania. Nei luoghi dove la chiatta ha fatto sosta si sono tenute dimostrazioni per illustrare le capacità dei carrelli Hyster di risolvere le specifiche sfide dei terminal terrestri. Sulla chiatta sono state illustrate anche soluzioni offerte da Hyster e dai partner per gestire tutte le complessità di movimentazione che si possono incontrare nei porti e nei terminal. ■



Associazione Nazionale delle Imprese Logistiche  
del trasporto terrestre e aereo, dei servizi di  
magazzini, magazzini e spedizioni

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

T. 02 6691567  
www.assologistica.it



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

T. 02 66989866  
www.assologisticaculturaeformazione.com

## I nostri partner



## Ultimissime



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

19/01/2018

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

## La rivista



AEROME

08/11/2017  
Nel 2017



**NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

**www.euromerci.it**

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

# Il 15 ottobre partirà da Bologna il primo “Frecciarossa merci”

Il servizio collegherà, di notte, ad alta velocità l'interporto del capoluogo emiliano con quello di Marcianise, Caserta. Sarà formato da dodici carrozze, ognuna capace di trasportare fino a 11,5 tonnellate.

di **Carlotta Valeri**

L'interporto di Bologna da tempo sta lavorando sull'obiettivo di sviluppare i servizi logistici e di trasporto intermodale anche in favore delle aziende che sempre più numerose si sono insediate nell'area interportuale. Infatti, la struttura ha visto una crescita molto forte dal punto di vista immobiliare con l'arrivo di aziende importanti protagoniste di diversi settori, anche “nuovi” per l'interporto, come quello dell'automotive. Di fatto, l'interporto si è “saturato”, anche molto velocemente, e per crescere ancora, sul piano immobiliare, deve ottenere un'approvazione per una sua ulteriore espansione in termini urbanistici. Quindi, è comprensibile come l'attenzione maggiore attualmente venga rivolta al miglioramento dei



*Panoramica sull'interporto di Bologna*

servizi logistici. Sul piano dei trasporti e del traffico, l'interporto ha visto un recupero, dopo il periodo difficile degli

anni della crisi, con risultati importanti nel 2017. Però nel primo semestre di quest'anno, il traffico ha mostrato un

## IL FRECCIAROSSA MERCI

Il servizio Mercitalia Fast Bologna Interporto-Caserta Marcianise e ritorno viene effettuato con un ETR 500, ossia da un treno Frecciarossa come quello che svolge normalmente il servizio passeggeri. Il treno è composto da 12 carrozze, lungo 380 metri e viaggia a una velocità di 300 chilometri l'ora. Ha 700 metri cubi di spazio disponibile per il trasporto di merci di piccole e medie dimensioni. Il Frecciarossa ETR 500 è stato per anni il treno “punta di diamante” del servizio nazionale passeggeri ad alta velocità, prima di essere “superato” dal nuovo Frecciarossa 1000. Sulle carrozze dell'ETR destinato al trasporto merci è stato effettuato un lavoro di “svuotamento” nelle officine di Vicenza con un costo intorno ai nove milioni di euro. Un lavoro che le ha “preparate” per questo inedito compito. Il treno così configurato permette di trasportare merce in misura equivalente a tredici semirimorchi stradali (quindi con un grande vantaggio in termini ambientali) o di un Airbus A320 cargo. Le carrozze sono state allestite in maniera da permettere il trasporto di 59 roll container a due o tre sponde, ognuno dei quali può contenere quasi un metro cubo di merce. I roll vengono scambiati con i clienti e possono essere forniti a costi molto bassi. Per le merci che necessitano di temperatura controllata, il servizio “Fast” propone l'uso di roll isotermici dotati di piastre elettriche. Ogni carrozza può trasportare merce fino a 11,5 tonnellate.

## L'INTERPORTO

L'interporto, oggi, si estende su una superficie totale di 4,1 milioni di metri quadrati, dei quali 600 mila dedicati a magazzini coperti. Il suo sviluppo in termini immobiliari è stato continuo e ha portato alla redazione, in successione, di tre piani particolareggiati di espansione. Oggi, completati. Solo nel 2017, sono stati portati a termine e consegnati magazzini a Naturasì (35 mila metri quadrati), Jaguar (14 mila), DB Schenker (18 mila), Oneexpress (un secondo magazzino di 12 mila). E' già in progress un quarto piano urbanistico che dovrà portare a un allargamento dell'area per un ulteriore milione di metri quadrati. Nell'interporto sono insediate 120 aziende e vi lavorano 4.300 persone. Le attività logistiche e di trasporto più presenti riguardano i settori dell'abbigliamento (che occupa da solo oltre 1.300 addetti), dell'alimentare, specialmente dopo l'avvento di Naturasì, dei beni di consumo legati all'eCommerce, con la novità dell'automotive (Jaguar). Importante è l'infrastrutturazione ferroviaria che conta su 665 mila metri quadrati di impianti, raccordi privati per 49 mila metri quadrati e tre terminal (il Terminal container, che si estende su un'area di 130 mila metri quadrati, ha cinque binari con lunghezza massima 750 metri, di proprietà di Rfi; il Terminal intermodale, sempre di proprietà Rfi, su 140 mila metri quadrati, con quindici binari a lunghezza massima 800 metri; il Bulk terminal, di proprietà dello stesso interporto, con un'area di 50 mila metri quadrati e due binari a lunghezza massima di 460 metri). Nell'interporto lavorano quattro imprese ferroviarie e sono presenti otto operatori intermodali.

andamento differenziato: quello camionistico ha visto in entrata e in uscita oltre 822 mila mezzi contro i 749 mila dello stesso periodo dell'anno precedente, con un incremento del 9,7%, mentre quello ferroviario ha registrato nello stesso periodo un calo di quasi l'11% rispetto ai primi sei mesi dell'anno precedente. Nel 2017, infatti, da gennaio a giugno sono arrivati e partiti dall'interporto 1.504 treni contro i 1.341 di quest'anno. Questi numeri mostrano le motivazioni per le quali l'amministrazione dell'interporto punta, in primo luogo, a un rafforzamento dei servizi ferroviari. Del resto, la principale funzione di un interporto, anche in termini istituzionali, è proprio quella di favorire il cambio di modalità, in pratica, di favorire lo sviluppo dell'intermodalità gomma-ferro.

**“Attualmente, e questo avviene da anni, il traffico ferroviario internazionale in Italia si ferma alla gronda nord, ossia su un asse che si può dire, grosso modo, parta dall'interporto Cim di Novara per estendersi a Domodossola, Busto Arsizio, Verona, e aggiungiamo anche l'interporto di Padova, che vede un notevole numero di treni diretti o provenienti dai porti del Northern Range. I treni fanno, diciamo così, ‘molta fatica’ a scendere sotto tale asse. Dove, oltretutto c'è una forte concorrenza tra i numerosi impianti esistenti. Per citarne solo alcuni, a noi vicini, esistono quelli di Piacenza, Rubiera, Dinazzano, Lugo di Ravenna, Villa Selva, a Forlì. C'è da aggiungere che con i nuovi tunnel svizzeri il traffico ferroviario proveniente dall'arco alpino continuerà a crescere, non fosse altro per le direttive**

dell'Unione europea che mira a un progressivo rafforzamento, per questioni legate alla sostenibilità ambientale, della modalità ferroviaria nella movimentazione delle merci”, sottolinea Sergio Crespi, direttore generale dell'interporto del capoluogo emiliano. Da qui, il programma di potenziamento dell'offerta di nuovi servizi su rotaia, oltre a quelli già da tempo in calendario, che sta caratterizzando la struttura bolognese. Il più importante e il più innovativo è quello ad alta velocità Bologna-Caserta, che collegherà a partire dal 15 ottobre gli interporti di Bologna e Marcanise di notte in circa tre ore, secondo le stesse modalità dell'alta velocità passeggeri, quindi un “Frecciarossa merci”, dedicato a beni di piccole dimensioni ad alto valore aggiunto. E' in programma, presto partirà il primo treno test, un servizio operato dall'impresa ferroviaria di Bari GTS Rail che collegherà Bologna con Zeebrugge, in Belgio, autentica “porta” per i traffici diretti nel nord Europa. Dal 3 settembre prenderà avvio il servizio



*L'alta velocità ferroviaria finalmente interesserà anche le merci*

Chieti-Bologna-Wuppertal, centro tedesco a 30 chilometri da Duddeldorf. Sulla tratta Bologna-Bari ci saranno tre servizi settimanali, mentre per i collegamenti sul versante tirrenico è previsto un potenziamento dei collegamenti con il porto di La Spezia, che passeranno a una coppia di treni al giorno dal lunedì al sabato, operata da Mercitalia Intermodal. ■

# Chimica e sostenibilità, un binomio da "allineare"

In Italia, nel 2018, la chimica sta ottenendo buoni risultati, con aumento della produzione e dell'export. La necessità di migliorare e razionalizzare l'organizzazione logistica, che vale nel settore 5,1 miliardi di euro.

di **Davide Ornati**

“L'industria chimica in Italia è vivace, solida, offre lavoro di qualità e investe in innovazione e welfare ben più di altri comparti manifatturieri. E' un settore

del 2% circa), anche dell'export (più 4,2%), che riesce a migliorare la performance eccezionale del 2017. Sono però soprattutto i fattori qualitativi a fare della chimica in Italia il terzo pro-

no le difficoltà che le nostre imprese hanno con i propri clienti”.

**Un quadro eloquente** della “vitalità” complessiva del settore si ricava anche dai dati relativi alle imprese chimiche estere operanti in Italia: producono un valore che sfiora i 20 miliardi di euro (pari a settori rilevanti quale il mobile o le bevande) di cui circa il 60% viene esportato, anche grazie a un consistente investimento in ricerca (oltre 170 milioni). “Sono imprese che vengono in Italia per produrre, fare ricerca, offrire posti di lavoro e, in molti casi, insediare veri e propri centri di eccellenza”, ha commentato Lamberti. “Per quanto riguarda i nostri buoni risultati c'è da aggiungere che essi nascono dal nostro orientamento al mercato globale, con risultati di export anche migliori della media europea; da un'innovazione sempre più basata sulla ricerca e sempre più diffusa anche tra moltissime medie e piccole imprese; tanti laureati tra i neoassunti, ormai quasi il 30%, ben 10 punti più della media nazionale; tantissima formazione in azienda per dare centralità alle persone”.

**Guardando al futuro.** Cosa serve alla chimica in Italia per diventare polo di attrazione per nuovi investimenti e proseguire il deciso percorso di crescita degli ultimi anni? Secondo Lamberti, occorre superare i fattori atavicamente nemici dell'industria e dell'industria chimica



*Nel nostro paese sono attive nel settore chimico 2.840 aziende con oltre 107 mila addetti*

che può dare molto al paese: al nuovo governo offriamo la massima collaborazione nel difficile compito di conciliare interesse individuale e collettivo per il bene comune”, ha detto il presidente della Federchimica Paolo Lamberti nella relazione che ha presentato recentemente all'assemblea della federazione. La chimica in Italia vale attualmente 55 miliardi di euro, di cui 30 miliardi destinati alle esportazioni, dove l'Europa pesa più del 61%. Nel 2018, il settore sta confermando il buon andamento (con una crescita

duttore europeo e nono nel ranking mondiale, un settore vitale e attrattivo. A tale proposito Lamberti ha aggiunto: “Siamo oggi una delle punte avanzate del made in Italy, come dimostrano i dati: l'Istat ci pone tra i primi tre settori del suo indice di competitività, che calcola la capacità di crescita nel medio periodo nel mercato globale, ovvero, la possibilità di offrire occupazione di qualità. Le statistiche sulle sofferenze bancarie (4% rispetto alla media del 20%) ci pongono di gran lunga come il settore più virtuoso, anche se mostra-

in particolare: tempi lunghissimi per le autorizzazioni (“in altri paesi richiedono pochi mesi, da noi anche più di cinque anni”); un quadro giuridico complesso, che genera incertezza, specie quando le decisioni vengono assunte più sulla scorta dell’emozione che dei riscontri scientifici; un quadro normativo ancora da semplificare, per rendere più snelli gli iter amministrativi e le procedure autorizzative. In tale contesto è da inserire anche il tema della sostenibilità, importante per il settore. “Un tema nel quale le istituzioni giocano un ruolo fondamentale. Dopo decenni di sviluppo della cultura ambientale, l’Italia ha bisogno di un ‘ambientalismo positivo’, ovvero, di istituzioni che sappiano anche dire sì, non solo no. La sostenibilità vera si costruisce con l’impegno congiunto di istituzioni e imprese, con investimenti complessi che danno ritorni nel lungo periodo e che hanno bisogno di tempi brevi e certi per essere realizzati. Noi lavoriamo nell’Unione europea, che si è dotata della normativa chimica più restrittiva al mondo: i cittadini europei devono essere consapevoli e sentirsi tutelati qui, più che altrove. I rigorosi processi stabiliti dalle norme europee, però, devono tutelare non solo la salute e l’ambiente, ma anche le imprese che hanno investito ingenti risorse per rispettarli e per dimostrare la sicurezza e la validità dei loro prodotti”, ha sottolineato Lamber-  
ti, che ha aggiunto: “Abbiamo bisogno di più Europa anche se, certamente, di un’Europa migliore: chiediamo al nuovo governo un atteggiamento propositivo anche su questo fronte e offriamo tutta la vitalità di un settore così strategico per l’industria manifatturiera e, in definitiva, per tutto il nostro sistema economico”.

**Altro tema centrale** per lo sviluppo e la sostenibilità della produzione chimica nel nostro paese è quello della logistica.



*Anche nel settore della chimica si sta sentendo l’attuale forte difficoltà a reperire autisti*

Ciò è anche sottolineato dai numeri: l’industria chimica realizza, in Italia, come detto, un valore della produzione pari a circa 55 miliardi di euro e la logistica incide per il 9,3% (pari a 5,1 miliardi). È innegabile quindi il ruolo centrale che ha l’organizzazione logistica in questo settore. I temi più “caldi” di tale aspetto sono stati discussi nell’annuale Conferenza Chimica&Logistica, svoltasi ai primi di luglio a Milano. Tre i principali temi presi in esame: la sostenibilità sociale; la sostenibilità ambientale; l’innovazione digitale 4.0. Per il primo, in termini di risorse umane, l’aspetto principale è la carenza in Europa di 217 mila autisti. Ed è una spirale in crescita, che sta portando all’aumento dei costi. Un problema che la commissione europea deve tamponare rapidamente. Da parte loro le imprese chimiche e i trasportatori in primis devono mettere in atto iniziative per contrastare questo fenomeno: così si stanno muovendo l’European Communities Trade Mark Association-Ecta e l’European Chemical Industry Council-Cefic attraverso iniziative di standardizzazione e ottimizzazione delle operazioni degli autisti presso gli stabilimenti chimici. E sono nate anche iniziative locali di scuole di formazione per autisti, riservate a giovani disoccupati.

**La sostenibilità ambientale.** E’ un tema, come abbiamo accennato, da tempo presente nella gestione delle imprese chimiche, ma l’applicazione alla logistica e ai trasporti non è così diffusa: infatti il settore trasporti, in Italia, incide ancora per il 24,5% del totale delle emissioni, contro il 21% della media europea. Di queste emissioni è responsabile la modalità stradale per oltre il 94%. I modi per andare verso un trasporto più sostenibile sono diversi e già esistenti: combustibili alternativi, biocombustibili e propulsione elettrica, e, soprattutto, intermodalità e spostamento modale. L’obiettivo deve essere quello di spostare gli investimenti nella sostenibilità dalla voce “costo” alla voce “ricavo” rivedendo modelli di business e di competitività con la collaborazione di tutti i partner della filiera, per una trasformazione culturale al fine di interpretare la sostenibilità ambientale come leva per essere più efficienti e spostare la competizione dal prezzo al valore. Il terzo tema, quello dell’innovazione digitale 4.0 in termini logistici è di grande attualità e “corre” parallelamente a quanto avviene a livello industriale. Sarà un tema nel prossimo futuro di importanza centrale per l’aumento della competitività dell’intero settore. ■

# I porti italiani devono guardare ai mercati europei

“I nostri scali, come gli aeroporti, lavorano quasi solamente sul fronte domestico. Occorre allargarne gli orizzonti, aumentando l’efficienza dei collegamenti terrestri”, dice Betty Schiavoni, presidente dell’Alsea.

di **Valerio Di Velo**

**A**lsea, Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori, è l’associazione territoriale di Milano di Confetra, Fedespediti e Fedit. Associa la quasi totalità delle imprese di spedizioni internazionali e dei cor-

risiedono il 35% di tutti i magazzini conto terzi d’Italia.

**Il presidente è quindi** passato a presentare i risultati di uno studio realizzato da Sergio Curi sul confronto,

si dell’Unione europea. “Sono quindi fondamentali per la nostra economia i valichi alpini e le reti ferroviarie e stradali. Per questo l’Italia deve assumere un ruolo guida nella politica delle Alpi in modo che non si ripetano più deci-



*Veduta del porto di Genova, uno scalo che deve sempre più puntare a divenire un punto di riferimento dei mercati svizzeri*

rieri della provincia di Milano, Lodi e Pavia. E’, quindi, la più grande associazione territoriale d’Italia del settore spedizioni, logistica e trasporti, contando oltre 680 imprese per più di 20 mila addetti diretti. L’associazione ha tenuto recentemente la sua assemblea e il presidente, Betty Schiavoni, ha svolto la relazione dei lavori della seduta aperta al pubblico, ricordando, in primo luogo, che l’area milanese è il “polo logistico” d’Italia. La Lombardia, infatti, vale il 26% del mercato dei servizi logistici nazionali, occupa il 29% degli addetti del settore e nel suo territorio

a livello commerciale e logistico, del nostro paese rispetto agli altri principali competitor europei. I dati emersi dallo studio, come ha sottolineato la Schiavoni, presentano “diverse luci e qualche ombra”. Le luci: siamo il quarto paese esportatore in Europa; a livello mondiale siamo l’ottavo paese per export. Abbiamo un rapporto export/import sul Pil tra i più elevati tra i grandi paesi (48,7%), dimostrando un ottimo livello di apertura ai mercati esteri. Lo studio ha quindi evidenziato che il 55% del nostro export e più del 60% del nostro import si registrano con i pae-

sioni unilaterali di Stati volti a limitare il traffico di merci pesanti”, ha commentato la Schiavoni. Ancora: a livello di movimentazione contenitori l’Italia è il terzo paese in Europa, considerata la forte componente di transhipment della Spagna. Il traffico merci da e per gli aeroporti italiani sta crescendo negli ultimi anni a un ritmo ben superiore rispetto a quello dei competitor europei “anche se in questo comparto parrebbe esserci un gap da colmare”. Se questi dati mostrano un quadro positivo per l’Italia, non mancano, però, come accennato, alcune ombre.

L'attrattività dell'Italia sulle imprese straniere è bassa: in base all'indice doing business, l'Italia si colloca al 46° posto e se guardiamo agli investimenti diretti dall'estero le nostre performance sono lontane dai principali competitor. Con un indice pari a circa il 20%, il nostro paese è ben distante da Germania (25%), Francia (31%), Gran Bretagna e Spagna (50%). Ed è evidente che se non si attirano imprese si fa fatica a generare traffici. Lo studio, inoltre, ha messo in luce che i porti e gli aeroporti italiani sono quasi esclusivamente al servizio del mercato domestico. Il presidente Schiavoni ha quindi citato alcuni ostacoli che possono essere eliminati a costo zero, o con un costo limitato per il paese, la cui rimozione, però, garantirebbe un grande ritorno:

**1. la realizzazione dello sportello unico doganale**, atteso ormai da molto tempo e che consentirebbe una razionalizzazione in fase dei controlli sulle merci;

**2. facilitazione al traffico eCommerce**. In diversi paesi vi sono agevolazioni per l'importazione delle piccole partite del traffico eCommerce. In Italia le imprese di spedizioni le attendono da

un anno ma non stanno ancora arrivando;

**3. ritardi nel rilascio dei nulla osta sanitari** a causa di una carenza cronica del personale degli Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera. Basterebbero poche persone per far ripartire la macchina;

**4. trasporti eccezionali**: dal 2016 il rilascio delle autorizzazioni per questo tipo di trasporti avviene con una lentezza e con dei costi inaccettabili. Intanto si perdono traffici e le aziende produttrici minacciano di delocalizzare le produzioni.

Per rimuovere alcuni di questi ostacoli, il presidente Schiavoni ha rilanciato la proposta di creare una dogana unica europea per evitare pratiche anti-concorrenziali di singoli Stati membri dell'Unione che penalizzano i paesi, come l'Italia, molto attenti ai controlli per la tutela della salute pubblica. In conclusione, ha chiesto a porti e aeroporti italiani di non farsi concorrenza tra loro, invitando anche a proseguire con gli accorpamenti delle Autorità portuali, sul solco della riforma avviata nel 2016 e in linea con il principio che i porti e gli aeroporti devono essere al servizio dell'Italia. Non il contrario.

**In seguito, si è svolta** nel corso dell'assemblea una tavola rotonda. Nel dibattito, Marco Donati, general manager di Cosco Shipping ha sottolineato che il gigantismo navale porta a un incremento dei transit time con un conseguente aumento dei vantaggi che offrono i porti italiani rispetto a quelli del nord Europa per le merci provenienti dall'Asia e dirette ai mercati nordici. Occorre però essere finalmente capaci di sfruttare questo vantaggio, migliorando i collegamenti terrestri e l'intermodalità mare-ferro. Piero Solcà, responsabile logistica e infrastrutture di Hupac, ha segnalato che la Svizzera e la Germania attendono dall'Italia soluzioni che facilitino il passaggio delle merci dirette ai loro mercati da porti e aeroporti italiani. Ha quindi sottolineato che i problemi orografici dell'Italia, che determinano spazi portuali limitati, debbano essere superati con l'organizzazione di retroporti su cui investire. Thomas Egenolf, vice presidente Western Europe Lufthansa Cargo ha rimarcato che il sistema logistico italiano è competitivo, grazie anche alla "flessibilità italiana". Ha poi suggerito di investire su affidabilità e digitalizzazione dei processi. ■

## FEDERAGENTI

### Incontro con il sottosegretario Rixi

“Lanciare con fatti concreti e con una capacità effettiva di recupero di efficienza e competitività la sfida ai porti del nord Europa”: questa è stata l'ottica nella quale si è svolto a Roma l'incontro tra il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, e il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi. L'incontro è servito anche per porre le basi per un dialogo costante, già iniziato in occasione della riunione del consiglio della federazione, a cui Rixi ha partecipato. La Federagenti ha sottolineato al sottosegretario la necessità di una politica coordinata delle infrastrutture e dei trasporti, individuando nella Svizzera il primo mercato europeo “contendibile” alla supremazia sino a oggi incontrastata dei grandi scali del nord. Si sono evidenziate anche le formule per sfruttare a fondo, attraverso una politica marittima coerente, le opportunità che Sardegna e Sicilia hanno, in gran parte inesplorate, nel mercato del turismo passeggeri e delle crociere. Il sottosegretario Rixi ha avuto occasione, attraverso i componenti il consiglio della Federagenti, di avere un primo confronto globale con tutta la portualità nazionale e ha sottolineato la sua intenzione di affrontare i problemi di sviluppo dei singoli porti in primo luogo nell'ottica del ruolo che svolgono sullo sviluppo dei territori sui quali insistono.

# Le aziende logistiche e la via della digitalizzazione

Un workshop a Milano nella sede di Assologistica sulle motivazioni e sulle metodologie per rendere la supply chain 4.0.

di **Stefano Pioli**

**A**ssologistica Cultura e Formazione con Net Consulting Cube hanno organizzato a Milano, sulla scia del convegno svoltosi a metà maggio sullo stesso tema, un workshop sull'argomento "Supply chain: come e

dopo aver portato avanti procedure e processi, definiamoli, "tradizionali", magari anche con buoni risultati, richiede specialmente a livello manageriale personale con alte competenze, che bisogna trovare all'ester-

**Le aziende di dimensioni** minori, pur capendo le necessità del momento e pur convinte in linea teorica che un miglioramento dei livelli tecnologici introdotti nei processi aziendali potrebbe portare benefici, restano perplesse e



perché renderla 4.0". Ai lavori hanno partecipato numerose aziende associate ad Assologistica, a dimostrazione di quanto attualmente questo argomento sia all'attenzione delle aziende. A questa attenzione, secondo quanto è emerso dal workshop, corrispondono anche difficoltà per effettuare questo "salto" nell'organizzazione aziendale, difficoltà che incontrano sia grandi aziende del settore sia quelle di piccole e medie dimensioni, anche se con diverse angolazioni. Ad esempio, è emerso che le grandi trovano problemi (almeno per il 45%) nel dover effettuare cambiamenti nel management. Passare a processi di digitalizzazione, passare al livello 4.0

no o formare all'interno dell'azienda. Due soluzioni entrambe complicate, ma necessarie. Nel workshop questo aspetto è stato toccato: "Nella governance dell'evoluzione verso processi automatizzati e interconnessi giocano un ruolo rilevante le competenze. Spesso è necessario che le aziende investano in formazione e riqualifica delle risorse. Sono cioè necessari skill in grado di governare la complessità della sensoristica in campo, altri che siano in grado di leggere e analizzare i dati e trasformarli in informazioni utili per i business owner interni, per gli attori della filiera e, sempre più, anche per il consumatore finale".

"insicure", mettendo in discussione che il rapporto investimenti/benefici, al termine "della corsa", si risolve in maniera negativa. Questo problema, secondo le risposte a un questionario predisposto da Net Consulting Cube, è presente per il 48,4% delle aziende che hanno risposto. Altre "categorie" di freni che ostacolano, in partenza, la scelta verso la digitalizzazione sono la mancanza e l'insufficienza delle competenze interne (31%) e, comunque, il credere che gli investimenti per fare questa scelta siano troppo elevati (29,7%). Un'altra considerazione, e non di poco conto, frena il cambiamento: l'arretratezza dei partner che completano la filiera produt-

tiva (36,8%). Quest'ultimo problema non è di scarso rilievo, infatti, come è stato sottolineato nel workshop, "la supply chain, dalla logistica in entrata alla gestione dei magazzini, all'interconnessione con i sistemi produttivi sino alla distribuzione al cliente B2C o B2B, è uno dei processi chiave per realizzare strategie di ottimizzazione, di contenimento dei costi e di innovazione. È quindi il momento per le aziende di ripensare in ottica 4.0 le interconnessioni tra gli attori della catena, per generare impatti virtuosi a monte e a valle della filiera". Bisogna, dunque, allineare i partner: un'esigenza che preoccupa i logistici, ma necessaria, come ha ribadito il workshop: "È importante dotare tutti gli attori della filiera di strumenti che possano sfruttare una visibilità in logica collaborativa, consentendo così un passo davvero importante verso la standardizzazione dei processi logistici e di approvvigionamento". Una supply chain 4.0 deve essere quindi legata allo sviluppo di tecnologie abilitanti l'interconnessione dei processi distributivi e di condivisione delle informazioni, grazie a IoT e analisi dei Big Data, tramite piattaforme scalabili e flessibili come offerte dal Cloud Computing.



*Una supply chain 4.0 deve essere legata allo sviluppo di tecnologie che permettano l'interconnessione dei processi distributivi e di condivisione delle informazioni*

**Ma quali sono le principali best practice per un progetto di Supply Chain 4.0 di successo?** In primo luogo, è importante partire da una chiara esigenza che emerga dal lavoro che si sta svolgendo o si deve svolgere. Un'esigenza che possa divenire punto di partenza per una definita strategia per l'adozione dei principi 4.0. Ogni altro approccio rischia di risultare oneroso e poco efficiente: la metodologia corretta deve quindi ap-

procciare il problema prima a livello strategico - ad esempio, l'alto volume di movimentazione di un magazzino - per poi definire la tecnologia più adatta alla singola esigenza - come l'utilizzo di smartwatch per migliorare la performance di attività ripetitive. L'innovazione tecnologica deve essere applicata nello scenario più appropriato per ottenere il maggior vantaggio possibile. Per questo motivo, la conoscenza dei processi logistici è fondamentale per poter scegliere la soluzione tecnologica più adatta. Non tecnologia solo "per amore della tecnologia", quanto piuttosto un approccio ragionato e graduale all'innovazione. Per non creare anche criticità a livello organizzativo, è infatti preferibile definire "proof of concept" anche con investimenti ridotti, ma in grado di ottenere risultati visibili in poco tempo. Infatti, in caso che i risultati della "prova" siano apprezzabili, è possibile sviluppare lo stesso progetto su più larga scala, "riassorbendo" così anche l'investimento iniziale. ■

## PERCHÉ UNA SUPPLY CHAIN 4.0?

L'evoluzione verso un'impresa digitale significa modernizzare gli impianti e automatizzare il più possibile i processi oltre che a interconnetterli tra loro. Da questo punto di vista ha aiutato e sta contribuendo il Programma Impresa 4.0. Questo programma favorisce gli investimenti in certe categorie di soluzioni ed impianti. Infatti, il piano varato dalla precedente legislatura come aggiornamento del Piano nazionale 4.0 amplia il concetto di "manifattura" da norma settoriale a principio di applicazione generale, dove quindi anche i processi logistici e di distribuzione comprendono una "trasformazione del bene". In questo caso, il valore generato non è intrinseco al prodotto, ma legato alla sua fruibilità nei tempi e nei modi desiderati dal consumatore finale.

# Manhattan Associates in Italia

La società americana di logistica, con sede europea in Francia, è entrata nel nostro mercato, puntando sull'omnicanalità.

**M**anhattan Associates è un'azienda tecnologica leader nel settore della supply chain e nel commercio omnichannel. Abbiamo incontrato Remy Malchirand, managing director Sud Europa, per fare il punto su come Manhattan sta lavorando in Italia.

## QUALI SONO - DAL VOSTRO PUNTO DI OSSERVAZIONE - I TREND DI EVOLUZIONE DELLA SUPPLY CHAIN?

Il primo trend è sicuramente la digitalizzazione della supply chain, con un ruolo importante svolto dalla diffusione dell'eCommerce. Un'altra tendenza importante, interconnessa con l'eCommerce, è la ricerca di maggior efficienza e produttività: automazione e robotizzazione sono fondamentali per lo sviluppo della logistica. Come terzo punto certamente fondamentale è l'internazionalizzazione del flusso di merci, magazzini e venditori.

## QUALI SONO I VOSTRI PROGETTI IN ITALIA?

Grazie alle collaborazioni con i nostri clienti internazionali siamo riusciti a entrare in Italia in modo abbastanza naturale, perché ci chiedevano di servire anche questo mercato. Ora i progetti sono vari: le nostre soluzioni sono leader in tutto il mondo e siamo certi che le aziende italiane, di tutte le dimensioni sia Pmi che grandi gruppi, troveranno numerosi e tangibili benefici adottando i nostri software, in ottica di maggiore efficienza della supply chain e per l'internazionalizzazione tramite i processi omnichannel. Nel settore della logistica stiamo al momento collaborando con



La società è molto attenta alle novità logistiche scaturite dall'eCommerce

l'operatore Yusen Logistics; siamo poi molto attivi nel settore della moda, sia per quanto riguarda i produttori di fascia media che quelli di fascia più alta, come Lacoste, per citarne uno. Altri rivenditori al dettaglio con cui stiamo sviluppando soluzioni interessanti fanno parte del mondo della grande distribuzione organizzata, come Esselunga e Leroy Merlin. Le soluzioni proposte a questi clienti riguardano sia l'omnichannel sia la gestione del magazzino.

## PARLANDO DI INNOVAZIONI, INVECE, COSA DOBBIAMO ASPETTARCI DA MANHATTAN ASSOCIATES?

L'innovazione, per noi, parte dalla ricerca. Non acquistiamo soluzioni di terzi, prendendo i loro pacchetti, ma investiamo risorse nelle nostre soluzioni. Manhattan nasce da un team di ingegneri il cui scopo è proprio quello di creare soluzioni innovative. Investiamo circa 50 milioni di dollari all'anno in ricerca e sviluppo. Buona parte delle innovazioni cui diamo vita (ovvero il 30% della nostra attività) parte dalle esigenze dei clienti. Molta della nostra

attenzione è poi concentrata sulla gestione del magazzino, con focus sul WMS con "order management", soluzioni che si occupano espressamente della gestione e in via prioritaria dell'evasione degli ordini. Per anni nei magazzini si è cercato di aumentare l'efficienza nell'elaborazione degli ordini utilizzando una metodologia di lavoro "a ondate", raccogliendo ordini da inviare al centro di distribuzione in gruppi organizzati. Ma con la crescita d'importanza dell'eCom-

merce e in settori dove la domanda è imprevedibile, questo può però portare a picchi e vuoti di attività. Con le nostre soluzioni facciamo in modo che gli ordini vengano lavorati in base a priorità, con particolare attenzione ai costi e alla rapidità di consegna. Non dimentichiamo inoltre la gestione delle ore di lavoro del personale all'interno del magazzino stesso, per coordinare al meglio la forza lavoro manuale e automatizzata e poter predire i picchi di lavoro.

## SECONDO LEI COSA DOVREBBE CAMBIARE NEL MODO DI DISTRIBUIRE I PRODOTTI?

Un cambiamento dovrebbe avvenire nei centri città: i magazzini molto spesso si trovano lontano dai clienti, che invece sono con i loro negozi in centro città. Con l'omnichannel le merci vanno consegnate frequentemente in centro, quindi bisogna attuare una revisione delle consegne in ottica ultimo miglio. Da rivedere anche il ruolo stesso dei negozi, al punto da ipotizzare lo shipment from store, ovvero la spedizione del prodotto direttamente dal negozio e non più dal magazzino. (D.O.) ■

# Il Gruppo Basso realizza un nuovo impianto a Chions, Pordenone

L'opera, di 4.500 metri quadrati, è stata commissionata dalla società Etigraph, leader nella stampa di etichette autoadesive.

Il nuovo fabbricato di 4.500 metri quadrati a Chions, in provincia di Pordenone, è il risultato di una commessa affidata a Costruzioni Generali Basso Cav. Angelo Spa di Postioma di Paese, provincia di Treviso. L'impresa di costruzioni trevigiana ha agito in questa realizzazione come general contractor, seguendo il suo cliente dalla fase di progettazione fino alla consegna dell'opera "chiavi in mano". Un unico interlocutore come garante in termini di qualità, tutela del budget e delle tempistiche imposte. L'opera, in fase finale di costruzione, è stata commissionata per conto della società Etigraph Italia, azienda le-

ader nella stampa di etichette autoadesive. Il fabbricato è realizzato utilizzando la soluzione solaio

Fly 110 con pannelli di tamponamento in cemento armato a taglio termico secondo le normative vigenti. La struttura è dotata di una serie di serramenti verticali in copertura, in modo tale da garantire al fabbricato illuminazione ed areazione a shed. L'ampio canale, inoltre, consente di convogliare le acque meteoriche al perimetro del fabbricato evitando pozzetti e condutture sottostanti al pavimento. Le strutture di collegamento sono state realizzate, infine, in carpenteria metallica.

La parte adibita ad uffici è realizzata con strutture in cemento armato in opera e completata con finiture di alto pregio. Un'attenzione architettonica particolare è stata riservata alla facciata esterna in vetro, nella quale sono stati inseriti pali obliqui, che hanno arricchito il design del fabbricato creando uno stile ricercato e moderno.

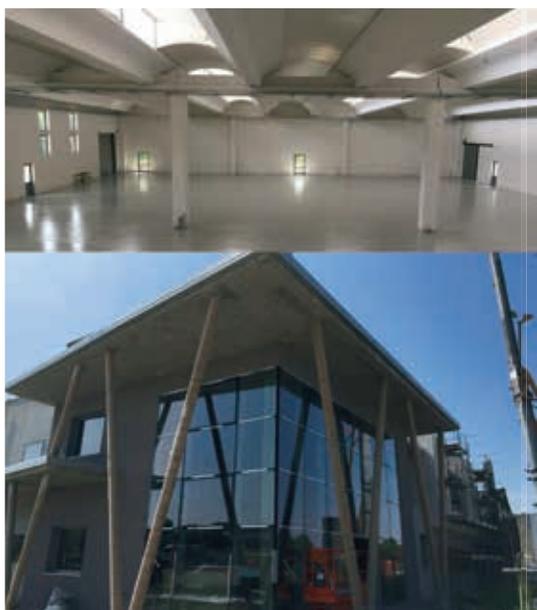
**Il Gruppo Basso, un'importante re-**

**Basso Cav. Angelo**  
COSTRUZIONI GENERALI  
Industrialized Building Infrastructures

altà veneta del settore immobiliare, negli anni ha saputo articolare l'attività anticipando le richieste del mercato e dando vita a quattro tra marchi e aziende: la Costruzioni Generali Basso Cav. Angelo spa, che, appunto, è intervenuta nella realizzazione dell'immobile di Chions in qualità di general contractor; Lefim, il marchio attraverso il quale il Gruppo sviluppa e commercializza i propri immobili e le proprie aree, dislocate in tutto il centro-nord del paese, in particolare nella regione Friuli Venezia Giulia, in Emilia Romagna, in Toscana, nell'area di Firenze; la Sogeicom, società di facility management; la Basso Hotels and Resort, azienda ultima nata, che gestisce il grande albergo Best Western Premier BHR Treviso Hotel, anch'esso di proprietà del Gruppo.

Il Gruppo, che opera nel settore immobiliare e della logistica dal 1930, offre un servizio che, come abbiamo visto, spazia dalla vendita alla locazione, fino alla progettazione, alla costruzione e alla gestione di immobili per l'impresa, tutti rigorosamente dislocati in aree acquisite pensando all'utilizzatore finale e alle nuove esigenze della logistica. ■

*Nelle foto, due immagini dell'immobile*



# Piantagioni di pioppi per ridurre l'inquinamento

Chep e Conad hanno varato un progetto teso a contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici e a bilanciare le emissioni nocive prodotte dalla gestione dei pallet che movimentano i prodotti a marchio Conad.

**L**a Conad, organizzazione cooperativa leader in Italia di imprenditori indipendenti della distribuzione, e Chep, leader mondiale di soluzioni di pallet pooling, hanno attivato con il settore italiano della Pefc, la più grande organizzazione al mondo di certificazione forestale, un progetto di pioppicoltura sostenibile al fine di contrastare i cambiamenti climatici e di neutralizzare le emissioni di gas serra prodotte dalla gestione dei pallet nella movimentazione dei prodotti a marchio Conad. Il cuore del progetto è rappresentato da importanti piantagioni nella pianura padana per lo sviluppo di benefici ambientali, come l'assorbimento di anidride carbonica e la riduzione dell'inquinamento, nei territori vicini ai propri più importanti siti logistici di stoccaggio e movimentazione dei prodotti a marchio Conad. "Questo progetto - ha sostenuto Andrea Mantelli, responsabile della supply chain di Conad - avrà impatti positivi a livello ambientale, ma anche economici e sociali. Il finanziamento avrà infatti importanti ricadute sul territorio, promuovendo pratiche gestionali che riducono l'inquinamento da fertilizzanti e da pesticidi, e porterà benefici economici per le comunità coinvolte". Marco Moritsch, direttore generale di Chep Italia, ha aggiunto: "Sostenibilità ambientale ed efficienza della supply chain sono da sempre elementi portanti del nostro sistema di pooling. Il progetto 'emissioni zero' in collaborazione con Conad ci rende molto orgogliosi e conferma il



*Le piantagioni di pioppi volute da Chep e Conad saranno situate nella pianura padana*

nostro impegno a continuare a portare concreti benefici per il territorio e le comunità in cui operiamo". E' proprio per i vantaggi in termini di efficienza e sostenibilità che Conad ha scelto il pallet pooling rispetto all'interscambio nella movimentazione dei prodotti a proprio marchio. Il progetto con Pefc Italia potenzia i benefici ambientali propri del sistema di pooling.

**Grazie al calcolatore** dell'impatto am-

biennale Lca, certificato ISO14044, Chep e Conad hanno quantificato in 1.231 tonnellate di CO2 l'impatto ambientale della gestione dei pallet Chep per le spedizioni di prodotti a marchio Conad e insieme hanno quindi affidato a Pefc Italia l'identificazione di imprese agricole che assorbano un quantitativo pari e superiore a tonnellate di CO2 equivalenti. Il finanziamento del progetto permette quindi di rendere concreta, in maniera del tutto volontaria, la neutralizzazione dei gas serra calcolati, con la promozione di attività sostenibili nella pianura padana per una quantità uguale di anidride carbonica

assorbita da piantagioni di pioppo. Le aziende agricole che partecipano al progetto, coordinate dall'Associazione produttori forestali e agroalimentari-Foragri, si trovano in Piemonte e Lombardia. Infine, Iñigo Canalejo, Chep Sustainability Director Europe, Middle east and Africa, ha così concluso: "Questa collaborazione con Conad va oltre l'utilizzo dei nostri pallet, già sostenibili, e riduce a zero le emissioni collegate in partnership con Pefc, un'orga-



Le Cartiere Carrara hanno scelto il pallet pooling di Chep

nizzazione con cui abbiamo una stretta collaborazione perché utilizziamo solo legno certificato al 100% da Catena di Custodia in tutta Europa”.

**Intanto, Chep allarga** in Italia il portafoglio clienti: Cartiere Carrara, una realtà che opera da più di 140 anni nel distretto cartario di Lucca ha infatti scelto i pallet Chep 80x120 per movimentare i suoi prodotti. Cartiere Carrara opera nel distretto di Lucca, la più importante realtà mondiale nell’ambito del tissue, che, forte dei suoi 4,4 miliardi di euro di fatturato del 2016, si posiziona in un comparto che si sviluppa a tassi contenuti in Italia e nelle economie mature. La collaborazione tra Cartiere Carrara e Chep ha avuto inizio da quest’anno, in occasione del lancio della nuova linea “Tuscany, la bellezza della carta” che rappresenta l’anima green della cartiera. Tutti i prodotti che la compongono sono infatti certificati FSC e attestano l’impegno del gruppo a favore del rispetto ambientale attraverso un’accurata politica di ottimizzazione produttiva e salvaguardia delle risorse. Il processo che ha portato alla partnership con Chep è partito da un’accurata

analisi svolta da Cartiere Carrara che ha preso in esame da un lato i costi e le implicazioni della gestione di interscambio (acquisto di pallet, riparazione, amministrazione, trasporto per il recupero, ecc.) e dall’altro la proposta di Chep che coniuga efficienza e contenimento dei costi con una sensibile riduzione dell’impatto ambientale, grazie all’ottimizzazione dei trasporti e al continuo riutilizzo dei materiali.

“**Il distretto cartario** di Lucca nel quale operiamo detiene il controllo di circa l’80% della produzione nazionale di carta tissue. Cartiere Carrara, così come tutte le aziende che ne fanno parte, ha sviluppato strategie di rete al fine di realizzare servizi comuni per l’intera filiera e per la salvaguardia dell’am-

biente. In tale contesto diventa dunque imprescindibile avvalersi di partner che condividano il nostro approccio al mercato e mettano a nostra disposizione soluzioni innovative in grado di ottimizzare la sostenibilità di tutto il processo produttivo, inclusi gli aspetti peculiari della supply chain. Con la sua offerta basata su principi di condivisione e di riutilizzo, Chep si integra perfettamente in un nuovo approccio orientato all’economia circolare, rivelandosi il partner ideale per la nostra gestione del pooling”, ha commentato Giacomo Sandri, direttore commerciale di Cartiere Carrara. “La nostra filosofia aziendale, ‘Better Business, Better Planet, Better Communities’ e il nostro modello di business intrinsecamente sostenibile hanno fatto da apripista per il raggiungimento della partnership con

I pallet blu di Chep



Cartiere Carrara e siamo orgogliosi di mettere le nostre soluzioni di pooling a disposizione di un settore che rappresenta indubbiamente un vanto per il nostro paese, come dimostra il secondo posto occupato dall’Italia a livello globale, dietro alla Cina ma davanti alla Germania”, ha dichiarato, da parte di Chep, Marco Moritsch. ■

# Un nuovo strumento in aiuto ai lavoratori "mobili"

Panasonic ha presentato il nuovo Toughbook FZ-T1, un dispositivo dotato di funzionalità voce e dati, di lettore barcode integrato e che offre un'ampia gamma di altre possibilità.

**P**anasonic ha presentato a Milano il nuovo Toughbook FZ-T1 voce: un dispositivo per i lavoratori mobili che hanno necessità di un device versatile. Dotato di sistema operativo Android e display da 5", è una soluzione efficiente per la forza lavoro mobile che ricopre ruoli diversi in settori come retail, hospitality, industria manifatturiera, trasporti e logistica. Dotato di funzionalità voce e dati, di lettore barcode integrato e di un'ampia serie di funzionalità, il Toughbook FZ-T1 è disponibile fin dal lancio con una serie di accessori; un lettore barcode auto-range, in uscita a inizio 2019, potrà invece essere utilizzato nel settore retail per operazioni di stoccaggio, assistenza alla vendita, ricezione degli ordini e smaltimento delle code. Il lettore barcode a breve e lungo raggio rende il Toughbook FZ-T1 ideale per la gestione dell'inventario, sia che si operi da un muletto, durante le consegne o sulla linea di produzione. Il device è adatto anche alle esigenze dei lavoratori sul campo addetti a riparazioni e manutenzione, per navigazione, proof of service, raccolta di documentazione e controllo dell'inventario in tempo reale. Il Toughbook FZ-T1 Panasonic sarà disponibile in due versioni: solo Wi-Fi o con funzionalità Wi-Fi e 4G per voce e dati. Progettato per i bisogni del moderno mobile worker, offre performance elevate grazie al sistema operativo Android 8.1 Oreo e al processore quad-core Qualcomm

Snapdragon, con 2GB di RAM e 16GB di Flash storage. Al di sotto dei 240g, il Toughbook FZ-T1 è semplice da usare, pur rimanendo fedele alle caratteristiche della gamma Toughbook: con certificazione MIL-STD 810G e IP68, è resistente ad acqua e polvere, è testato per cadute da un massimo di 1,5m di altezza e può funzionare a temperature

go raggio nei primi mesi del 2019: due accessori ideali per gli operatori che effettuano scansioni con regolarità o da lontano, ad esempio da punti distanti del magazzino o dal muletto. Progettato per un intero turno di lavoro, il Toughbook FZ-T1 offre un'autonomia di 12 ore con funzionalità hot swap, che consen-



*Il dispositivo Toughbook FZ-T1 voce è una soluzione molto utile per chi lavora in un magazzino di logistica*

comprese tra i -10 e +50C. Il Toughbook FZ-T1 è dotato di display da 5" con touchscreen a 10 dita e membrana di protezione, utilizzabile anche sotto la pioggia e con i guanti o con una penna passiva opzionale. Il lettore barcode Enterprise-class non angolato dispone di due pulsanti per la scansione, uno per lato, che lo rendono facilmente utilizzabile da operatori destrorsi e mancini. Al lancio è disponibile un'impugnatura opzionale per il lettore barcode standard, a cui seguirà quella per il lettore a lun-

te di sostituire le batterie senza interrompere il lavoro. Panasonic Compass (Complete Android Security and Services) offre tutto ciò di cui le aziende hanno bisogno per implementare e gestire i dispositivi Panasonic rugged Android. È stato progettato per sfruttare la flessibilità offerta dal sistema operativo Android, e assicura che i dispositivi Panasonic siano business-ready in termini di applicazioni, gestione e sicurezza. ■

# Attrezzature per la logistica: ora si comprano all'asta online

Troostwijk, la maggiore casa d'aste su internet in Europa di macchinari industriali, sta registrando nel nostro paese un notevole successo anche per quanto riguarda il settore logistico.

di **Carlotta Valeri**



PAOLO SBATELLA

**C**'è una via, diciamo "moderna" e molto attuale, per acquisire e vendere mezzi, macchinari, strumenti da impiegare nel settore della logistica, quello di comprare o, appunto, vendere tali prodotti, partecipando alle aste online indette da Troostwijk, la maggiore società in Europa che svolge tale attività dedicata ai beni industriali. Un modo di comprare e vendere macchinari in tanti settori industriali, dall'edilizia all'agroalimentare, dalla metalmeccanica al settore vinicolo, che, molto diffuso nei paesi del nord Europa, si sta affermando anche nel nostro paese, come ci dice il manager director della società Paolo Sbatella, all'inizio del nostro incontro.

**GLI ITALIANI, IN GENERALE, NON SONO MOLTO APERTI, ALMENO COSÌ SI DICE, A**

**"NUOVE ESPERIENZE", SPECIALMENTE QUANDO SI TRATTA DI INVESTIRE SOLDI. QUAL È LA SUA ESPERIENZA SUL MERCATO "DOMESTICO"?**

► Premetto che noi abbiamo una lunga esperienza in materia di aste: la casa opera nel settore da quasi novant'anni. Abbiamo fatto un lungo cammino, passando ovviamente anche attraverso l'esperienza di essere una casa d'aste tradizionale, prima di affrontare l'avventura online a livello internazionale. Da oltre dieci anni ci siamo affacciati su internet, allargando sempre più la fascia dei paesi interessati. Oggi siamo a sedici. Dico questo per sottolineare che noi operiamo, sulla base della nostra storia, con la massima serietà e professionalità. Da qui, penso, il nostro successo. Svolgiamo in Europa 1.700 aste l'anno, che interessano circa 500 mila prodotti dei più vari settori industriali. E' vero che in Italia siamo partiti più tardi rispetto ad altri paesi, ma siamo molto contenti del lavoro fatto perché abbiamo ottenuto importanti risultati. La sua rivista si occupa di logistica, ebbene proprio in questo settore abbiamo

chiuso un'asta ai primi di luglio nella quale soggetti diversi hanno offerto beni provenienti da leasing, flotte noleggiato, fallimenti, stock di magazzino. Un'asta che è andata molto bene. Tra i numerosi lotti battuti, spiccavano i car-



*Troostwijk, che opera da quasi 90 anni nel settore delle aste, svolge, abbracciando 16 paesi europei, all'incirca 1.700 aste l'anno dedicate ad attrezzature legate al mondo della manifattura*

relli elevatori e i transpallet, in ottime condizioni, tra i marchi più affermati del mercato: Linde, BT, Jungheinrich e OM Still. Oltre a questi mezzi di movimentazione, tra i cento lotti disponibili erano inclusi anche escavatori, torni e altre macchine utensili. Aggiungo che l'anno scorso abbiamo gestito brillantemente l'asta relativa al fallimento della Vidoni, grande azienda friulana che operava in diversi settori industriali, dove si sono battuti quasi 400 lotti per un ammonta-



Nel settore della logistica, tra i mezzi più offerti nelle aste di Troostwijk vi sono i carrelli elevatori

re complessivo intorno ai cinque milioni di euro e l'asta per conto di Unicredit Leasing, per la quale solo nel 2017 si è già superato il milione di euro di ricavi. Tutto ciò dimostra che l'Italia è un paese che sta rispondendo bene alle nostre offerte. Del resto, l'uso di internet sta sempre più entrando nella "normalità", nelle abitudini degli italiani.

#### **LEI HA PARLATO DI "FALLIMENTO" E DI "LEASING", SONO QUESTE LE PRINCIPALI FONTI DA DOVE PROVENGONO I BENI?**

■ Sono due fonti, come lei le chiama, importanti. Possiamo dire che i beni vengono messi all'asta per un terzo da privati, per un altro terzo provengono da leasing non rispettati e l'ultimo terzo è collegato a procedure quali i concordati preventivi o i fallimenti. Un'altra rilevante origine dei beni messi all'asta viene dall'intenzione di grandi aziende di rinnovare mezzi e macchinari o di cambiare le proprie strategie produttive oppure dall'esigenza di avere a disposizione una liquidità di danaro. Noi offriamo la possibilità di vendere questi beni su una platea internazionale, su una platea europea, venendo così incontro alle aspettative di operatori di paesi come, ad esempio, la Bosnia, la Serbia, l'Azerbaijan, che sono molto interessati a comprare buoni prodotti a prezzi convenienti.

#### **COME QUESTI OPERATORI HANNO LA GA-**

#### **RANZIA CHE I MACCHINARI CHE SI ACCINGONO A COMPRARE SIANO "BUONI PRODOTTI" A UN "BUON PREZZO"?**

■ Intanto, noi non spostiamo i prodotti messi all'asta da un paese all'altro. In altri termini, se i beni stanno in Italia è da questo paese che viene indetta l'asta. E' una nostra scelta, anche per-

ché molti prodotti sarebbero davvero ingombranti, pesanti e difficili da spostare, basti pensare alle attrezzature portuali. E' sempre indicato il luogo dove sono custoditi i beni che verranno battuti, quindi, come avviene per qualunque asta, gli "aspiranti" compratori possono andarli a vedere. Abbiamo prima parlato dell'asta che abbiamo battuto ai primi di luglio, in questo caso abbiamo indicato che le visite per visionare i lotti potevano essere effettuate presso i magazzini di Madignano, Cremona, e di Novara dal 27 al 30 giugno previo appuntamento. Inoltre, pubblichiamo un'approfondita descrizione dei beni, che è il risultato delle ispezioni, delle valutazioni condotte dal nostro personale, formato da tecnici molto preparati che controllano i prodotti e ne raccolgono le relative documentazioni. Per il prezzo, noi diamo la nostra valutazione e, quindi, stabiliamo un prezzo base d'asta. Se la nostra valutazione, per fare un esempio, si attesta su 70 mila euro, l'asta partirà da 40 mila.

#### **UNA CURIOSITÀ: VOI INTERVENITE SUI PRODOTTI CHE VENDETE, OSSIA EFFETTUATE RIPARAZIONI, AMMODERNAMENTI?**

■ In tantissime aste quello che viene posto in vendita è esattamente nelle condizioni in cui ci è stato consegnato. Questo, però, potrebbe essere anche un nostro limite.

#### **TORNIAMO A PARLARE IN PARTICOLARE DI LOGISTICA. PENSA CHE LE ASTE ONLINE POSSANO DAVVERO "APPASSIONARE" GLI OPERATORI DEL SETTORE?**

■ Devo dire che inizialmente, parlo di anni fa, a questo singolo comparto non prestavamo molta attenzione. Attenzione che invece è cresciuta, e di molto, con il passare del tempo. Credo che parallelamente al nostro maggiore interesse sia cresciuta anche l'importanza della logistica nel contesto dell'economia, almeno in Italia, su questo fronte in ritardo. Noi abbiamo collocato la logistica insieme al settore dei trasporti. I risultati sono stati buoni, le vendite sono andate e vanno bene, anche perché la logistica s'incrocia con altri settori industriali. Se facciamo un'asta, ad esempio, nei settori della meccanica, dell'agroalimentare o del farmaceutico è probabile che vi siano compresi beni utilizzati nella logistica, come i carrelli elevatori che sono spesso presenti. Quindi, le vendite "in logistica" devono tenere conto anche di quelle registrate in altri segmenti industriali. Credo che il ricorso all'asta online, e questo vale per tutti i settori, prenderà sempre più piede in modo parallelo alla diffusione dell'uso dell'informatica, anche perché, e qui richiamo quanto accennavo in precedenza, è evidente che internet allarga in maniera esponenziale la platea dei compratori, l'eco di un'asta tradizionale è difficile e estremamente raro che superi i confini nazionali, se non quelli cittadini o regionali. L'asta online ha davanti l'Europa. Infine, noi di Troostwijk pensiamo che sia giusto "allungare" la vita di un bene: siamo fermamente convinti che ogni cosa abbia un valore e che ogni prodotto possa avere una vita più lunga di quella che gli viene destinata da un singolo proprietario. Stiamo constatando che questa nostra convinzione, e forse in questo fatto sta la chiave del nostro successo, è sempre più condivisa dall'opinione pubblica. ■



# Amore per la semplicità

## La logistica da un diverso punto di vista

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

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

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

Altre informazioni su come trasformare la tua supply chain all'indirizzo  
[www.cevalogistics.com](http://www.cevalogistics.com)



Making business flow

# AGGIUNGI VALORE ALLA TUA SUPPLY CHAIN PER IL SETTORE FASHION.



In **XPO Logistics**, sulla base della nostra ventennale esperienza nel settore del Fashion, studiamo soluzioni logistiche cucite su misura e in linea con le vostre esigenze.

I nostri punti di forza sono:

- **Automazione** capi Appesi-Stesi
- **Ottimizzazione** dei Costi
- Elevati standard di **Qualità**
- Attività a **Valore Aggiunto**

Mettiamo tutta la nostra competenza al vostro servizio. Per superare le vostre sfide logistiche potete contare su un'esperto del settore.

## #1 LEADER

della logistica del Fashion  
e dell'e-commerce

**SOLUZIONI SU MISURA:**

- CONTROLLO QUALITÀ
- REVERSE LOGISTICS
- E-COMMERCE
- GESTIONE MATERIE PRIME



Contattateci: +39 02 92 00 3201 | [commerciale@xpo.com](mailto:commerciale@xpo.com) > [it.xpo.com](http://it.xpo.com)