



Marc Vettard

AMMINISTRATORE DELEGATO

STEF ITALIA:

**"QUALITÀ E AFFIDABILITÀ,
LE BASI DEL NOSTRO FUTURO"**

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Rete Italiana s.p.a. - Spediz. in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

L'INTERMODALE IN LUNGA CADUTA: COME RIPARTIRE?

ECONOMIA

**Il paese non esce
dalla precarietà**

PORTUALITÀ

**L'Italia che insegue
un mondo che cambia**

CARLO MEARELLI

**Logistica: costruiamo
un "vero" sistema**



LOT 64

EURO

BRITISH POUND

US DOLLAR

JAPANESE YEN 3.

HONG KONG DLR

CONVERSIONS APP.

AUCTION
& SC

PARIS - LONDON

La vostra supply chain non
ha mai avuto tanto valore.

GEFCO ENGINEERS YOUR PRODUCTIVITY

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

GEFCO

LOGISTICS FOR MANUFACTURERS

LA RIFORMA DEI PORTI?

Il copione l'ha scritto Beckett

GLI ARMATORI, I TERMINALISTI, GLI OPERATORI PORTUALI, I LOGISTICI E TUTTI COLORO CHE SI OCCUPANO IN QUALCHE MODO, PER CASO O PER LAVORO, DI TRASPORTO MARITTIMO HANNO CAPITO SOLO UNA COSA: CHE LA STORIA, O SE PREFERITE LA "TRAMA", DELLA RIFORMA DEI PORTI, DELL'ORMAI FAMOSA E SVENTURATA 84/94, L'HA SCRITTA SAMUEL BECKETT O, MAGARI, FRANZ KAFKA. DALLA PENNA DEL GENIALE SCRITTORE IRLANDESE, COLUI CHE HA GENERATO IL TEATRO DELL'ASSURDO, È USCITO IL DRAMMA "ASPETTANDO GODOT". TUTTI GLI SVENTURATI CHE DA DECENNI ATTENDONO CHE QUALCOSA ACCADA, QUALUNQUE, MA ALMENO UNA, NELL'AMBITO DELLA PORTUALITÀ NAZIONALE SI SONO ORMAI CALATI NEI PANNI DI VLADIMIRO ED ESTRAGONE, I DUE BARBONI, TREMANTI DAL FREDDO E DALLA FAME, CHE PER GIORNI E GIORNI, LITIGANDO, DISCUTENDO, SPESSO IN MANIERA SCONNESSA, QUALCHE VOLTA MINACCIANDO IL SUICIDIO, ASPETTANO LUNGO UN DESOLATO VIOTTOLO DI CAMPAGNA IL "SIGNOR GODOT", CHE MAI ARRIVERÀ. UN PO' COME L'AGRIMENSORE "K" NEL "CASTELLO" DI KAFKA, CHE, CHIAMATO A PALAZZO DAL CONTE WESTWEST, MAI RIUSCIRÀ A PARLARGLI PER COLPA DI UNA FUMOSA BUROCRAZIA CHE TROVA MILLE CAVILLI, MILLE RINVII E CHIEDE MILLE CHIARIMENTI. E SBARRA LA STRADA. POI, FINALMENTE, GLI VERRÀ COMUNICATO CHE LA SUA CHIAMATA AL CASTELLO È STATA "UN ERRORE". OTTIENE, IL POVERO "K", ANCHE UNA SPIEGAZIONE: "UNO DEI PRINCIPI CHE REGOLANO IL LAVORO DELL'AMMINISTRAZIONE È CHE NON SI DEVE MAI CONTEMPLARE LA POSSIBILITÀ DI UNO SBAGLIO". PER QUESTO L'AMMINISTRAZIONE NULLA FA, COSÌ NON SBAGLIA. PERCIÒ VLADIMIRO ED ESTRAGONE PROBABILMENTE CONTINUERANNO PERENNEMENTE A LITIGARE E A SOFFRIRE SULLA STRADA IL FREDDO E LA FAME, MENTRE L'AGRIMENSORE "K" CONTINUERÀ AD ASPETTARE NON SI SA COSA. APPUNTO, IL TEATRO DELL'ASSURDO. SPERIAMO VIVAMENTE CHE IL MINISTRO LUPI, COME SOSTIENE, CI DIMOSTRI CHE CI SBAGLIAMO.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Mariarosa Mazzoleni
cell.335.532.7936
mazzolenimariarosa@gmail.com

Assologica

**CARLO MEARELLI: COSTRUIAMO
UN "VERO" SISTEMA**

24

Cover

**STEFF ITALIA: UN PERCORSO
DIFFICILE E DI SUCCESSO**

27

Portualità

**L'ITALIA CHE INSEGUE
UN MONDO CHE CAMBIA**

29

Focus Sistema Intermodale

**ALESSANDRO RICCI: I "TITOLI" SONO
BUONI OCCORRE CONCRETIZZARLI**

38

Focus Sistema Intermodale

**MARE/TERRA, LA PARTITA SI GIOCA
SU QUESTO TAVOLO**

40

Focus Sistema Intermodale

**LA POSIZIONE
DEGLI INTERPORTI**

43

Autotrasporto

**L'ANITA CHIEDE
DI CAMBIARE**

53

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

8

DALLE AZIENDE

11



LA VOSTRA CONTINUITÀ
È NEI NOSTRI PIANI

Certiquality per la Business Continuity,
l'Ambiente, la Qualità e la Sicurezza
delle aziende di trasporti,
logistica e magazzinaggio.
www.certiquality.it/logistica-trasporti

TOYOTA
TONERO



MOTORE PER USO INDUSTRIALE E CARATTERISTICHE DI STABILITÀ E VISIBILITÀ UNICHE
SU TUTTI I MODELLI DELLA GAMMA



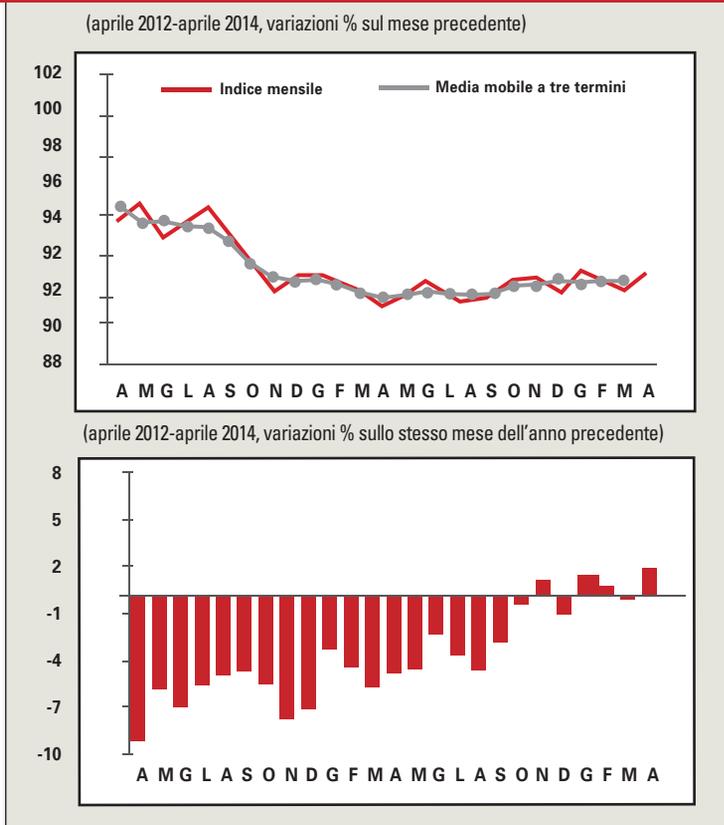
La gamma completa Toyota Tonerò – da 1.5 a 8.0 tonnellate

La gamma di carrelli controbilanciati Toyota Tonerò oggi risponde a tutte le tue esigenze di movimentazione delle merci. Prodotta secondo il Toyota Production System (TPS), da sempre sinonimo di qualità, la gamma Tonerò vanta ora la potenza di un motore per uso industriale, una stabilità senza uguali ed una eccezionale visibilità a 360°. Caratteristiche uniche, comuni a tutta la gamma. Robusta ed altamente affidabile in tutte le applicazioni, dalla movimentazione di carichi leggeri a quelli più pesanti, la famiglia Toyota Tonerò è stata progettata per migliorare le prestazioni dell'operatore, il livello di sicurezza e di maneggevolezza. Completamente personalizzabile offre un'ampia scelta di telai, montanti e cabine. Scegli, semplicemente, il Tonerò che fa per te!

L'Italia non esce dalla precarietà

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

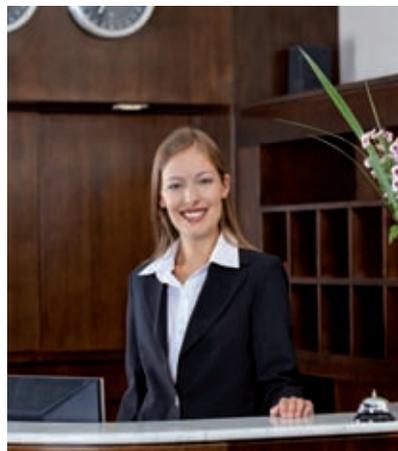
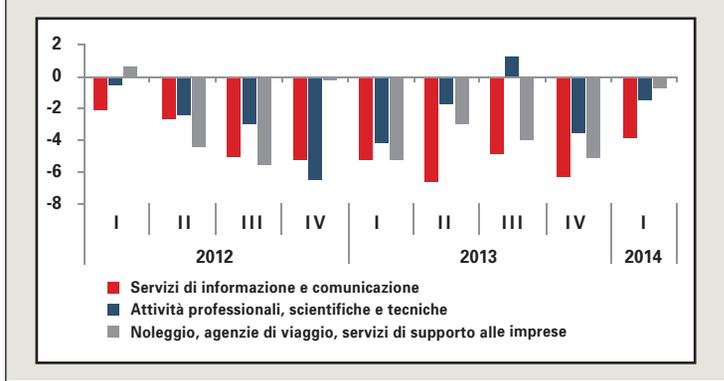


Continua l'andamento altalenante della produzione industriale italiana, come abbiamo sottolineato già in altre edizioni del Barometro. Il paese non riesce a far decollare la sua manifattura, la sua produzione. Fa qualche passo avanti che si alterna con dei passi indietro. In aprile, l'indice Istat è aumentato dello 0,7% rispetto a marzo, ma nella media del trimestre febbraio-aprile ha registrato una diminuzione dello 0,1% rispetto al trimestre precedente. Risultato che è appunto determinato da questo alterno andamento. Comunque, positivo è il fatto che il dato di aprile di quest'anno è aumentato in termini tendenziali, ossia rispetto allo stesso mese del 2013, dell'1,6% mentre nella media dei primi quattro mesi dell'anno la produzione è cresciuta dello 0,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sempre in aprile, l'indice registra variazioni positive su marzo nei comparti dell'energia (più 3,0%), dei beni di consumo (più 2,2%) e dei beni intermedi (più 0,5%). Segna invece una variazione negativa il raggruppamento dei beni strumentali (meno 1,3%). Con riferimento alle sole attività manifatturiere, la produzione aumenta di meno rispetto alla globalità dell'industria, attestandosi sullo 0,4%, ma cresce di più nei confronti del dato di aprile 2013 (più 2,1%). Per quanto riguarda i settori di attività economica, ad aprile 2014 i comparti che registrano la maggiore crescita sullo stesso mese dell'anno passato sono quelli della metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (più

Fatturato dei servizi: indice generale

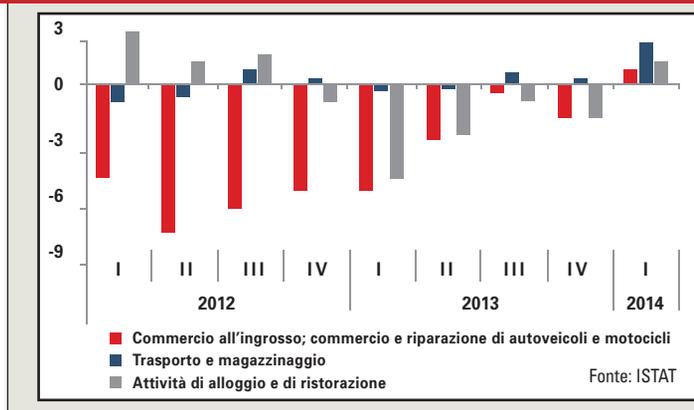
Fonte: ISTAT

(1° trimestre 2012-1° trimestre 2014, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



Fatturato dei servizi: indici per alcune attività economiche

(1° trimestre 2012-1° trimestre 2014, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



L'andamento del fatturato dei servizi

(1° trimestre 2014, variazioni %, indice di base 2010=100)

Fonte: ISTAT

	I Trim 14 I Trim 13	I-IV Trim 13 I-IV Trim 12
G Commercio all'ingrosso, commercio e riparazione di autoveicoli e motocicli *	+0,8	-2,7
H Trasporto e magazzinaggio	+2,2	+0,1
I Attività dei servizi di alloggio e ristorazione	-3,8	-5,7
J Servizi di informazione e comunicazione	-3,8	4,7
M Attività professionali, scientifiche e tecniche	-1,4	-2,2
N Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	-0,7	-4,2
Indice generale del fatturato dei servizi		

(dati provvisori, soggetti a modifica)

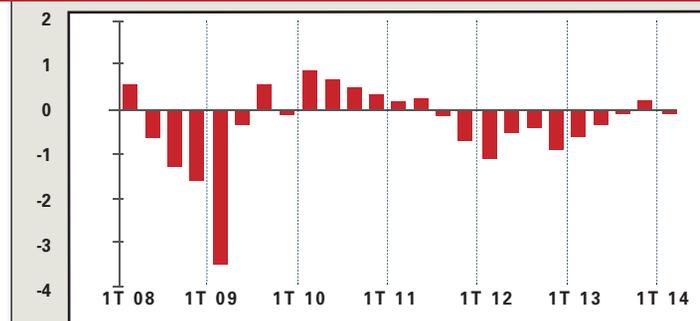
7,1%), delle industrie alimentari, bevande e tabacco (più 5,8%) e della fabbricazione di mezzi di trasporto (più 3,4%).

Migliori sono le performance del settore dei servizi. Infatti, dopo l'intero 2012 e l'intero 2013, ossia per ventiquattro mesi consecutivi, che registrava andamenti in calo in confronto agli stessi periodi degli anni precedenti, per la prima volta il primo trimestre di quest'anno registra un segno positivo: l'indice generale del fatturato (valore corrente che incorpora la dinamica sia delle quantità sia dei prezzi) ha segnato un aumento dello 0,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Rispetto al primo trimestre del 2013 l'indice del fatturato aumenta del 2,2% per i servizi di trasporto e magazzinaggio, dell'1,1% per i servizi di alloggio e ristorazione, dello 0,8% per il commercio all'ingrosso, commercio e riparazione di autoveicoli e motocicli. Diminuzioni si registrano, invece per i servizi d'informazione e comunicazione (meno 3,8%), per le attività professionali, scientifiche e tecniche (meno 1,4%) e per le attività di noleggio, agenzie di viaggio e servizi di supporto alle imprese (meno 0,7%).

La debolezza economica complessiva del paese è confermata anche dai dati sui conti economici: nei primi tre mesi di quest'anno il Pil, espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2005, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, è diminuito dello 0,1% rispetto al trimestre precedente e dello 0,5% nei confronti del primo trimestre del 2013. La variazione acquisita per il 2014 è

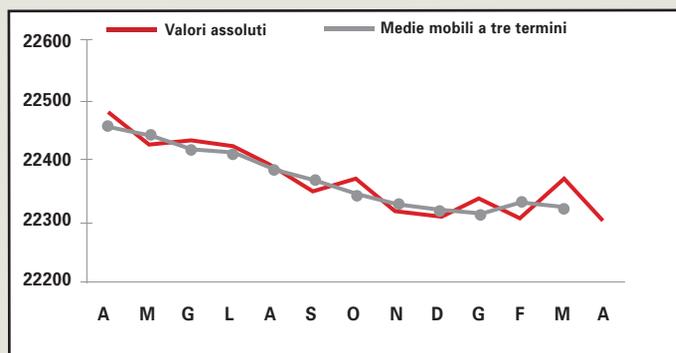
Prodotto interno lordo

(variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente)



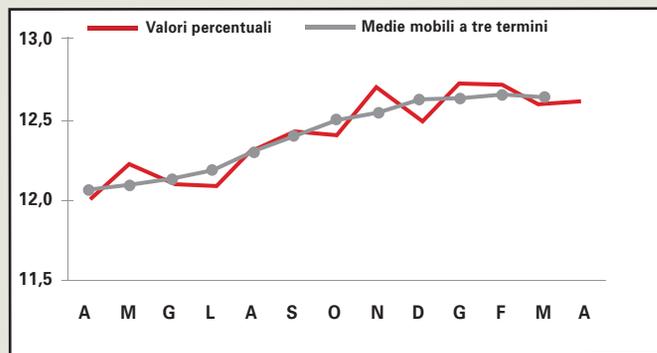
Occupati (aprile 2012-aprile 2014, valori assoluti in migliaia di unità)

Fonte: ISTAT



Tasso di disoccupazione (aprile 2013-aprile 2014, variazioni %)

Fonte: ISTAT



pari a meno 0,2%. Rispetto al trimestre precedente, i principali aggregati della domanda interna hanno registrato un andamento differenziato, con un incremento dello 0,1% dei consumi finali nazionali e un calo dell'1,1% degli investimenti fissi lordi. Le esportazioni e le importazioni sono aumentate, rispettivamente, dello 0,8% e dello 0,3%.

La situazione più negativa, che sta assumendo sempre più carattere strutturale, è data dall'occupazione: ad aprile, gli occupati erano 22 milioni 295 mila, in diminuzione dello 0,3% rispetto al mese precedente (meno 68 mila) e dello 0,8% su base annua (meno 181 mila). Il tasso di occupazione, pari al 55,4%, è diminuito dello 0,2% rispetto al mese precedente e dello 0,3% rispetto a dodici mesi prima. Il numero di disoccupati, pari a 3 milioni 216 mila, è diminuito dello 0,4% rispetto al mese precedente (meno 14 mila) ma è aumentato ben del 4,5% su base annua (più 138 mila). Il tasso di disoccupazione è stato pari al 12,6%, restando invariato rispetto al mese precedente e in aumento di 0,6 punti percentuali nei dodici mesi. Sempre più drammatica è la condizione giovanile: i disoccupati tra i 15 e i 24 anni sono 685 mila. L'incidenza dei disoccupati di 15-24 anni sulla popolazione in questa fascia di età è stata pari all'11,4%, invariata rispetto al mese precedente e in aumento di 0,8 punti su base annua. Il tasso di disoccupazione dei 15-24enni, ovvero la quota dei disoccupati sul totale di quelli occupati o in cerca, è pari al 43,3%, in aumento dello 0,4% rispetto al mese precedente e del 3,8% nel confronto tendenziale. ■

La condizione giovanile (aprile 2014, giovani 15-24 anni)

	Valori assoluti (migliaia di unità)	Variazioni congiunturali*		Variazioni tendenziali**	
		assolute	percentuali	assolute	percentuali
GIOVANI 15-24 ANNI					
Occupati	898	-16	-1,8	-91	-9,2
Disoccupati	685	-1	-0,2	41	6,3
Inattivi	4.405	14	0,3	11	0,2

* variazioni sul mese precedente

** variazioni sullo stesso mese dell'anno precedente

LES ECHOS

Francia: avanza la riforma territoriale

In Francia, la legge di riforma dell'organizzazione amministrativa territoriale sta prendendo sempre più corpo. Il 2 giugno, il presidente Hollande ha dichiarato: "vogliamo procedere velocemente" e ha sottolineato che le attuali 24 regioni saranno ridotte a 14, mentre, nel contempo, aumenteranno i loro poteri. Secondo il presidente tale provvedimento permetterà forti risparmi nella spesa pubblica e aumenterà l'efficienza degli interventi. Sul provvedimento è previsto per luglio un dibattito in parlamento. Il governo, infatti, intende approvare la legge entro fine anno, ma dovrà fare i conti con forti opposizioni che già si



stanno delineando: molti deputati, anche influenti, si sono dichiarati contro il "taglio" delle regioni. Il primo ministro Manuel Carlos Valls (nella foto) ha messo le mani avanti, dichiarando che "la riforma in sede di dibattito parlamentare potrà avere modifiche anche signifi-

cative". Lo stesso primo ministro ha delineato un quadro dei principali cambiamenti previsti, annunciandone in particolare quattro: la soppressione dei consigli dipartimentali entro il 2021; la riduzione delle regioni a 12/14 (si tratterebbe di un dimezzamento) entro fine 2015; la cancellazione del principio sulla "competenza generale" che ha finora consentito a dipartimenti e regioni di intervenire e di investire in tutti i settori; la revisione della "carta intercomunale", che attualmente regola i comportamenti dei consorzi di comuni specialmente nell'ambito della fornitura di servizi ai cittadini.

È da ricordare che la proposta di questa riforma viene da lontano: è stata, infatti, raccomandata dal rapporto finale del Comitato Balladur istituito nell'ottobre del 2008 dall'allora presidente Sarkozy "per la riforma delle collettività locali". Il Comitato, nel rapporto, si era espresso favorevolmente su una riduzione delle regioni (consigliando, però, di procedere "su base volontaria"), considerando che un tale provvedimento "avrebbe permesso una migliore allocazione delle risorse finanziarie". Inoltre, il Comitato si era anche espresso a favore di una "specializzazione delle competenze per le regioni e i dipartimenti" e sulla "creazione di undici grandi aree metropolitane" per favorire la gestione delle maggiori città del paese e delle loro aree limitrofe. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Auto e farmaceutici spingono le esportazioni

Nel primo trimestre di quest'anno, rispetto ai tre mesi precedenti, le vendite di beni sui mercati esteri sono risultate stazionarie per l'Italia nord-occidentale, in aumento per le regioni nord-orientali (più 0,9%) e centrali (più 1,9%), mentre l'area meridionale e insulare ha registrato una rilevante diminuzione (meno 3,5%). Se il confronto viene fatto sul primo trimestre del 2013, il risultato è una contenuta espansione dell'export nazionale (più 1,5%). Tale risultato rappresenta la sintesi di dinamiche territoriali divergenti: l'Italia meridionale ha segnato una crescita significativa (più 5,6%), alla quale ha fatto seguito l'incremento delle vendite all'estero della ripartizione nord-orientale (più 4,5%) e nord-occidentale (più 1,7%). Risultano invece in marcata contrazione le vendite all'estero delle regioni dell'Italia insulare (meno 16,5%) e in debole calo quelle dell'Italia centrale (meno 0,9%). Tra le regioni che hanno offerto un rilevante contributo alla crescita dell'export nazionale nel primo trimestre 2014, rispetto a quello del 2013, si sono segnalate la Puglia (più 18,1%), le Marche (più 10,5%), il Piemonte (più 6,9%), l'Emilia Romagna (più 5,9%), il Veneto (più 2,7%). Tra quelle che hanno contribuito a frenare l'espansione dell'export vi sono state invece la Sardegna (meno 18,1%), la Sicilia (meno 15,6%) e la Toscana (meno 4,6%). L'aumento delle esportazioni di autoveicoli dal Piemonte, di metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti, dalla Puglia e di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici dalle Marche ha rappresentato circa il 60% dell'incremento dell'export nazionale nel primo trimestre 2014 su quello del 2013. Nello stesso periodo, la contrazione delle vendite di metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti, da Toscana, Piemonte



Dalle Marche sono in sensibile aumento le esportazioni di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici

e Veneto e di prodotti petroliferi raffinati da Sicilia e Sardegna ha contribuito a frenare l'export nazionale per 1,5 punti percentuali. Nello stesso primo trimestre di quest'anno, le province che hanno contribuito in misura più significativa a sostenere le vendite sui mercati esteri sono state Torino, Taranto, Bergamo, Massa Carrara e Brescia. Milano, Arezzo, Cagliari, Siracusa e La Spezia hanno invece contribuito alla contrazione dell'export.

Italia: le famiglie non comprano automobili

In Europa, nei primi cinque mesi di quest'anno, le immatricolazioni di automobili sono cresciute del 6,9%, con un incremento registrato a maggio, sullo stesso mese dell'anno scorso, del 4,5%. Nell'Unione europea solo quattro paesi hanno registrato dati negativi, fra questi anche l'Italia. Infatti, il nostro paese, in pesante controtendenza, ha perso sempre a maggio il 3,8%. Un dato in particolare preoccupa: sugli acquisti di auto, da gennaio a maggio, quelli effettuati da privati, ossia da famiglie consumatrici, hanno inciso soltanto per il

Esportazioni per aree (gennaio-marzo 2014, variazioni % e valori)

Fonte: ISTAT

RIPARTIZIONI TERRITORIALI	DATI GREZZI		DATI DESTAGIONALIZZATI	
	MILIONI DI EURO gen.-mar. 2014	VARIAZIONI % gen.-mar. 2014 gen.-mar. 2013	MILIONI DI EURO I trimestre 2014	VARIAZIONI % I trimestre 2014 IV trimestre 2013
Italia nord-occidentale	38.779	1,7	39.604	-91
Italia nord-orientale	30.302	4,5	31.072	41
Italia centrale	15.733	-0,9	16.271	
Italia meridionale	6.592	5,6		
Italia insulare	3.504	-16,5	16.271	-3,5
Province non specificate	1.196			
Italia	96.105	1,5	0,3	11

59,3%. Una quota più bassa del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Ciò conferma le difficoltà economiche dei consumatori e la scarsa propensione agli acquisti e ai consumi. Così ha commentato Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche-Anfia: "Passato l'effetto trainante, determinato, nei mesi scorsi, dal rinnovo delle flotte, in particolare del noleggio, il mercato italiano ha nuovamente evidenziato la sua debolezza, legata alla crisi dei redditi e alle difficoltà di accesso al credito per le famiglie, oltre agli elevati costi per l'utilizzo dell'auto. Facilitare l'accesso al credito per chi è intenzionato ad acquistare un'auto nuova, anche considerando il preoccupante progressivo invecchiamento del parco circolante italiano e incrementare la quota di mercato delle auto azien-



dali, allineandola a quella degli altri principali paesi europei, attraverso una maggiore detraibilità dell'Iva e deducibilità fiscale dei costi, sono i primi interventi da mettere in campo con urgenza per arginare la flessione". Sulla stessa linea l'analisi di Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, l'associazione che rappresenta le case automobilistiche estere in Italia: "Il mercato europeo dell'automobile sta vivendo un'inversione di tendenza ormai strutturale, dopo le flessioni degli anni scorsi. Le difficoltà italiane, quindi, emergono con forza. Il nostro mercato è frenato nel suo potenziale dalla stagnazione delle vendite alle famiglie.

È necessario che il governo trovi la strada della semplificazione e della riduzione fiscale sull'auto per mettere in moto l'intero settore".

>

TimoCom Il trasporto del futuro!

Tracking

Max, padroncino, sa bene quello che conta davvero: notare e farsi notare.



Borsa di carichi Tracking Piattaforma per tender

Cosa ha in comune con Hollywood il settore dei trasporti? Il fatto che per fare strada, devi avere una marcia in più. E per questo motivo che Max lascia tracciare i suoi mezzi con TC eMap®, avvantaggiandosi così sui suoi concorrenti. I suoi committenti, infatti, sanno sempre dove si trova la loro merce. Di grande comodità: è possibile gestire ogni cosa all'interno della piattaforma TimoCom, aumentando trasparenza, efficienza e sicurezza, facendo di Max l'autotrasportatore ideale.

È in arrivo sui vostri schermi il colossale TC eMap®, ora disponibile in prova gratuita per 4 settimane. Telefono: chiamate il numero +800 10 20 30 90 [gratuito da rete fissa]* o scaricatelo direttamente dal sito www.timocom.it

www.timocom.it

*Di regola gratuito per le chiamate da rete fissa. A seconda delle tariffe applicate dal gestore del numero chiamato sono possibili altre tariffe.

Prodotti agroalimentari e made in Italy da tutelare

Organizzato dal Rina, il più grande gruppo italiano di certificazione, in collaborazione con l'Unioncamere e con la Coldiretti, si è svolto a Roma un convegno che ha

sottolineato, da un lato, l'importanza della produzione agroalimentare italiana e, dall'altro, la forte minaccia di contraffazione e di costante "violazione dell'autenticità dei prodotti italiani" sui mercati di tutto il mondo. L'incontro, al qua-

le hanno partecipato il viceministro delle politiche agricole alimentari e forestali Andrea Olivero e il sottosegretario all'Economia, Pier Paolo Baretta, ha segnato un punto di svolta sia per quanto riguarda le strategie di tutela dei nostri prodotti alimentari sia per quanto concerne lo sfruttamento di quella eccezionale rete commerciale e di promotion che è rappresentata dai ristoranti italiani nel mondo. Ugo Salerno, presidente del Rina, ha tradotto in cifre il valore e i rischi che incombono sull'agroalimentare, ricordando che questo settore esporta 367 miliardi di prodotti (contro i 27 del tessile), rappresenta il 9% del Pil italiano (14% con l'indotto), il 13% in termini di occupati e sia cresciuto del 6,5% nel periodo 2007-2013. Su questo settore incombono però rischi interni, come le agromafie che realizzano un "fatturato" superiore ai 14 miliardi e contaminano territori che complessivamente coprono un'area superiore a quella dell'intero Friuli Venezia Giulia, e rischi esterni, come le derive negative del cosiddetto Italian sounding, con un danno da contraffazione che supera i 60 miliardi. È quindi una vera e propria partita mondiale per l'eccellenza - come ha sottolineato il vice ministro Olivero - quella che l'Italia deve giocare. I 264 prodotti italiani dotati di Dop e Igp, più di quelli francesi certificati, segnano una strada da percorrere sino in fondo, con un'accelerazione delle certificazioni. Il progetto "Ospitalità Italiana" per certificare i ristoranti davvero italiani nel mondo è un'altra mission strategica. Baretta ha affermato che è indispensabile pensare l'Italia, la sua industria, il suo agroalimentare, il suo export, il suo turismo, la sua cultura come un unico sistema coordinato per rilanciare il paese.



Nel Mezzogiorno gli occupati nell'industria sono calati nel 2013, sul 2012, del 7,7%, mentre nel nord ovest del paese il calo è stato del 2,9%



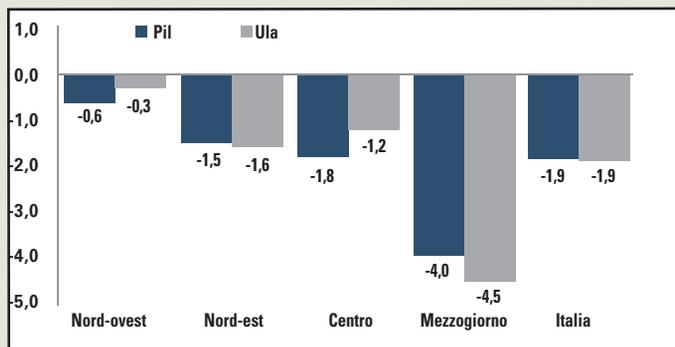
Industria e occupazione: l'Italia a due velocità

Nel 2013, secondo una prima stima dell'Istat, il Prodotto interno lordo del nostro paese, misurato in volume, ha segnato una dinamica diversificata a livello territoriale, con una riduzione decisamente meno marcata rispetto a quella media nazionale nel nord-ovest (meno 0,6%), poco meno intensa nel nord-est (meno 1,5%), in linea con il dato nazionale nel centro (meno 1,8%) e molto più accentuata nel Mezzogiorno (meno 4%). Risultati particolarmente negativi si registrano nel Mezzogiorno sia per l'industria sia per i servizi, con cadute del valore aggiunto rispettivamente dell'8,3% e del 3,1%, mentre l'agricoltura ha segnato un calo moderato, pari allo 0,3%. L'occupazione ha registrato, nel 2013, una diminuzione dell'1,9%. L'andamento a livello territoriale rispecchia le dinamiche del valore aggiunto. Nel Mezzogiorno si registra la diminuzione più marcata (meno 4,5%) e nel nord-ovest quella più contenuta (meno 0,3%), mentre nord-est e centro mostrano cali, rispettivamente, dell'1,6% e dell'1,2%. Maggiori disparità territoriali si registrano per l'occupazione del settore industriale: il calo è particolarmente pronunciato nel Mezzogiorno (meno 7,7%) e più contenuto nelle regioni del centro (meno 0,7%). Nelle regioni del nord la riduzione di occupazione nell'industria è pari a meno 3,5% nel nord-est e a meno 2,9% nel nord-ovest.

Pil e unità di lavoro

(2013, per aree territoriali, variazioni % sull'anno precedente)

Fonte: ISTAT



Norbert Dentressangle sta consolidando in Italia la sua presenza, in particolare, per la distribuzione di prodotti nei settori food e retail

Toyota protagonista degli Ifoy Awards 2014

La partecipazione di Toyota Material Handling Europe alla edizione 2014 della Fiera Cemat è stata valorizzata dagli importanti riconoscimenti ricevuti in occasione della premiazione dell' "International Forklift Truck of the Year-Ifoy" Award. Alla cerimonia di assegnazione dei premi, tenutasi in apertura dell'evento Cemat, Toyota ha ricevuto un doppio riconoscimento dalla giuria internazionale per la qualità e l'affidabilità di due tra i suoi prodotti e servizi: il Toyota Traigo 80 e il Toyota I_Site. Il sistema di gestione Toyota I_Site si è aggiudicato il premio nella categoria "Intralogistics Solutions" per i risultati concreti in termini di operatività e benefici al cliente. La giuria ha potuto constatare l'efficienza, l'incremento di produttività e la diminuzione dei costi che il Toyota I_Site ha generato alla Carrera Group, operatore logistico di rilievo internazionale, nella gestione di una flotta di 300 carrelli dislocata su 22 siti diversi. Il Toyota Traigo 80 ha vinto nella categoria "Carrelli controbilanciati fino a 3,5 tonnellate". A convincere la giuria la potente accelerazione di questo carrello, che lo rende allo stesso tempo più produttivo del 20% e uno dei carrelli più a basso consumo energetico della sua categoria. "Sono molto onorato di ricevere questi due Ifoy Awards", ha dichiarato Hans van Leeuwen, Executive Vice President Marketing and Sales di Toyota Material Handling Europe. "Questo risultato non sarebbe stato possibile senza il coinvolgimento dei nostri dipendenti e dei nostri clienti. Esso ben rappresenta il nostro costante impegno nel soddisfare il cliente attraverso prodotti e soluzioni dall'eccezionale efficienza".



ma gli sforzi fatti negli ultimi anni dall'azienda nel nostro paese, concretizzatisi nel 2013 attraverso l'acquisizione delle attività logistiche in Italia di Fiege Borruso e FLI spa. Queste acquisizioni hanno permesso a Norbert Dentressangle di consolidare la propria presenza in alcuni settori come quello farmaceutico, retail e food, di raddoppiare le proprie dimensioni e di posizionarsi come quarto player del mercato nazionale della logistica grazie a 35 siti, 630 mila metri quadrati di magazzini e 2.800 dipendenti. "Ringraziamo la Chambre Française de Commerce et d'Industrie en Italie per questo importante e ambito riconoscimento", ha affermato Ube Gaspari, amministratore delegato. "Con l'acquisizione dell'anno scorso e la costante fiducia accordata alla nostra filiale, Norbert Dentressangle ha dimostrato una volta di più di considerare l'Italia un mercato strategico per lo sviluppo del proprio business a livello europeo".

Norbert Dentressangle, investimento record in Italia

Norbert Dentressangle, leader europeo nel campo del trasporto industriale e della logistica, è stata premiata come l'azienda francese che nel 2013 ha maggiormente investito in Italia. A decretarlo è stata la Chambre Française de Commerce et d'Industrie en Italie che, in occasione della cerimonia di premiazione, ha consegnato ad Andrea Dal Corso, HR Manager della filiale italiana, il prestigioso "Trophée de l'investissement français en Italie". Il riconoscimento pre-

TX-Smart for TX-GO: una combinazione vincente

L'azienda specializzata in fleet management Transics ha lanciato recentemente TX-Smart for TX-GO, combinazione dell'applicazione per smartphone TX-Smart con il computer fisso di bordo TX-GO. Tale combinazione è ideale da utilizzare per le attività di distribuzione, dove i conducenti devono elaborare molti dati fuori dalla cabina. Mentre TX-Smar supporta la comunicazione dei guidatori e le attività quotidiane fuori cabina, TX-GO assicura il trasferimento permanente dei dati >

Buone norme da seguire

La campagna sulla sicurezza, promossa da Jungheinrich, Linde, OM Still e Toyota, che sensibilizza le aziende sull'importanza di tenere in sicurezza i carrelli elevatori e gli operatori, torna a parlare di buone norme da seguire nel lavoro di magazzino. Sono accorgimenti e prassi da tenere in considerazione anche se non esplicitamente obbligatorie per legge, indispensabili per evitare rischi di incidenti e danni alla



merce. In primo luogo si ricorda che il conduttore del carrello deve essere espressamente autorizzato dall'azienda a svolgere tale attività e deve essere persona competente, con spiccate doti di attenzione e cautela. Riportiamo di seguito alcune fra le principali regole di comportamento che il carrellista deve seguire:

- devono essere evitate sterzate improvvise e brusche variazioni di velocità perché queste compromettono la stabilità del carrello specie se carico;
- in caso di ribaltamento il conducente non deve cercare di uscire fuori dal carrello ma deve: stringere il volante, puntare i piedi, inclinarsi in direzione opposta al ribaltamento;
- devono essere evitati urti con ostacoli fissi e bisogna accertarsi che non vi sia presenza di persone o materiali durante la retromarcia;
- le discese si devono percorrere a marcia indietro;
- non bisogna mai avvicinarsi con sigarette accese, fiammiferi o altri tipi di fiamme libere per verifiche su batterie o motori a scoppio;
- si deve sempre provvedere a verifiche e manutenzioni sulle batterie utilizzando guanti e occhiali di protezione;
- prima di riempire il serbatoio di carburante il motore a scoppio deve essere spento;
- sia a carrello carico che scarico si deve viaggiare con le forche a circa 20 cm dal suolo;
- non impedire il comodo raggiungimento delle vie di fuga o dei mezzi di estinzione col carrello in sosta o con carichi depositati.

Per quanto riguarda la movimentazione della merce:

- le forche devono essere introdotte parallelamente al pallet in modo che il centro del pallet sia posto tra le forche;
- le forche non devono essere introdotte nel pallet forzatamente, ma devono passare liberamente in direzione orizzontale.

Con la combinazione TX-Smart for TX-GO, la centrale operativa ha tutte le informazioni sul camion, la sua posizione, i dati del tachimetro, e può "colloquiare" con l'autista in tempo reale



del veicolo e del conducente. Entrambi i flussi di informazioni sono integrati perfettamente nella piattaforma di back-office TX-Connect. L'efficienza del sistema è confermata dall'uso che ne fa, ad esempio, la Aloys Roemaat Transport, carrier internazionale, con sede nei Paesi Bassi, che ogni giorno trasporta le merci più svariate, sia a livello nazionale che mondiale. L'efficienza è garantita da 70 unità di trasporto, tutte dotate di un computer di bordo Transics. "Ci presentiamo come fornitori 'dell'arte nel trasporto'. Affidabilità, flessibilità, puntualità e correttezza sono fondamentali nei servizi che eroghiamo", afferma il General Manager Eric Huinink. In linea con tali principi, Aloys Roemaat Transport ha integrato la combinazione TX-Smart for TX-GO per ottimizzare le proprie attività di distribuzione. Vediamo le caratteristiche di tale prodotto. Il computer di bordo TX-GO, installato accuratamente dietro alla plancia del furgone o del camion, garantisce la trasmissione permanente alla base di informazioni sul conducente e sul veicolo, quali posizioni, dati del tachimetro e CAN-Bus. Con l'app per smartphone integrata TX-Smart, il guidatore è costantemente in contatto con il planning e può scambiare informazioni con la base (messaggi di testo, pianificazione, attività del conducente, scansione di codici a barre, ecc.). "Oltre alla possibilità di scambiare messaggi di testo su planning, ci servivano anche registrazioni fuori cabina in tempo reale. Per esempio, risulta comodo che i nostri guidatori, sempre reperibili, possano scattare foto in caso di danni, registrare firme digitali o scambiare i dati dei pallet con la base", continua Eric Huinink. Ora l'app per smartphone TX-Smart aiuta il team di Aloys Roemaat nello svolgimento di tali attività mobili. Proprio come i dati registrati da TX-GO, tutte le informazioni arrivano direttamente nella piattaforma di back-

office TX-Connect. "I nostri pianificatori delle spedizioni visualizzano entrambi i flussi di informazioni in un quadro unico. In tal modo, possono seguire meglio di prima il nostro personale in viaggio, assicurando ai clienti un servizio eccellente", conclude Huinink.

DKV ottiene un altro riconoscimento in Germania

DKV Euro Service è da 80 anni tra i leader dei fornitori di servizi nel settore della logistica e dei trasporti. Dal servizio di rifornimento senza contanti in 54 mila punti di accettazione di marchi diversi, passando per la fatturazione dei pedaggi stradali, fino al rimborso dell'Iva, DKV offre numerosi servizi per l'ottimizzazione dei costi e la gestione dei parchi mezzi sulle strade d'Europa. 100 mila clienti si affidano ai servizi che offre la società e utilizzano complessivamente oltre due milioni di carte servizi e/o on Board Unit di DKV. Oggi, la società ha ottenuto un importante riconoscimento in Germania: per la decima volta consecutiva i lettori di Lastauto Omnibus, Trans Aktuelle e Fernfahrer (fra i quali tantissimi autotrasportatori) hanno scelto DKV Euro Service come miglior brand per la categoria carte carburante. "Siamo grati della fiducia che i lettori hanno riposto in noi", ha affermato Ulrich Wolter, direttore marketing DKV, "questo conferma che abbiamo centrato l'obiettivo che il nostro marchio esprime: You drive, we care. Inoltre, questo riconoscimento è per noi anche un incentivo a continuare a lavorare duramente ogni >



Un'immagine dell'assegnazione del riconoscimento a DKV. Che si è svolta a Stoccarda, nella sede di Dekra

A pallet is Red



Red is a pallet

giorno, per fornire sempre il miglior supporto possibile ai nostri clienti". Un totale di oltre 10 mila lettori esperti del settore ha preso parte alla votazione, realizzata grazie al supporto di Dekra in qualità di ente certificatore. I lettori hanno sancito il proprio verdetto scegliendo i migliori brand in 22 categorie. I risultati rappresentano un'indicazione reale per le politiche di prodotto e il posizionamento di mercato all'interno del settore.

Retail: il forte impatto degli acquisti multicanale

I consumatori collegati a internet hanno stravolto i modelli del retail e gli acquisti multi-canale (via radio, televisione, cellulare, web, ecc.) hanno trasformato la supply chain da un tema aziendale importante a una questione molto più generale. Questo cambiamento è talmente profondo che il 50% dei manager del settore retail a livello mondiale riconosce che la propria supply chain può essere un "differenziatore strategico", tuttavia, nello stesso tempo, l'83% ritiene che essa sia, al momento, in una situazione "non ottimale" per cogliere le opportunità della trasformazione in corso nel mercato retail. Questo è uno dei risultati a cui è giunta una ri-

cerca che ha coinvolto oltre 400 manager del settore retail, condotta da PwC per conto di JDA Software (fornitore leader di soluzioni innovative per la gestione dei processi di supply chain, pianificazione della produzione, retail planning, store operation e category management).

La ricerca sottolinea che una delle sfide principali che devono affrontare i manager del retail è gestire la trasformazione della supply chain tenendo conto della multicanalità delle vendite. Questo pare un punto ancora non molto avvertito: solo il 34% dei manager considera la diffusione dello shopping multicanale come una minaccia, mentre solo il 22% afferma che abbia un impatto diretto sulla propria organizzazione. "L'avvento della modalità omni-channel è una delle trasformazioni più significative avvenuta nel mondo retail negli ultimi anni", ha affermato Baljit Dail, Chairman of the board e Ceo ad interim di JDA Software. "I retailer che non comprendono la necessità di allineamento strategico della loro supply chain alle aspettative dei clienti corrono il rischio di perdere competitività. Non si tratta di apportare qualche leggera modifica, ma di attuare un cambiamento radicale. È incoraggiante constatare che vi sono manager lungimiranti capaci di comprendere che è richiesta una drastica modifica agli attuali modelli operativi per ottenere efficacia operativa e crescita del fatturato e dei margini". Resta il fatto che,

sottolinea la ricerca, oltre i due terzi dei manager non riescono a intravedere nel miglioramento della capacità distributiva e della supply chain un fattore chiave per contribuire a promuovere una crescita proficua.



Nel settore del retail, gli acquisti multi-canale stanno mettendo in grave difficoltà le tradizionali supply-chain

Premiato il sistema Autostore di Swisslog

Grazie ai risultati ottenuti con il sistema Autostore, Swisslog - fornitore globale di soluzioni automatizzate per magazzini, Ce.Di e ospedali - ha ricevuto il Supplier Excellence Award 2013 da Texas Instruments, terzo produttore mondiale di dispositivi elettronici. Su oltre 12 mila fornitori, solo 12 hanno ricevuto il Supplier Excellence Award, che viene riconosciuto alle aziende che soddisfino elevati standard di qualità nei prodotti e servizi offerti, in

Un momento della consegna del premio a Swisslog



termini di tecnologia e affidabilità della fornitura, reattività, costi, responsabilità sociale e ambientale. In particolare, Swisslog ha vinto per il sistema Autostore che ha migliorato l'intralogistica nel Ce.Di che si trova all'interno del Free Trade Zone di Singapore. L'impianto gestisce i prodotti provenienti da circa 20 paesi e

gestisce gli ordini che vengono spediti in oltre 54 paesi. Il sistema stand alone per lo stoccaggio e il picking ha ridotto lo spazio occupato dalle aree dedicate alle corsie e all'han-

dling, consentendo di quadruplicare il volume dei prodotti stoccati, oltre a incrementare in maniera significativa la produttività. "Siamo onorati che il nostro contributo sia stato riconosciuto da Texas Instruments", ha detto Koh Seng Teck, capo della regione sud-est asiatica di Swisslog. "Questo riconoscimento è stato co-

struito sul nostro continuo impegno per aiutare la Free Zone a soddisfare gli obiettivi di supply chain riducendo i costi e aumentando la produttività del funzionamento". ■

CELTIC VENDE E AFFITTA

02 76 20 171



AFFITTA / VENDE MAGAZZINI - CAPANNONI
DA 5.000 MQ A 33.000 MQ

ACE: G / EPH (KWH/M3 ANNO): 118.304



VENDE/AFFITTA COMPLESSO IMMOBILIARE
FRAZIONABILE
DA 2.600 MQ A 14.000 MQ

ACE: F / EPH (KWH/M3 ANNO): 59.89

 Celtic
www.celticity.it

Perdite su crediti

di Franco De Renzo

L'articolo 101, comma 5, del dpr 22 dicembre 1986, n. 917 - Tuir, prevede: "Le perdite su crediti sono deducibili se risultano da elementi certi e precisi e in ogni caso se il debitore è assoggettato a procedure concorsuali o ha concluso un accordo di ristrutturazione dei debiti omologato ai sensi dell'art. 182-bis del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267. Ai fini del presente comma, il debitore si considera assoggettato a procedura concorsuale dalla data della sentenza dichiarativa del fallimento o del provvedimento che ordina la liquidazione coatta amministrativa o del decreto di ammissione alla procedura di concordato preventivo o del decreto di omologazione dell'accordo di ristrutturazione o del decreto che dispone la procedura di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi. Gli elementi certi e precisi sussistono in ogni caso quando il credito sia di modesta entità e sia decorso un periodo di sei mesi dalla scadenza di pagamento del credito stesso. Il credito si considera di modesta entità quando ammonta ad un importo non superiore a 5.000 euro per le imprese di più rilevante dimensione di cui all'art. 27, comma 10, del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e non superiore a 2.500 euro per le altre imprese. Gli elementi certi e precisi sussistono inoltre quando il diritto

alla riscossione del credito è prescritto. Gli elementi certi e precisi sussistono inoltre in caso di cancellazione dei crediti dal bilancio operata in applicazione dei principi contabili."

In tema di gestione aziendale, l'inerenza e, quindi, l'inevitabilità di un costo od onere, deve essere riconosciuta per il solo fatto che tale costo od onere si ponga in una scelta di convenienza per l'imprenditore ovvero sia quando il fine perseguito è pur sempre quello di pervenire al maggior risultato economico; e si dovrebbe ritenere che la rinuncia stessa, come male minore per l'impresa, e per il concetto di inevitabilità della perdita evidenziata, dovrebbe fargli assumere il carattere di costo inerente e come tale fiscalmente deducibile (R.M. 9/557 del 9 aprile 1980, dir. gen. Imposte). In particolare, la deduzione della perdita è consentita solo quando ha i caratteri dell'inevitabilità e risponda a una scelta di convenienza oggettiva dell'imprenditore (R.M. 9 aprile 1980 n. 9/557).

Si è fatto ricorso a queste ipotesi nel caso di credito (generalmente di modesto importo) le cui spese legali per l'esecuzione forzata in danno del debitore sono rilevanti e vi è il fondato sospetto dell'esito negativo dell'azione di recupero del credito medesimo (perché, ad esempio, l'avvocato ha comunicato l'esito negativo del pignoramento per mancanza di be-



ni). Lo stesso discorso vale per i crediti non esigibili di modesto importo (R.M. 6 agosto 1976 n. 9/124).

La sussistenza dei requisiti di certezza e precisione è riconosciuta ogni qualvolta il debitore è assoggettato a procedure concorsuali. E ciò avviene dalla data:

- della sentenza dichiarativa del fallimento;
- del provvedimento che ordina la liquidazione coatta amministrativa;
- del decreto di ammissione alla procedura di concordato preventivo;
- del decreto che dispone la procedura di amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi.

Anche nel caso di procedure concorsuali, la perdita deve in primo luogo assorbire il fondo rischi su crediti, mentre il residuo importo non assorbito sarà dedotto interamente nell'anno d'imputazione.

La cessione di crediti può avvenire anche al di fuori della casistica prevista per il factoring allo scopo di eliminare contabilmente e dedurre fiscalmente crediti ritenuti irrecuperabili, per i quali non sussistono le condizioni di certezza della perdita stabilite dalla normativa fiscale al fine di permetterne la deducibilità. Queste cessioni sono normalmente effettuate a valori simbolici. La contabilizzazione di queste cessioni comporta quasi sempre la registrazione di una perdita su crediti che deve essere esposta nel conto economico alla voce B.14 "Oneri diversi di gestione" a meno che non vi sia la disponibilità di un fondo svalutazione crediti che è utilizzato per coprire la perdita.

L'articolo 2426 del Codice Civile, al punto 8 stabilisce che "i crediti devono essere iscritti secondo il valore presumibile di realizzo".

L'irrecuperabilità di un credito è causata dal carattere definitivo della perdita stante la situazione del debitore. La perdita può nascere dal risultato negativo delle procedure legali di recupero crediti, dalla chiusura di una procedura concorsuale, dalla fuga e irreperibilità del cliente o dall'abbandono di crediti di piccolo importo che non giustificano il costo di una procedura legale. Quando un credito è considerato perso e tutte le procedure di recupero del credito sono completate senza esito, esso deve essere eliminato dalle attività a fronte del fondo accantonato.

Finché vi è capienza nel fondo, le perdite su crediti non devono essere portate a conto economico per evitare che la stessa perdita, già inserita nel conto economico con la costituzione del fondo svalutazione, sia iscritta una seconda volta al momento della constatazione definitiva. Se il fondo accantona-

to in precedenza è inferiore al totale dei crediti da stornare, l'ammontare mancante costituisce un costo per l'esercizio nel quale è accertata la necessità di eliminare dalle attività i crediti non recuperabili.

Nel caso di cambiamento di stima del fondo svalutazione crediti, determinati secondo la normativa tributaria, ma eccedenti rispetto al rischio effettivo, devono essere illustrati nella nota integrativa, indicando i motivi di tali accantonamenti eseguiti esclusivamente in applicazione di norme tributarie (ai sensi dell'art. 2427, n. 14 C.C.).

Se il cambiamento di stima comporta una riduzione del fondo svalutazione, l'eccedenza del fondo è imputata nelle sopravvenienze attive ed è esposta, come stabilito dal documento interpretativo CNDR-CNR n. 1 (al paragrafo A5), nel conto economico tra gli altri ricavi e proventi (voce A5). Se il fondo svalutazione crediti, quindi, è superiore al 5% del totale dei crediti a fine periodo, la differenza diventa una sopravvenienza attiva.

Un discorso a parte merita il recupero dell'Iva sulle operazioni già fatturate nei confronti di soggetti successivamente sottoposti a procedure concorsuali o a procedure esecutive rimaste infruttuose, in corso o avviate alla data del 2 marzo 1997 (circolare 77/E del 17 aprile 2000). In caso di fallimento, normalmente più frequente, alla scadenza del termine per le osservazioni dei creditori al piano di riparto stabilito dal giudice con decreto, in quanto trascorso tale termine (10 giorni), il piano di riparto diviene esecutivo o, in mancanza del piano di riparto, alla scadenza del termine per il reclamo al decreto di chiusura del fallimento stesso, il cedente del bene o prestatore del servizio ha diritto al recupero dell'Iva, a suo tempo addebitata in fattura e versata all'erario, attraverso l'emissione di una nota di variazione in diminuzione sia dell'imposta che dell'imponibile (art. 26 dpr 633/1972). A fronte di questo diritto - facoltà di recupero dell'Iva - la controparte (curatore, commissario liquidatore, esecutato, ecc.) ha l'obbligo di provvedere alla registrazione delle note di variazione in aumento (dell'Iva a debito) nel registro delle fatture emesse o dei corrispettivi. Se successivamente, però, il cedente del bene o prestatore del servizio riesce a recuperare, in tutto o in parte, il credito non soddisfatto precedentemente, lo stesso dovrà provvedere a una nuova variazione (questa volta in aumento) in relazione all'importo recuperato che rettifichi quella in diminuzione a suo tempo operata. ■

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

Dichiarazione in dogana

di Marco Lenti*

Come noto, a norma dell'art. 11 del decreto legislativo 374/90, la rettifica dell'accertamento contenuto in una dichiarazione doganale può essere effettuato dalla dogana, ovvero richiesto dall'operatore, entro il termine di tre anni dal momento in cui l'accertamento è divenuto definitivo.

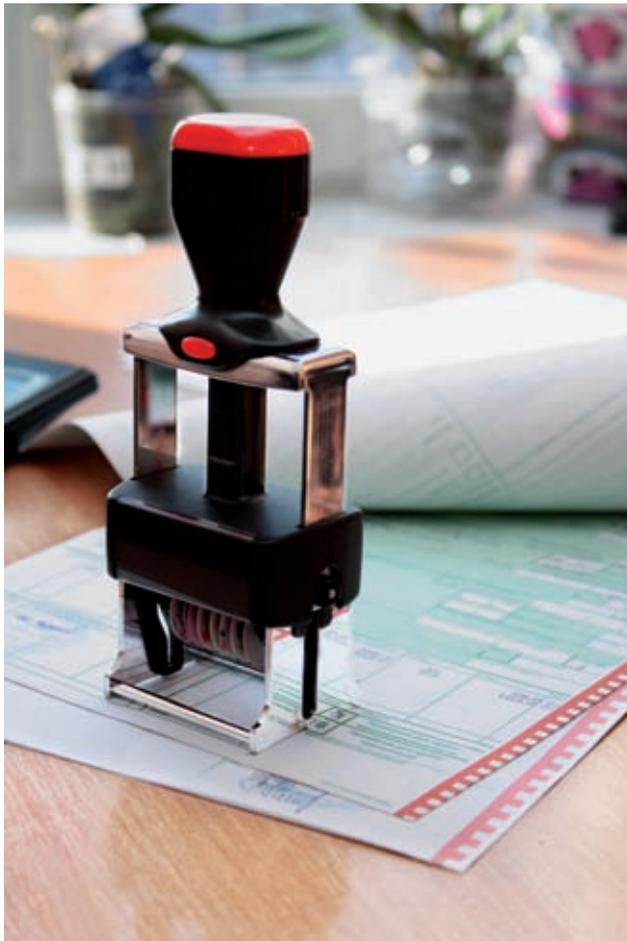
A norma dell'art. 9 secondo comma dello stesso decreto legislativo 374/90, l'accertamento diventa definitivo quando l'Ufficio doganale provvede alla liquidazione dei diritti, confermando o rettificando l'ammontare degli stessi indicati dal dichiarante, e annotandoli sulla bolletta. Se la rettifica viene notificata al dichiarante oltre il termine di tre anni, la pretesa tributaria è decaduta.

La commissione tributaria regionale della Lombardia, nella sentenza 3221/2014, ha ribadito tale principio in un caso ove

l'Ufficio doganale aveva liquidato e annotato i diritti doganali sulla bolletta, immettendo la merce in libera pratica, ma aveva prelevato un campione per eventuali successive verifiche di laboratorio. Da tali verifiche era emerso che la merce non corrispondeva per qualità a quella dichiarata. Ne era seguita una controversia doganale instaurata dal dichiarante dapprima dinanzi alla dogana di Milano 2, e poi dinanzi alla direzione regionale, all'esito della quale l'Ufficio aveva liquidato i nuovi diritti. Tale provvedimento, tuttavia, era stato notificato dalla direzione regionale oltre il predetto termine di tre anni, e pertanto l'operatore lo aveva impugnato sostenendo la decadenza della pretesa tributaria. L'Ufficio ha sostenuto con successo dinanzi alla commissione tributaria provinciale che, poiché erano stati prelevati campioni della merce e poiché tale prelievo

era stato anch'esso annotato sulla bolletta, l'accertamento doveva ritenersi sospeso e concluso solo all'esito della definizione della controversia doganale con la nuova liquidazione. Secondo l'Ufficio, infatti, tale nuova liquidazione non rappresentava una rettifica a norma dell'art. 11 del decreto legislativo 374/90, ma una sorta di accertamento in itinere, cominciato con la presentazione della dichiarazione, proseguito con l'analisi del campione e la controversia doganale e terminato con il provvedimento di rettifica oltre tre anni dopo dalla presentazione della bolletta e la prima liquidazione. La commissione tributaria regionale non ha ritenuto di accogliere la difesa dell'Ufficio, rilevando che:

- A) con l'annotazione dei diritti sulla bolletta e l'immissione della merce in libera pratica l'accertamento doveva intendersi definitivo;
- B) in ossequio al principio di tipicità degli atti, non è possibile parlare di "accertamento in itinere", figura non prevista dagli articoli 8, 9 e 11 del decreto legislativo 374/90;
- C) l'atto notificato dalla direzione regionale all'esito della controversia doganale doveva qualificarsi come rettifica dell'accertamento, il quale, essendo stato notificato oltre il termine triennale, doveva essere annullato per l'intervenuta decadenza della pretesa tributaria. ■



*Studio legale Mordiglia

20145 Milano - Via Telesio, 2

Tel. 0243980804

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 - mail@mordiglia.it www.mordiglia.it



Amore per la semplicità

La logistica da un diverso punto di vista

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

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

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

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



Making business flow

Il trasporto multimodale

di **Alessio Totaro**

Avvocato partner studio legale LexJus Sinacta*

Le nuove tecniche di movimentazione delle merci sviluppate in ambito internazionale e il crescente utilizzo dei container nel mondo della logistica hanno permesso e agevolato il trasferimento delle merci mediante l'impiego di distinti mezzi di trasporto concepiti unitariamente per il raggiungimento del risultato complessivo. Ha così acquisito un ruolo fondamentale nei moderni traffici il cosiddetto trasporto multimodale, che si caratterizza per essere realizzato in base a un unico contratto in virtù del quale un singolo operatore si avvale di distinti mezzi di trasporto per la consegna dei beni a destino.

L'unitarietà del contratto stipulato con il committente principale e la differente tipologia di mezzi di movimentazione ha obbligato la giurisprudenza a interrogarsi in merito alla disciplina regolatrice della responsabilità vettoriale in caso di ritardo nella consegna, perdita o avaria delle merci trasportate.

La convivenza di diversi mezzi di trasporto, ognuno con le proprie peculiarità, rende difatti complesso inquadrare una disciplina unitaria che regoli tutte le obbligazioni che si intrecciano dal momento della presa in consegna delle merci sino al momento della riconsegna a destino poiché, evidentemente, ogni singola tipologia di trasporto si è dotata, negli anni, di una specifica normativa di settore (basti pensare alla Convenzione CMR del 1956, alla Convenzione di Bruxelles del 1924, ecc.) In passato sono emerse nella giurisprudenza italiana posizioni diverse per l'individuazione della legge applicabile al trasporto

multimodale, ed in particolare tre diversi orientamenti:

- a)** in base a un primo orientamento il trasporto multimodale deve essere disciplinato (ai sensi dell'art. 1680 cod. civ.) dal codice civile (cd. teoria unitaria),
- b)** secondo altra tesi ciascuna tratta di un trasporto multimodale va disciplinata in base alla normativa interna e uniforme a essa propria (il cd. network liability system),
- c)** in base infine a un terzo orientamento il trasporto multimodale è assoggettato alla disciplina applicabile alla tratta prevalente di cui è composto (è la cd. teoria dell'assorbimento).

La "teoria dell'assorbimento ha trovato ad esempio applicazione in una decisione (piuttosto accurata) del tribunale di Genova del 12 marzo 1992, Costa Container Line S.r.l. c. Metrans S.r.l. nella quale la Corte genovese, ravvisata "l'assoluta prevalenza del tratto marittimo", ha applicato all'intero trasporto la disciplina del codice della navigazione. L'orientamento tuttavia oggi prevalente prevede (in mancanza di un espresso accordo tra le parti) l'unitaria applicazione della disciplina del codice civile, sul presupposto che il trasporto misto - anche qualora caratterizzato dall'assoluta prevalenza di un specifico mezzo di trasporto - non rientra nell'ambito di alcun delle ipotesi particolari oggetto delle Convenzioni internazionali, ed è dunque disciplinato dal codice civile. Si tratta di un orientamento espresso ormai da tempo dalla giurisprudenza di legittimità e di merito che ne ha confermato l'applicabilità sia in caso di trasporto internazionale marittimo-terrestre sia in caso di trasporto internazionale misto per via aerea e terrestre.

In tempi recenti, la Corte di Cassazione (Sez. III, Sent., 6 agosto 2013, n. 18657, SO.GES.TER. Italiana s.r.l. c. Sharp Electronics (Italia) S.p.A., c. Trenitalia S.p.A.) ha confermato che "il trasporto multimodale di cose per via marittima e terrestre, sebbene caratterizzato dall'assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientra nell'ambito della normativa speciale prevista dalla convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico riguardante il solo contratto che si svolge esclusivamente per via marittima, ma rimane regolato dalla disciplina del codice civile".

L'applicazione al trasporto multimodale della teoria unitaria (ovvero della disciplina del co-



internazionale

dice civile) ha però avuto, fino al 2006, effetti particolarmente gravi per il vettore multimodale sotto il profilo della limitazione della responsabilità. Infatti, non prevedendo il codice civile (fino alla riforma dell'articolo 1696) alcun limite risarcitorio, era preclusa al vettore multimodale la possibilità di invocare limiti al risarcimento (anche in mancanza di dolo o colpa grave). Tale stato di fatto produceva un'ulteriore e grave conseguenza in virtù della quale, qualora il vettore multimodale avesse affidato (come di regola accade) l'esecuzione della tratta terrestre, marittima o aerea a un subvettore, quest'ultimo nell'eventuale azione di regresso avrebbe potuto eccedere i limiti e gli esoneri di responsabilità della disciplina propria del trasporto da esso eseguito, con il conseguente rischio per il vettore multimodale di non poter recuperare per intero quanto posto a suo carico per il risarcimento del danno. Questo stato di cose è recentemente

mutato grazie alla riforma portata dal Dlgs 286/2005. Come noto, infatti, il codice civile ora prevede al suo articolo 1696 un limite risarcitorio a favore del vettore, limite che (per ogni chilo di merce perduta o danneggiata) è pari a un euro nel trasporto nazionale, oppure a 8.33 Diritti Speciali di Prelievo per il trasporto internazionale. Pertanto, ferma restando l'interpretazione unitaria, e quindi l'applicabilità della disciplina del codice civile al trasporto misto, il vettore multimodale potrà oggi quanto meno invocare il limite sopra indicato. ■

* Studio Legale LS

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com



Assologistica, l'Associazione nazionale

che tutela e promuove gli interessi della logistica

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

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

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

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

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

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



Assologistica

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare

ASSOLOGISTICA - Via Cornalia 19 - 20124 Milano - Tel. 02 6691567 - 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45

www.assologistica.it

milano@assologistica.it - roma@assologistica.it

Expo: logistica e dogane

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

All'apertura dell'Esposizione Universale Milano 2015 manca ormai poco, tra il primo maggio e il 31 ottobre del 2015 il capoluogo lombardo sarà identificato come sede principale per questo grandioso avvenimento: saremo in grado di affrontarlo con competenza e professionalità, ma soprattutto sfruttare le opportunità che questa vetrina mondiale offre? Da una ricerca promossa dalla camera di commercio di Milano e dalla

società Expo 2015, organizzatrice della manifestazione, emergono dati positivi e incoraggianti sul fronte dell'incremento economico e dell'occupazione del nostro paese. Si prevede:

- una stima di produzione aggiuntiva e della occupazione, per il periodo 2012-2020, nel settore dei trasporti, pari a 1,8 miliardi di euro (di cui 1.2 miliardi mossi solo nella regione Lombardia);
- una creazione di 9 mila posti di lavoro (di cui 6 mila sempre nella regione ospitante l'esposizione);
- 20 milioni di visitatori complessivi, con punte fino a 250 mila giornalieri;
- per quanto concerne le merci, la previsione giornaliera risulta mediamente di 240 tonnellate, con punte di 460 tonnellate.

Nonostante le ottime premesse, senza dubbio positive per i movimenti economici e lavorativi del paese, risulta deludente la presenza di un partner logistico tedesco e non italiano. Purtroppo si constata che espressioni come "Sistema Paese" o "fare squadra", usate sovente da rappresentanti istituzionali e operatori nei tanti, troppi convegni e tavoli di lavoro, siano rimaste un'eco velata...

La realtà è che il nostro sistema logistico è troppo frazionato: occorrono "stimoli di tipo politico" uniti a lungimiranza imprenditoriale per cercare alleanze e aggregazioni tra aziende di settore per ritrovare competitività nel comparto logistico. Expo deve essere una occasione anche per la agenzia delle dogane per accelerare processi di semplificazione e testare nuove procedure. Perché venga sfruttata pie-



namente e abbia riscontri concreti anche al di fuori dell'esposizione stessa, Expo 2015 dovrebbe essere considerata da tutti i suoi attori come una sorta di "Formula Uno", dove le soluzioni innovative sui bolidi da corsa, una volta testate, vengono riproposte e adottate sulle autovetture di serie che tutti noi utilizziamo. Di conseguenza ci aspettiamo una completa operatività delle dogane sull'arco di tutte le 24 ore, il completamento dell'attivazione

dello sportello unico doganale (al quale, a oggi, diverse amministrazioni si devono ancora adeguare), la prosecuzione della semplificazione dei corridoi doganali (non solo come disposizioni transitorie per l'evento, ma durevoli nel tempo), il miglioramento dei controlli doganali ("sì" a controlli mirati, efficienti ed efficaci, "no" a controlli randomizzati, sterili e costosi), il miglioramento del pre-clearing (è notizia di qualche giorno fa l'estensione, doverosa, di questa procedura anche al transito, anche se la procedura adottata, al momento, non convince ed è inefficace). Dobbiamo porci l'obiettivo e l'ambizione di recuperare quote di mercato nei prossimi anni nei confronti dei paesi nord europei: usiamo bene questa "Formula Uno-Esposizione Universale". Siamo ancora in tempo, se lo vogliamo davvero! ■



Particolare del Duomo di Milano

A scuola di porti

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Le più recenti norme in materia di istruzione tecnica e professionale pongono l'esigenza di elaborare una nuova visione per collegare organicamente filiere produttive e filiere formative, attraverso nuovi modi di lavorare nella scuola e di interagire con i territori. Ne consegue la necessità di informare/aggiornare il personale docente e/o responsabile di formazione in modo da rendere possibile una ricaduta concreta, in termini di attualizzazione dei modelli didattici, che promuovano la cultura marittimo-portuali e le tecniche di insegnamento/apprendimento, la sinergia con le imprese produttive e la capacità di contaminare i tessuti urbani con la realtà portuale.

L'idea si addice allo scenario ligure, come a quello nazionale, dove il trasporto via mare, di passeggeri e di merci, è un asse portante e storico dell'economia. Con il progetto "Blueline", realizzato con il contributo europeo a valere sul programma Leonardo Da Vinci, l'Ufficio scolastico della Regione Liguria si è posto l'obiettivo di promuovere l'innovazione e il miglioramento del sistema scuola, individuando inoltre nella progettazione europea un'importante opportunità di scambio di culture e di modelli operativi da diffondere per la crescita delle singole istituzioni e del sistema nel suo insieme. Il progetto è realizzato da USR Liguria in collaborazione con diversi istituti scolastici regionali. Il progetto vede inoltre la collaborazione di partner "intermediari", cioè di soggetti imprenditoriali, associativi e istituzionali in possesso di specifica competenza nel settore della logistica e dei trasporti, e quindi in grado di apportare un notevole valore aggiunto anche in termini di contatti e reti internazionali: Ligurian Ports; Genoa Port Center; Fondazione Accademia del Mare; Scuola Nazionale Trasporti e Logistica; Giorgio Gori Global Transport & Logistics; Associazione agenti raccomandatori mediatori marittimi; Grandi Navi Veloci; Contship Italia. Sono invece partner di accoglienza una serie di realtà portuali internazionali che hanno dato la propria disponibilità ad accogliere le esperienze di mobilità. Alcune esperienze di mobilità sono già state realizzate, con il coinvolgimento di numerosi docenti e dirigenti scolastici.

Prima della mobilità, i partecipanti hanno seguito un iter di

preparazione che è consistito, oltreché nella preparazione linguistica, in una preparazione pedagogica realizzata con il supporto di esperti provenienti dai partner intermediari. La preparazione è consistita in analisi delle filiere produttive regionali; formulazione di modelli didattici che favoriscano l'acquisizione delle competenze tecniche, anche generalistiche e trasferibili, nel settore

della Blue Economy, che dovrebbe assicurare sviluppo e occupazione nei territori dove mare e porti sono motori di economia e costituire la naturale declinazione del principio di sostenibilità in regioni affacciate sul mare; predisposizione di unità di apprendimento trasversali. Durante la mobilità, invece, i partner ospitanti hanno dato modo ai partecipanti di conoscere il sistema scola-



stico e formativo del paese di riferimento; conoscere il sistema portuale regionale/locale, con un focus su filiere produttive e figure professionali richieste per lo sviluppo della Blue Economy; incontrare enti/autorità; visitare il porto e le scuole; incontrare operatori del settore. Il progetto si è posto dunque l'importante finalità di: offrire ai responsabili della formazione/istruzione tecnica e professionale, sia iniziale sia continua, una possibilità di informazione/formazione che abbia una ricaduta in termini di attualizzazione dei contenuti didattici, attraverso la produzione di specifiche Unità di Apprendimento; favorire la creazione di sinergie, sia tra indirizzi di studio diversi ma che possono essere complementari, sia tra soggetti pubblici e privati, istituzioni, enti, associazioni, ecc., in modo da dare una risposta al forte disallineamento che attualmente esiste tra filiere formative e filiere produttive; dare risposta a una moderna concezione della professionalità che richiede, oltre al possesso delle competenze tecniche, competenze comunicative e relazionali come, per esempio, il saper collegare la propria cultura tecnico-professionale alle altre culture, il saper riflettere sulla natura del proprio lavoro, assumendo atteggiamenti responsabili, tesi al miglioramento continuo; sviluppare professionalità affidabili nei confronti del territorio, dello sviluppo sostenibile dell'ambiente, luogo di vita e di lavoro, ponendosi come "ambasciatori" della cultura dell'innovazione e dell'attitudine al cambiamento. ■

ASSOLOGISTICA

Costruiamo un vero "sistema"

"Alla logistica nazionale servono più razionalità, più decisioni, più scelte, pochi obiettivi centrali su cui modulare tale settore, centrale per lo sviluppo", afferma Carlo Mearelli, presidente di Assologistica.

di Paolo Giordano



CARLO MEARELLI

Carlo Mearelli, presidente di Assologistica e manager del Gruppo BCube, l'ex Argol Villanova, leader nella logistica

integrata con una forte presenza a livello mondiale, grazie a 70 sedi che coprono dall'Argentina agli Stati Uniti, dall'Egitto alla Cina, all'India, è molto spesso impegnato fuori dai confini nazionali. Lo intervistiamo appena rientrato da Dubai.

LEI È SPESSO ALL'ESTERO. QUALI SONO LE SUE SENSAZIONI RISPETTO ALLA SITUAZIONE ECONOMICA ITALIANA, ANCHE IN CONFRONTO CON LO SCENARIO EUROPEO E MONDIALE?

■ Siamo più indietro e, per venire al nostro settore, molto più indietro per quanto riguarda la logistica. In passato, abbiamo perso troppe occasioni e principalmente non abbiamo mai fatto scelte precise. Al momento, mi pare che in

Italia proprio a livello logistico ci siano i primi, timidi segnali di una ripresa. Ciò è significativo perché da sempre la logistica è un indicatore dell'evolversi della situazione produttivo-industriale di un paese. Sembra che anche i consumi seppure a fatica ricomincino a crescere. Il problema centrale è quello di ridare fiducia al paese, alle famiglie consumatrici, alle imprese. Questo è il compito principale del nuovo governo.

QUAL È IL SUO GIUDIZIO SU QUESTO ESECUTIVO?

■ Intanto le elezioni europee hanno dimostrato un fatto importante: i cittadini, che hanno pagato la crisi sulla propria pelle, hanno espresso una forte volontà di cambiamento. Hanno detto che

occorre voltare pagina. Il governo sta cercando di farlo, anche se la sua azione appare disordinata, probabilmente perché ha pagato lo scotto della campagna elettorale. Auspicio che questa maggioranza resti stabile e governi con orizzonti lunghi. Servono stabilità e fiducia. Qualche risultato, come dicevo, si inizia a vedere. Il paese sta riacquistando credibilità, l'andamento dello spread lo dimostra. Bisogna che il governo prosegua, anche con più coraggio, lungo la strada delle riforme che sono state annunciate e che devono essere assolutamente portate a termine.

VENIAMO ALLA LOGISTICA. LEI HA DETTO CHE SONO STATE MAI FATTE "SCELTE PRECISE". A COSA SI RIFERISCE, IN PARTICOLARE?

■ Come presidente di Assologistica sottolineo da sempre che la logistica italiana non è un "sistema", anche se ovunque si parla, pedissequamente e con tanta pigrizia, di "sistema logistico nazionale". Si pongono le cose a "sistema" se si fanno scelte razionali, funzionali agli obiettivi che tale "sistema" deve raggiungere. Voglio essere più preciso, perché questo è un punto essenziale, e mi scuso per la pignoleria: etimologicamente, il termine "sistema" deriva dal latino "syn", in italiano "insieme", e "stena", in italiano "collocare". Il vero significato è: aggregato di parti, di cui ciascuna può esistere isolatamente, ma che dipendono le une dalle altre secondo leggi e regole fisse e tendono a un medesimo fine. A questo punto, sono io che chiedo a lei: è pensabile far rientrare la storia e i processi vissuti dalla logistica italiana in una simile definizione?

CREDO PROPRIO DI NO. ADESSO, COSA SERVE?

■ Il discorso ovviamente sarebbe lungo.



Facciamo una brevissima sintesi. Un primo punto discriminante è "dove mettere le risorse". Finora è stato un problema risolto su basi stravaganti, chiamiamole così, oggi servono lucidità, razionalità e scelte funzionali. Basta finanziamenti a pioggia, per usare tale definizione, che sostituirei con "basta sprechi". Un primo passaggio è sulla portualità: i porti sono troppi, non vanno chiusi certo, ma vanno specializzati. Tutti vogliono fare container, ovunque: non ha senso. Dobbiamo dare una risposta certa a quali siano i punti di accesso, in senso logistico, del nostro paese, in tema di scali marittimi e di aeroporti. Una volta ottenuta tale risposta, occorre ragionare in maniera razionale su come organizzarli. Adesso si parla di "distretti logistici". Quello che occorre fare, al di là delle definizioni, è collegare porti, interporti, ferrovie con le aree dove si produce e si consuma, con i principali agglomerati urbani e industriali. E' stato fatto in tutti i paesi industrializzati, perché non in Italia? Altro tema rilevante per il paese è modernizzare l'autotrasporto. Il governo ha ancora una volta ceduto sui finanziamenti, spero che sia stata una decisione congiunturale, dettata dalla situazione di difficoltà, e non strutturale. Bisogna superare l'assurdità dei costi minimi di sicurezza e aiutare le aziende a crescere in dimensione, a divenire efficienti.

QUANTO STA DICENDO SI PUÒ LEGGERE ANCHE DA ALTRI PUNTI DI VISTA. AD ESEM-

PIO, A CREARE LA CRITICABILE ODIERNA SITUAZIONE DELLA LOGISTICA NON HANNO CONTRIBUTITO ANCHE LE IMPRESE?

■ Sì, non c'è dubbio e devono cambiare anche loro. Se si vuole, com'è necessario, accelerare sull'export, occorre realiz-

zare un patto tra imprese manifatturiere e imprese logistiche, occorre crescere nella qualità dei servizi, occorre fare massa critica, anche attraverso processi di aggregazione.

L'internazionalizzazione è una sfida necessaria sia per l'industria sia per la logistica italiana.

VENIAMO AD ASSOLOGISTICA. QUALI SONO I TEMI PRINCIPALI ALL'ATTENZIONE DELLA PROSSIMA ASSEMBLEA?

■ La nostra associazione si deve adeguare ai tempi. Abbiamo vissuto difficoltà anche perché sono calati gli iscritti causa la scomparsa di aziende. La crisi però ha fatto anche una selezione, lasciando in piedi chi sul mercato ha resistito. Con tali aziende dobbiamo lavorare con più aggressività e con più forza per affermare sullo scenario politico nazionale il ruolo centrale della logistica. Dobbiamo contare di più. Come ho ripetuto più volte, al centro della nostra attenzione ci deve essere, e sarà un tema centrale dei prossimi anni, anche una rimodulazione delle rappresentanze associative: troppe sigle e troppe sigle irrilevanti. Ciò fa sì che alla fine, dopo la liturgia delle infinite audizioni parlamentari, il governo non ascolta più nessuno o al massimo chi strilla di più. Non ha senso. Sulla linea di una generale riorganizzazione vedo timidi segnali. Certamente si fa fatica ad abbandonare il proprio orticello, ma occorre uscirne. Noi di Assologistica siamo pronti a misurarci e a fare la nostra parte su questo fronte. ■

Nel 2013, il surgelato ha "resistito"

Il settore alimentare nel suo complesso ha subito nel 2013 un deciso calo, anche se ultimo in ordine di tempo rispetto ad altri settori economici. Basti pensare che ha concluso l'anno con un meno 1,7% per volumi e un meno 5% per valore. Questi dati, soprattutto se si osserva il dato in valore, testimoniano la tendenza dei consumatori a effettuare "scelte di necessità" che li hanno portati spesso a preferire il canale discount, che sta sempre più prendendo piede quale opportunità di risparmio, o l'inclinazione a scegliere i prodotti in base a offerte, promozioni e sconti. Questa situazione di malessere generale non è nuova (data ormai da 3-4 anni), ma ha avuto un'ulteriore impennata nell'anno da poco trascorso. Il mercato del surgelato, nonostante tutto, come sottolinea l'Istituto nazionale alimenti surgelati, ha sostanzialmente retto, anche se la situazione del 2013 ha seguito, ovviamente, quella del comparto alimentare globale e ha portato a un calo dell'1,5% in volume e del 3,5% in valore.



"Questo calo sopraggiunge dopo oltre 25 anni di crescita ininterrotta del settore - ha commentato Vittorio Gagliardi, presidente dell'Istituto - e dimostra che al di là delle avverse contingenze del mercato i surgelati non rappresentano più una scelta emergenziale, ma si caratterizzano a tutti gli effetti quali interpreti quotidiani della giornata alimentare: offrono il grande vantaggio del servizio, essendo pronti da cucinare, sia finiti che semilavorati, e rispondono a due basilari requisiti moderni, qualità e sicurezza. Anche il tema dello spreco di risorse alimentari, al quale oggi si è particolarmente sensibili, trova nei surgelati i suoi naturali alleati. Secondo recenti dati dell'Onu un terzo di tutto il cibo prodotto non viene mangiato (un miliardo e 300 milioni di tonnellate l'anno); ebbene, dai medesimi dati emerge che il settore dei surgelati è uno dei più 'virtuosi' in questo senso, registrando soltanto il 3% di sprechi finali sul totale delle voci di spesa".

L'industria alimentare del settore sta fronteggiando la crisi con un forte impegno nel campo dell'innovazione: tra il 2012 e il 2013 (un biennio non certo entusiasmante per le dinamiche di consumo) nel canale surgelati le principali aziende hanno "sfornato" circa 80 nuovi prodotti, a dimostrazione

del fatto che esse non solo sono impegnate a lavorare costantemente sulla qualità, ma anche a offrire ai consumatori, sempre più esigenti, nuovi prodotti, in linea con l'evoluzione dei gusti. Per quanto riguarda l'export, il surgelato italiano sta vivendo una buona stagione, con ottime potenzialità. I prodotti cosiddetti "ricettati", legati alla tradizione gastronomica italiana, sono sempre molto richiesti. La pizza è la preparazione più esportata ed è apprezzata non solo per il gusto, ma anche perché costituisce un pasto economico e completo. Sottolinea Gagliardi a questo proposito: "Il 60% delle aziende associate all'Istituto esporta. In Giappone, ad esempio, le nostre primizie, colte e surgelate entro poche ore, come quelle tipiche del sud (peperoni, melanzane e carciofi) sono particolarmente richieste. Quello che viene esportato, anche 'sottozero', e che rappresenta un settore di sviluppo è soprattutto il made in Italy: qualità, genuinità e tradizione del cibo, abbinate a tutto ciò che questo concetto

evoca e per cui l'Italia è rinomata nel mondo".

Per quanto riguarda i singoli consumi, c'è da notare che anche nel corso del 2013 il segmento dei vegetali è risultato essere il primo in valore assoluto: si tratta di un mercato che rappresenta circa il 43% delle vendite a volume nel retail e che ha un tasso di penetrazione nazionale pari a oltre 22 milioni di famiglie. I prodotti ittici hanno mostrato nel canale retail andamenti differenti nei diversi comparti; l'intero segmento ha in ogni caso fatto registrare una significativa frenata, dovuta in primis alla crisi economica. Positivo è stato invece l'andamento del settore pizze (nei differenti segmenti large e pizette) che ha fatto registrare un lieve incremento, grazie soprattutto a un'offerta ormai capace di declinare varie tipologie di gusti, oltre alla classica margherita, che resta comunque di gran lunga la preferita dagli italiani. Invece, nel 2013, i piatti pronti ricettati hanno proseguito in un generale trend di forte ridimensionamento dei totali acquistati a causa dell'attenzione al prezzo da parte del consumatore. Il perdurare delle difficoltà economiche ha certamente inciso sulle scelte finali, seppur in un settore ad alto valore aggiunto come quello dei ready meal. ■

Stef Italia: un percorso difficile e di successo

L'impresa logistica francese, leader nel settore della temperatura controllata, ha consolidato nel tempo, anche con varie acquisizioni e ristrutturazioni aziendali, la sua posizione nel nostro paese.

di Valerio Di Velo



MARC VETTARD

Nato in Francia nel 1920, il gruppo STEF ha perseguito in modo costante un percorso di crescita e specializzazione, diventando uno dei leader nel settore della logistica a temperatura controllata, attraverso i seguenti ambiti di sviluppo: Logistica, Trasporto e Sistemi Informativi. Un'altra caratteristica fondamentale del percorso è stata la costante espansione europea. Oggi infatti il gruppo è presente in otto paesi: Francia, Gran Bretagna, Spagna, Portogallo, Paesi Bassi, Belgio e Italia, con 235 piattaforme operative e di stoccaggio e circa 16 mila dipendenti. Parliamo con l'amministratore delegato di STEF Italia Marc Vettard, che ci ha raccontato l'"avventura" italiana del gruppo.

LA PRIMA DOMANDA È UNA CURIOSITÀ: PERCHÉ HA DEFINITO "AVVENTURA" L'IMPEGNO DI STEF NEL NOSTRO PAESE?

■ Perché non è stato un percorso semplice, lo abbiamo consolidato nel tempo. Agli inizi degli anni 2000 la presenza in Italia era circoscritta alla sola gestione dei flussi internazionali. Successivamente, nel 2007, l'azienda ha acquisito il 100% della Società Cavalieri, con l'obiettivo di perseguire e offrire ai clienti del gruppo STEF una continuità della sua offerta groupage sul territorio europeo. Grazie a questo percorso siamo diventati un operatore domestico. Alla fine del 2011, abbiamo rafforzato la nostra presenza nella logistica attraverso l'acquisizione della società Dispensa Logistics, un operatore logistico italiano con una forte esperienza nel settore dei prodotti freschi. Il primo gennaio di quest'anno, STEF ha razionalizzato la sua organizzazione, strutturandola attorno a cinque differenti divisioni a temperatura controllata: Logistica, Trasporto nazionale, Trasporto internazionale, Trasporto prodotti ittici e Retail. Il fatturato previsto per il 2014 dovrebbe avvicinarsi ai 220 milioni di euro. Oggi copriamo l'intero territorio nazionale attraverso un dispositivo di 24 piattaforme e cir-

ca 550 dipendenti. L'arrivo del gruppo STEF in Italia e la conseguente riorganizzazione interna, il cambiamento dei sistemi informativi, avvenuto nel 2011, sommato alla crisi che ha colpito il nostro settore, ci hanno portato a una situazione di fragilità fino al 2012. L'acquisizione di Dispensa ha rappresentato l'ultima fase della ristrutturazione aziendale, permettendoci di raggiungere le masse critiche per rafforzare la competitività delle nostre offerte e di conseguenza sistemare gli equilibri economici. In particolare l'azienda ha deciso d'investire fortemente sulla qualità del servizio, sull'incremento del livello di competenza dei collaboratori e sullo sviluppo commerciale.

STEF in Italia evolve all'interno di un mercato che definisco "non maturo", caratterizzato da una frammentazione importante sia a livello industriale sia per quanto riguarda la grande distribuzione organizzata. Questo aspetto di "polverizzazione" del mercato è probabilmente unico in Europa. Ad esempio in Francia l'85% del fatturato della GDO è realizzato dalle prime cinque catene di distribuzione mentre in Italia i primi cinque operatori della GDO coprono solamente il 45% del mercato di riferimento. Una caratteri-



stica peculiare del mercato italiano è rappresentata dalla dimensione ridotta delle aziende e questo rende ancora più complicato la razionalizzazione della catena logistica.

MI SPIEGA PIÙ IN DETTAGLIO COSA INTENDE QUANDO DEFINISCE LA LOGISTICA ITALIANA "NON MATURA"?

■ Mi riferisco a diversi aspetti. La presenza sul territorio di più di 100 mila aziende che compongono la filiera della logistica e del trasporto traduce la dimensione media delle singole imprese, nonché la conseguente fragilità strutturale. Un secondo aspetto riguarda la forte integrazione della logistica nell'industria agroalimentare, al contrario di quanto accade negli altri paesi europei, dove gli ultimi 20 anni sono stati caratterizzati da un movimento strutturale indirizzato verso una terziarizzazione della logistica. Questa necessità nasce dalla ricerca di flessibilità e di variabilità dei costi, perseguendo il costante miglioramento della qualità del servizio erogato ai clienti. Posso immaginare che pur non essendo ancora una tendenza percepita, questa evoluzione avverrà anche sul mercato italiano.

IN ALTRI TERMINI, STA DICENDO CHE LA LOGISTICA ITALIANA SOFFRE DI UNA SCARSA "TERZIARIZZAZIONE"?

■ Esattamente. Affidare la logistica a un terzo, a un operatore logistico spe-

cializzato, facendolo pienamente partecipe delle dinamiche aziendali e del mercato, permette di far evolvere la logistica e i processi di distribuzione, permettendo da un lato di abbassare i costi e, dall'altro, di liberare spazi e risorse da dedicare alla produzione. Tutto ciò ha ancora più valore in un periodo di crisi, nel quale occorre concentrarsi sempre più e sempre meglio sul core business. Questo modello di logistica "fai da te", che, come dicevo prima, non riesce a creare "masse critiche", deve essere modificato. Servirebbe una maggiore concentrazione delle merci, più cooperazione tra gli operatori che compongono la catena e una maggiore trasversalità dalla produzione al consumo.

VEDE SEGNALI IN QUESTA DIREZIONE?

■ Sì. Vedo segnali lenti, ma costanti. Come dicevo in precedenza, la crisi ha messo in evidenza molte lacune di quel modello logistico "fai da te" e molto probabilmente assisteremo a un'accelerazione in tal senso.

IN TUTTO QUESTO COME AGISCE STEF ITALIA?

■ Abbiamo l'ambizione di accompagnare i nostri clienti, siano essi industrie o distributori, verso un miglioramento continuo della loro logistica, vogliamo inserirci nella loro catena del valore e contribuire alla loro performance. In questa ottica abbiamo

sempre investito sia sulla qualità dei servizi che offriamo sia sulla nostra affidabilità. Lavoriamo su prodotti a temperatura controllata, investendo anche sui nostri immobili per poter dare le massime garanzie ai nostri clienti. La "qualità" ci deve differenziare, pertanto lavoriamo facendo molta attenzione ai Kpi. Questa è la nostra sfida, che crediamo sarà sempre più apprezzata nel prossimo futuro. Per questo dedichiamo molte energie alla costruzione del futuro della nostra azienda, investendo nella qualità delle nostre installazioni tecniche, nelle piattaforme, nella formazione del personale, tutto ciò per garantire lo sviluppo del nostro business.

SIRIFERISCE A QUALCOSA DI PARTICOLARE?

■ Storicamente, il nostro gruppo è sempre stato sensibile all'incremento del livello di competenze, attraverso la formazione o l'integrazione di talenti dall'esterno. Abbiamo sempre spinto la costituzione di un serbatoio di talenti per il futuro sia attraverso la promozione interna che anche tramite l'accoglienza di giovani da formare per completare la nostra squadra. Ad esempio, in Italia ogni anno assumiamo 8/10 neolaureati, accompagnandoli in un percorso di formazione di 18 mesi, di cui una parte svolta all'estero. Ogni studente viene costantemente seguito da un tutor che durante le diverse fasi della formazione ne valuterà il processo di apprendimento. Ad esempio, attualmente, sette di questi giovani, figli di questo percorso, occupano delle funzioni di responsabilità: in questo modo prepariamo il prossimo rinnovo generazionale, trasmettendo il nostro know-how alle generazioni future, che comporranno la squadra di domani. ■

L'Italia che insegue un mondo che cambia

A Napoli, Srm ha presentato un rapporto sull'economia marittima: i "deficit" di un sistema logistico nazionale non adeguato ai tempi.

di **Carlotta Valeri**

A Napoli, nella tavola rotonda che ha fatto seguito alla presentazione da parte del Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM del rapporto sull'economia marittima, è stato un vero e proprio "bombardamento" sulle inefficienze italiane. Alcuni esempi. Ha iniziato Francesco Abate, responsabile commerciale dei traffici nell'area mediterranea del Gruppo Grimaldi: "Ci sono evidenze realmente imbarazzanti sui comportamenti italiani: nel porto di Barcellona abbiamo

realizzato una stazione in nove mesi. Da noi ottenere una concessione è virtualmente impossibile. Oltretutto manca una progettazione portuale infrastrutturale". Marco Simonetti, vicepresidente della Contship Italia: "A Gioia Tauro il progetto della realizzazione di una Zona Economica Speciale, presentato a Bruxelles dagli enti locali calabresi, langue. I governi italiani non hanno fatto nulla per sostenerlo, non è stata creata alcuna sinergia. Potrebbe essere una reale svolta per la regione. Inoltre, siamo costretti a 'inse-

guire' i porti del nord Africa pagando un forte dazio su aspetti cruciali come le tassazioni, le velocità di realizzazione di un progetto, i costi dell'energia". Francesco Tavazzi, dell'Unione industriali di Napoli: "La politica italiana non ha alcuna competenza delle problematiche marittime. La situazione italiana del settore è allarmante, e diventa inquietante per una regione come la Campania e una città come Napoli. Gli imprenditori ci sono, potrebbero rappresentare una forza, ma, date le condizioni operative e burocratiche del nostro paese, dirottano le loro risorse e le loro strategie sui porti non nazionali". Ci fermiamo qui nelle "citazioni", ma potremmo andare avanti a lungo. Ciò che è veramente "imbarazzante" e "inquietante" per usare alcuni aggettivi che abbiamo sentito rimbalzare nella tavola rotonda napoletana, come abbiamo in precedenza sottolineato, sta nel fatto che mentre l'Italia è ferma, il mondo corre, si modifica in continuazione. Ad esempio, molto probabilmente se la "primavera araba" non avesse rallentato i processi politico-economici di tanti paesi del nord Africa i nostri porti avrebbero pagato ancora di più in termini di traffico. Questo pericolo si sta concretizzando, basti pensare alle performance della Turchia, che nel primo trimestre del



Sta diventando sempre più forte la concentrazione del trasporto marittimo nelle mani di poche compagnie

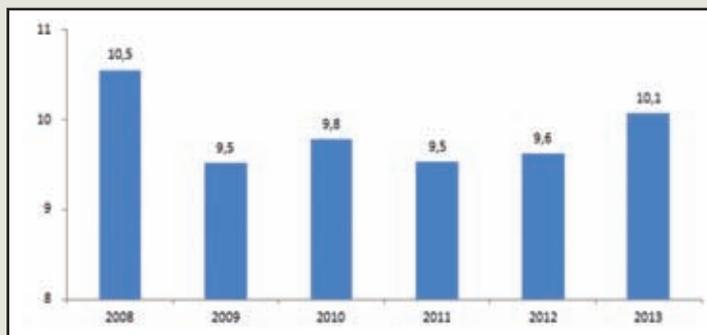
2014 ha movimentato un 11,7% in più su quello del 2013 per quanto riguarda la movimentazione di container, o a quelle di Tanger Med, che ha ricominciato a crescere stabilmente a due cifre, di Ageciras, di Valencia, del Pireo.

Un altro fondamentale dato di cambiamento nello scenario marittimo mondiale, con forti ripercussioni sulla portualità mondiale ed europea, in corso da anni e che sta accelerando negli ultimi tempi, riguarda le grandi alleanze navali. Tra queste la "P3 Network", che vede schierate tre compagnie già assolutamente leader di mercato, la Maersk, la Msc, la Cma-Cgm. Un'alleanza che ha già ottenuto il via libera dalla commissione europea per quanto attiene ai principi della concorrenza. Inizierà a essere operativa, secondo il progetto, subito dopo l'estate. Le tre compagnie, le prime al

I container nei porti italiani

(dati in milioni di teu)

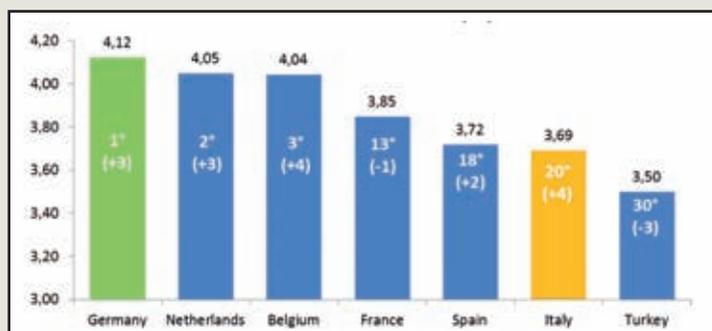
Fonte: SRM



Indice delle performance logistiche

(classifica della Banca Mondiale)

Fonte: SRM



LA PRESENTAZIONE

Il Centro Studi Ricerche per il Mezzogiorno-Srm, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, ha presentato, in un convegno presso la sede del Banco di Napoli, il primo rapporto annuale "Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita". Il rapporto è frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio permanente sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica che Srm ha inaugurato quest'anno. Il rapporto vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica, "segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre più anche l'Italia, per un paese

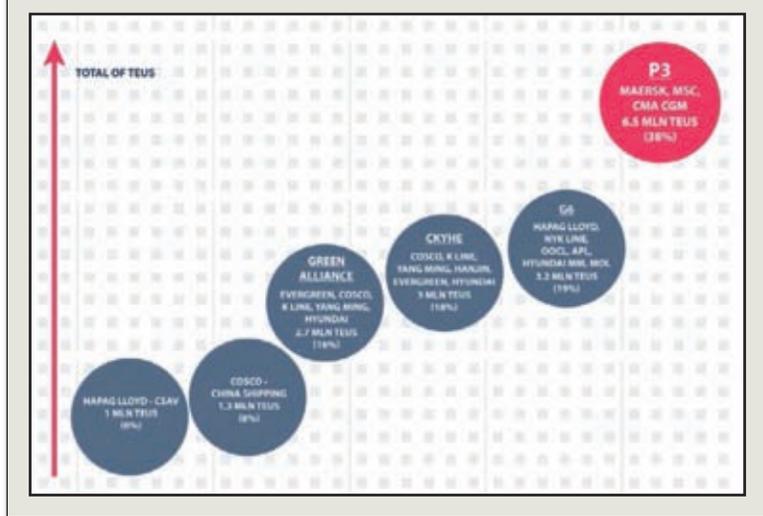
più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista" come ha sottolineato Paolo Scudieri, presidente di Srm. L'Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, l'Unione industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi.

La presentazione del rapporto è stata preceduta da una serie di interventi che hanno posto al centro l'importanza che il settore marittimo ha per l'economia del paese. Ha iniziato Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli: "Non dobbiamo dimenticare che siamo un paese marittimo. Lo dice la storia e lo dice l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel

Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005. Questa crescita è avvenuta nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale". Paolo Scudieri ha aggiunto: "I trasporti marittimi e la logistica sono settori strategici per il futuro del nostro paese e del Mezzogiorno e sui quali dobbiamo essere più competitivi. I porti del nord Europa, così come quelli della sponda sud del Mediterraneo, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti

Le alleanze navali (traffico gestito e quote di mercato)

Fonte: SRM



mondo per il settore container, secondo Alphaliner, già oggi movimentano 6,76 milioni di teu, per uno share mondiale del 37%. Impiegheranno nell'alleanza 255 navi per una capacità di stiva di 2,6 milioni di teu. Questa è l'alleanza per eccellenza, ma non è certo la sola (nel grafico ne diamo una precisa testimonianza). Alcune compagnie sono andate oltre l'istanza di collaborazione per pervenire a vere e proprie joint venture. È il recentissimo caso dell'Hapag Lloyd e della Csav, rispettivamente la 6° e la 20° compagnia nel ranking mondiale delle navi container, per una quota di mercato che supera il 5%. Le compagnie comanderanno sempre più il mercato, anche quello portuale. "Il fenomeno delle alleanze comporterà navi sempre più votate all'ottimizzazione del carico e sempre con maggiori esigenze di mezzi di im-

barco e sbarco rapidi ed efficienti a terra; di fatto non sarà solo una questione di poter disporre di banchine e di fondali (cosa già complessa di per sé) ma di poter avere un sistema logistico pronto ad accogliere questi grandi mezzi navali e di rispondere alle loro

esigenze", ha sottolineato Alessandro Panaro, che ha coordinato la ricerca per la pubblicazione del rapporto. Quindi, il "gigantismo navale" e il fenomeno della concentrazione delle compagnie marittime, come notavamo, faranno sentire tutto il loro peso >

a beneficio delle loro economie. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il paese? Crediamo che anche con lavori di approfondimento come il rapporto che Srm presenta si possa dare un contributo serio a riportare questo tema al centro dell'agenda politica". Franco Gallia, direttore generale Banco di Napoli, ha affrontato il tema dal punto di vista finanziario: "Dal settore marittimo, come dimostrano anche i numeri del rapporto, scaturiscono variegate e complesse operazioni finanziarie. La banca quindi gioca un ruolo chiave: non solo può svolgere il ruolo di partner creditizio

ma deve anche affiancare l'impresa nella comprensione delle esigenze e nel trovare insieme le soluzioni. In un momento come questo è importante essere vicini alle aziende e fornire loro la necessaria assistenza e consulenza. Il Banco di Napoli, che è storicamente la banca di riferimento dell'economia del Mezzogiorno, grazie anche alla varietà di servizi e prodotti e alle diverse competenze del Gruppo Intesa Sanpaolo, può offrire prodotti bancari qualificati e professionalità specifiche per essere di utile supporto al mondo degli operatori marittimi." Infine, Massimo Deandrea, direttore generale di Srm, è entrato nel vivo del problema: "Essere ventesimi nella classifica delle performance

logistiche, dietro tutti gli altri grandi paesi europei, significa essere più costosi e avere tempi maggiori nelle operazioni di smistamento e sdoganamento. Se a questo aggiungiamo che 1/3 di tutto l'interscambio commerciale italiano parte via nave si capisce bene che questo gap ricade direttamente sulla competitività delle imprese italiane. Migliorare l'efficienza del sistema logistico-portuale dovrebbe essere una priorità naturale per un paese come l'Italia. È urgente recuperare il tempo perduto e puntare su questo settore perché esso può davvero diventare il volano di quella ripresa economica tanto attesa nel Mezzogiorno e in Italia".



sull'organizzazione della logistica terrestre: chiederanno il massimo dell'efficienza. Come risponde l'Italia?

Il rapporto Srm cita a questo proposito la classifica stilata recentemente dalla Banca Mondiale sull'efficienza delle performance logistiche a livello mondiale. Qualche perplessità sulla metodologia che ha "partorito" tale classifica è più che legittima, non fosse altro per il fatto che è complicato paragonare paesi anche strutturalmente molto diversi (ad esempio, la Germania e l'Olanda, nella realtà, contano solo su un porto e noi su tanti). Comunque, resta un'indicazione significativa: "L'Italia rispetto a due anni fa (i dati della Banca Mondiale escono ogni due anni) ha guadagnato quattro posizioni passando dal 24° al 20° posto. Ma, come accade ormai da anni, è sempre dietro i principali competitor marittimi: Germania (salita sul trono), Olanda, Belgio, Francia e Spagna", sottolinea il rapporto. Aggiungiamo che la "scalata" di quattro posti da parte del nostro

paese è dovuta, secondo la Banca, a un sensibile miglioramento in termini di tracciabilità delle merci spedite. Se il tema dell'efficienza del sistema logistico nazionale non viene affrontato a livello di governo come questione prioritaria, l'Italia, che, per quanto riguarda il traffico container, ha retto negli ultimi anni abbarbicata intorno alla quota di dieci milioni di teu, rischia di retrocedere pesantemente.

I nostri porti non "cedono" ma questo non basta

Nelle conclusioni il rapporto Srm sottolinea; "l'Italia dispone di una serie di porti che, nonostante una normativa (che a suo tempo diede ottimi risultati) che risale a vent'anni fa e a una programmazione dello sviluppo portuale e marittimo forse mai (o parzialmente) avvenuta per varie cause, riescono a non cedere. Ma 'non cedere' non basta, occorre avanzare e rendersi competitivi e questo lo si può fare agendo su alcune leve che non necessariamente vanno a insistere sulla finanza. La prima è quella di assicurare al sistema una continuità di programmazione. Defi-

nire i porti strategici (che non vuol dire eliminarne altri) e definire i progetti per i porti hub e i porti polifunzionali, e con la definizione della strategia ovviamente anche una adeguata pianificazione finanziaria: se le risorse sono poche occorre ancor di più mirare a un utilizzo che dovrebbe rasentare la perfezione in termini di ritorno dell'investimento. L'Italia ha anche eccellenze logistiche che avrebbero bisogno di un grande snellimento burocratico e anche spesso di avere un chiaro libretto delle istruzioni su quanti e quali controlli le nostre merci debbono avere e quanti sono i giorni necessari per far sì che la merce possa viaggiare senza arenarsi".

Rimane il gigantismo navale ed anche qui una riflessione, secondo Srm, è da fare: "Se la P3 Network ha individuato cinque porti italiani da scalare è certo che ci sarà un motivo, dovuto evidentemente alla necessità di individuare destinazioni che possano offrire alle navi, almeno in prospettiva, un porto sicuro. Ricordiamo che tra questi porti ci sono, oltre che Genova, Trieste e La Spezia anche Napoli e Gioia Tauro; la speranza è che ciò che auspica la P3 possa diventare uno stimolo per i nostri porti". E aggiungiamo noi anche per chi deve decidere e gestire la politica marittima e logistica del nostro paese. ■

La riforma dei porti è sempre in alto mare

Ad Ancona, serrato dibattito sull'attuale situazione degli scali e dei trasporti: messe in evidenza tante problematiche ancora "sospese".

di **Giovanna Visco**

Millenni di marineria italiana, sviluppati all'ombra del pensiero filosofico e della cultura complessa e articolata che segna l'intero territorio nazionale, a volte spuntano nei ragionamenti portuali, dando spessore e tensione verso un'idea di bene comune. In epoca twitter, l'evento di Ancona, organizzato da Angopi, l'Associazione nazionale dei gruppi ormeggiatori e battellieri italiani, ha reintrodotta la riflessione compresa tra due affermazioni, una molto lontana di Seneca "nessun vento è favorevole al marinaio che non sa in quale porto approdare", l'altra del marittimista Sergio Maria Carbone: "i diritti alla concorrenza e alla libertà vengono dopo il diritto alla sicurezza". La discussione avrebbe dovuto vertere su "Lo sviluppo della macroregione adriatico-ionica", progetto europeo nato dal basso dei tanti Forum fondati sui rapporti storici fra le due sponde e finalizzato alla cooperazione e sviluppo con il coinvolgimento istituzionale diretto di Italia e paesi balcanici (vedi Euromercati, dicembre 2013). Ma in sala, presenti decine di rappresentanze nazionali del cluster marittimo-portuale, sin dall'apertura dei lavori l'atmosfera era di reiterata delusione e disappunto - sottolineata dal silenzio al termine della lettura del telegramma del ministro

Lupi di ennesima mancata partecipazione - alimentata dal rincorrersi delle voci sul tentativo del ministro, bloccato in extremis poco prima, di presentare in Consiglio dei ministri un testo di riforma dei porti completamente ignoto al settore e ai parlamentari delle commissioni.

Sin dall'introduzione ai lavori di Cesare Guidi, presidente di Angopi, trasparivano questioni sospese della portualità italiana, come la contraddizione tra i bisogni di un processo di coesione e la decisione governativa di sopprimere la direzione Porti del ministero Infrastrutture e Trasporti. Mentre "la macroregione rafforza le competenze della pubblica amministrazione per un coagulo interregionale non burocratico, il nostro governo priva il settore marittimo-portuale del proprio asset ministeriale". Contraddizioni vi sono anche all'interno del settore: "Nonostante in Italia il traffico contenitori rappresenti il 25% di quello marittimo complessivo, con infrastrutture non affatto sature, esso sta spaccando la portualità". Una "disunione" esemplificata con l'uscita del porto di Ravenna dal Napa, l'Associazione dei porti del nord Adriatico, scontratosi con quello di Ve-

nezia sul progetto della piattaforma offshore container, per il quale Venezia ha anche ricevuto contributi finanziari statali. "L'Unione europea - ha detto Guidi - per il 2015-2020 prevede investimenti sui territori per oltre 400 miliardi di euro. Il problema è che vengano ben spesi". Lo sviluppo dell'area macroregione necessita di modelli organizzativi portuali virtuosi e coesi. Tra questi c'è quello degli ormeggiatori italiani, che il porto di Rotterdam sta cercando di duplicare.

Puntuali anche le riflessioni di Felicio Angrisano, comandante del Corpo delle Capitanerie e presidente del Forum

europeo della Guardia costiera: "La macroregione non è un ulteriore livello di gerarchia istituzionale, ma un'entità operativa, un'iniziativa congiunta tra territori per investimenti e sviluppo" e il porto è un "ter-

ritorio portuale e la sua sicurezza un mezzo, non un fine, di sviluppo, attinente alla cultura dell'utile." Il porto è dunque il primo anello della logistica integrata, che deve essere vista dal mare e non dal retroporto. Ma il problema più forte - per Angrisano - risiede tra le caratteristiche strutturali dei porti e quelle della navi più grandi. Infatti, i dragaggi che smaltiscono i fanghi in

**Tra i porti
manca
una "visione"
comune**

Venezia. Nave da crociera nel canale della Giudecca. La questione di Venezia "sta uccidendo l'Adriatico crocieristico", ha detto Mario Sommariva



vasche di colmata per nuove banchine, restringono sempre più gli spazi acquei portuali, riducendo paradossalmente la capacità di manovra delle navi nei porti. Infine, alla luce delle sue esperienze nel porto di Napoli, "i limiti non sono sempre ed esclusivamente nelle norme, ma spesso nelle amministrazioni che le devono applicare. La semplificazione deve partire dal concetto di rendere ordinaria la quotidianità, perché finora tutto l'ordinario nei porti è stato gestito come materia straordinaria".

Galliano Di Marco, presidente del porto di Ravenna, con verve prorompente, ha rotto gli argini, esordendo "non credo nei corridoi e in questi tipi di progetto (le macroregioni, ndr), perché l'Unione in questo modo non fa altro che erogare finanziamenti a pioggia. Ma al centro vanno messi l'uomo, il lavoro e un nuovo modello di sviluppo". La portualità italiana sta subendo le politiche di colonizzazione di Genova e Venezia. Il Napa ne è un esempio "e per questo ne sono uscito, così come dal direttivo Assoporti, ma pronto a rientrarvi se vi saranno segnali di diversi equilibri. Non accetto,

inoltre, che mi si dica che si devono riformare il lavoro portuale o i servizi tecnico nautici che nel porto di Ravenna sono di eccellenza".

A seguire Mario Sommariva, segretario generale del porto di Bari, ha enfatizzato: "I porti non sono un problema di statistica, ma di ricaduta sul territorio, in termini di occupazione, innovazione e integrazione. La macroregione non solo è strategica, ma è in controtendenza rispetto alle tensioni in atto in Europa". Passando, poi, alle cose italiane ha lanciato l'allarme di emersione sempre più netta di un assetto monopolistico del trasporto marittimo, che la politica italiana deve affrontare al più presto. Sommariva ha poi aggiunto che restano ancora ignoti compiti e funzioni dell'Authority dei trasporti nei confronti dei porti e irrivolti gli iter di realizzazione dei dragaggi; mentre la questione di Venezia "sta uccidendo l'Adriatico crocieristico". "Le Autorità portuali devono assumere il problema del coordinamento", respingendo qualsiasi forma di crociata, a cominciare da quella contro i servizi tecnico nautici.

Anche Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti, rappresentati dal segretario generale Fit Cisl Giovanni Luciano, hanno chiesto lumi sulla funzione e sui compiti dell'Authority dei trasporti, e guardano all'integrazione e alla riforma del Titolo V. "Il modello portuale - ha detto Luciano - deve mettere al primo posto la sicurezza. C'è preoccupazione per i danni che potrebbero sorgere da una riforma sbagliata". Luciano ha infine denunciato l'esclusione dei lavoratori dai confronti istituzionali governativi.

L'onorevole Vincenzo Garofalo, che da anni segue il settore dei porti in commissione Trasporti alla camera, ha detto che la strada da seguire è quella dei fabbisogni e non della necessità di cambiare. Un quadro di sistema che includa l'autonomia finanziaria e la spesa è necessario, come una buona pianificazione dei trasporti con un Piano generale, ma sostanzialmente l'impianto della legge 84/94 resta valido.

"L'Europa è stimolo di pace e sviluppo" ha esordito Marco Filippi della commissione Trasporti del senato: "Bisogna selezionare gli obiettivi per tenere insieme integrazione e allargamento, ma è il tempo la variabile che fa la differenza e che non può essere indipendente". Occorre ripensare all'Italia piattaforma logistica e alla centralità del Mediterraneo: "Non esistono solo i container" e c'è anche il problema dei collegamenti interni trasversali, che "la perdita del corridoio 8 Napoli-Bari-Varna ha aggravato". Filippi ha infine fatto un riferimento al tentativo bloccato di presentazione in Consiglio dei ministri di un disegno di legge sui porti, "questo fatto apre un problema di affidabilità. Ora si riparte con quello in commissione al senato per passare alla camera". ■

MERCI SU FERRO

La ferrovia dimezzata

Una realtà da affrontare: nel nostro paese, nel cargo ferroviario, crollano le Ferrovie dello Stato, mentre crescono le altre imprese.

di Paolo Sartor

Secundo la nota congiunturale sul trasporto merci elaborata da Confetra, nel 2013 la ferrovia ha registrato un ulteriore arretramento nel segmento cargo (meno 5,2%), anche se si registra un miglioramento rispetto al primo semestre 2013 (quando si era registrata una flessione del 7,4%), dovuto essenzialmente a un incremento del trasporto combinato strada-rotaia. Mediamente in Italia la quota modale della ferrovia nelle merci rappresenta circa il 7% del movimentato. Ci sono

però dei picchi di operatività della ferrovia nei porti (ad esempio, il porto di Trieste dove la quota è del 35/40% e nel porto di La Spezia) o nei valichi di confine come il Tarvisio e il Brennero dove il traffico è rispettivamente del 27,6% e del 32% su ferrovia (fonte: Alpinfo 2012), dati che si allineano alla media europea (vedi tabella con il confronto delle quote modali in alcuni paesi dell'Unione). C'è però ancora molto spazio per crescere: negli interporti, ad esempio, e nei centri intermodali mediante la promozione di ca-

tene logistiche intermodali e plurimodali con l'impiego della ferrovia. Nel segmento internazionale del traffico ferroviario cargo, il volume in importazione supera abbondantemente quello in esportazione, evidenziando una difficoltà del trasporto su ferro a intercettare una massa rilevante delle nostre esportazioni, in parte legata anche alla nuova organizzazione logistica delle imprese alle quali viene richiesta una sempre più crescente frammentazione e polverizzazione delle consegne al cliente finale. >

Quote modali merci nell'Unione europea (dati in percentuale)

	Strada	Ferrovia	Vie navigabili
Italia	87,8	12,1	0,2
Germania	65,8	25,0	12,2
Francia	75,5	18,4	6,2
UE-27	75,5	18,4	6,2

Fonte: Eurostat, 2011

Nonostante l'attenzione crescente per il trasporto su ferro, il settore in Europa registra ormai da molti anni una fase di stagnazione o di declino. Tra il 2000 e il 2010, infatti, la quota del trasporto ferroviario merci ha registrato un andamento negativo, con una perdita di oltre due punti percentuali della quota media UE-27, che è scesa al 17,1%. Nello stesso periodo, l'Italia, con una quota nettamente inferiore alla media, è calata fino al 9,6%, registrando però un calo meno rapido sia rispetto alla media UE-27 sia rispetto ad alcuni paesi concorrenti, come Francia e Spagna. Dal canto suo la Germania, al contrario, ha aumentato sensibilmente la quota modale, portandola nel 2010 a oltre il 22%. L'andamento del trasporto ferroviario merci tra il 2005 e il 2010 appare infatti assai differenziato tra i diversi paesi europei: in Germania, primo paese in questo mercato, il volume del trasporto è aumentato costantemente, con l'unica eccezione del 2009, segnan-

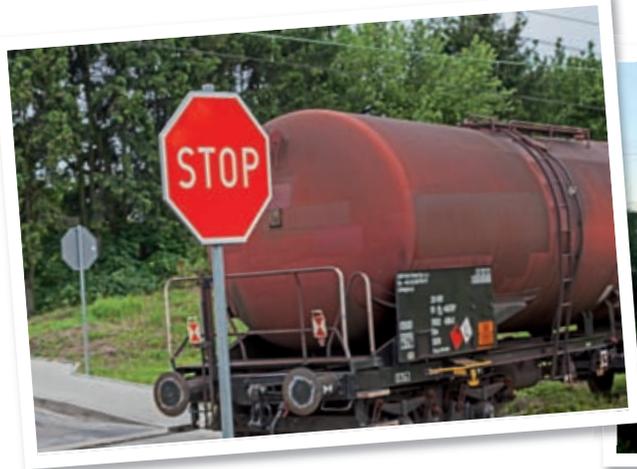
do un incremento del 12,5%. Ugualmente in crescita risultano i volumi di Svezia e Austria, mentre gli altri paesi registrano flessioni diffuse: la Francia, in particolare, si caratterizza per un trend marcatamente decrescente, che nel 2010 la trova su valori più bassi di oltre il 26% rispetto al 2005. Gli andamenti differenziati tra i diversi paesi segnalano che le dinamiche negative del trasporto ferroviario merci non sono attribuibili solo a cause di natura congiunturale, ma anche a diverse trasformazioni e strategie che stanno interessando il settore. Per quanto riguarda l'Italia, in particolare, il Gruppo Ferrovie dello Stato spiega che la contrazione del settore è stata dovuta anche a una sua precisa "scelta strategica di razionalizzazione degli scali e di concentrazione delle risorse produttive sui traffici a maggiore redditività". Ciò spiega il processo di ridimensionamento dei servizi cargo operata dal Gruppo, che

ha deciso di attuare, nel segmento

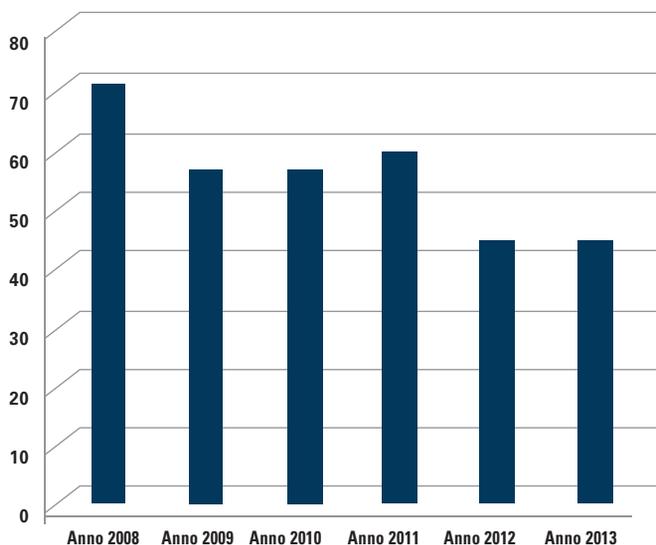
merci, una ristrutturazione/riduzione del perimetro operativo, puntando su un network limitato di terminal funzionali ai traffici commerciali in essere. Ciò ha però comportato una netta flessione dei volumi.

Dove si investe il traffico cresce.

La domanda di trasporto ferroviario è, quindi, calata in buona parte dei paesi europei, tranne in quelli in cui l'investimento in infrastrutture e servizi è stato costante. In Europa gli investimenti pubblici nelle infrastrutture di trasporto sono in caduta libera a partire dalle fine degli anni Settanta. Nel 1975, gli investimenti per le reti terrestri di trasporto erano pari all'1,5% del prodotto nazionale lordo comunitario. Nel 2008, tale valore è stato praticamente dimezzato, con un'incidenza pari a poco meno dello 0,8%. Ovviamente, le prospettive del settore ferroviario merci sono legate all'andamento dei flussi di traffico e, perciò, anche alle problematiche legate alla ripresa economica in Italia come in Europa. Infatti, a causa della crisi, le previsioni di crescita della domanda di trasporto in Europa sono state disattese. Ciò ha causato, specie per le difficoltà registrate, ad esempio in Italia, da settori merceologici a "vocazione ferroviaria", una più rilevante



Traffico ferroviario merci in Italia (valori in milioni di tonnellate)



perdita di quote di traffico da parte del trasporto su ferro. In questo quadro, l'auspicabile crescita della quota modale del cargo su ferro dipenderà anche dallo sviluppo di nuove infrastrutture, per le quali sono previsti investimenti di circa 600 miliardi di euro al 2020 solo per il potenziamento delle reti Ten.

L'andamento del traffico cargo in Italia. I dati raccolti da Fercargo, l'associazione di imprese ferroviarie private italiane e di filiali di imprese estere che operano nel settore del trasporto merci, fanno il punto sull'andamento del traffico cargo ferroviario in Italia, espresso in treni-km e distinto per tipologia di operatore. I dati relativi agli ultimi quattro anni rivelano una continua diminuzione, nel complesso, del traffico merci su rotaia, nonostante il cospicuo aumento dei trasporti da parte delle nuove imprese ferroviarie nate a seguito del processo di liberalizzazione. Il trend, come sottolinea il grafico, mette in evidenza una riduzione dei volumi di traf-

fico a partire dall'anno 2009, diminuzione parzialmente recuperata nel 2011. I dati del 2012 mostrano un crollo dei volumi di traffico, che rispetto al 2008 risultano diminuiti del 39%.

Al contrario le imprese ferroviarie private aderenti a Fercargo nello stesso periodo di osservazione 2008-2013 hanno registrato un forte incremento del numero di tonnellate trasportate - che in pratica ha consentito quasi di quadruplicare il volume di merce - passando da 3,4 milioni di tonnellate del 2008 a oltre 13,3 milioni di tonnellate nel 2013, pari ad un incremento del 390%.

Cosa fare. L'obiettivo di spostare merci dalla strada alla ferrovia nel nostro paese sarà sempre destinato a rimanere un puro esercizio accademico se non verranno introdotte riforme importanti per garantirne l'efficienza e la competitività grazie anche alla definizione di un progetto industriale per il rilancio della logistica ferroviaria. Per fare in modo che le imprese ferroviarie possa-

I numeri del crollo

(cargo ferroviario, valori in tonnellate)

Anno 2008	70.743.130
Anno 2009	56.009.775
Anno 2010	55.048.085
Anno 2011	59.012.613
Anno 2012	43.206.034
Anno 2013	43.279.096

Le imprese che crescono

(traffico in tonnellate delle imprese ferroviarie aderenti a Fercargo)

Anno 2008	3.404.000
Anno 2009	5.403.000
Anno 2010	9.150.000
Anno 2011	11.682.000
Anno 2012	12.924.000
Anno 2013	13.316.000

(Fonte Fercargo)

no giocare un ruolo da protagonisti in uno scenario così "in movimento", come è quello della logistica nelle moderne economie industriali, occorre lavorare molto non solo sulla componente soft della concezione del servizio, ma anche sulla componente hard delle infrastrutture, nel cui caso evidentemente si scontano anche i tempi, non brevi, per la realizzazione degli investimenti necessari alla standardizzazione e razionalizzazione operativa dei processi di funzionamento ferroviario, che sono stati finora basati su logiche quasi esclusivamente nazionali (vedi gestione delle manovre ferroviarie, superamento dei colli di bottiglia infrastrutturali, eccessiva burocrazia e lungaggini amministrative, ecc.). In Italia, inoltre, esiste l'urgente necessità di investimenti infrastrutturali per portare le linee ferroviarie principali utilizzate nel trasporto merci in classe D4 (22,5 ton per asse). In Europa, la Germania sta già lavorando per portare le linee a 25,00 ton per asse. ■

I “titoli” sono buoni, occorre concretizzarli

“Nella logistica, la politica deve concentrarsi su pochi obiettivi, ma che possono creare sviluppo e opportunità”, dice Alessandro Ricci.

a cura di **Paolo Giordano**



ALESSANDRO RICCI

“Basterebbe allinearsi alla normalità. Basterebbe avere un approccio ai problemi che non si perda inseguendo grandi obiettivi, che non spazi tra mille grandi questioni, ma che si concentri per risolvere cose semplici, che dia risposte anche a situazioni banali, ma di essenziale rilievo per il funzionamento di un sistema. Molto spesso accade che problemi di facile soluzione, se venissero affrontati con la dovuta tempestività potrebbero arrecare notevoli e concreti vantaggi. Basti pensare agli ostacoli, ai colli di bottiglia che frenano il trasporto ferroviario sia sulla linea adriatica sia su quella tirrenica. I vantaggi sarebbero molto superiori all’investimento”, ci dice Alessandro

Ricci, presidente dell’Unione interporti riuniti e dell’interporto di Bologna, quando gli abbiamo fatto una prima domanda, ossia “Che fare?”. Andiamo avanti con l’intervista.

IL PROBLEMA, PERÒ, È METTERSI D’ACCORDO SUI TERMINI: “NORMALITÀ” PUÒ SIGNIFICARE TANTE COSE, O MI SBAGLIO?

■ Procediamo con gli esempi. Così facciamo chiarezza. Sarebbe fondamentale che si giungesse, da tempo lo chiediamo, a un provvedimento legislativo organico che allineasse la logistica e il trasporto, che abbinasse la riforma della portualità ai temi dell’intermodalità e dello sviluppo degli interporti, in asse con i fondamentali scali portuali. La “normalità” sarebbe quella di averlo già ottenuto, invece non si vede la fine di questo travagliato iter. Ancora: c’è un disegno istituzionale che punta a semplificare la burocrazia. Lo dicono tutti, veramente tutti. D’altro canto, si manifesta una tendenza che porterebbe a complicare ulteriormente le cose: è stata fatta l’Authority, della quale le competenze non sono chiare, si va verso la creazione di un Comitato nazionale per lo sviluppo dell’intermodalità e di un altro ancora, il Comitato per lo sviluppo ferroviario merci. Nella realtà, fino ad oggi, e ciò è “anormale”, nessuno pare preoccuparsi di quanto biso-

gna fare in concreto per fare andare le merci sulla ferrovia. Il legislatore sta rischiando di “incartarsi” con tutta una serie di sovrapposizioni. Ennesimo esempio: nel Piano nazionale della Logistica del 2012 si erano disegnate accuratamente su tutto il territorio nazionale sette “piattaforme logistiche”. Adesso si parla di “distretti logistici”, è cambiato il nome o cos’altro? Gli obiettivi quali sono? Quali sono le motivazioni di fondo?

DA QUANTO SI LEGGEVA NEL PIANO DELLA LOGISTICA, COME LEI HA SOTTOLINEATO USANDO L’AVVERBIO “ACCURATAMENTE”, IL PRINCIPIO ERA ESSENZIALMENTE GEOGRAFICO, IN QUANTO RIGUARDAVA TUTTE LE REGIONI, NESSUNA ESCLUSA, NEPPURE LE ISOLE ...

■ Se è così si commette un errore: il mercato decide con dinamiche molto diverse. L’interporto di Bologna si è “avventurato” nel porto di Trieste perché ha visto opportunità di lavoro grazie alle esigenze di alcuni operatori che erano inseriti nel porto triestino. Un’opportunità del genere mai sarebbe scaturita da un’impostazione geografica. Oggi bisogna essere molto attenti nel fare programmazioni, nel disegnare la realtà al tavolino, non siamo più nell’epoca dei “piani quinquennali”. Il mondo è assai diverso.

Nelle foto, immagini dell'interporto di Bologna



SOFFERMIAMOCI SU BOLOGNA. QUANTO AVETE RISENTITO DELLA CRISI?

■ L'attività immobiliare sta andando avanti: nel 2014 abbiamo aperto altri due nuovi cantieri. Paghiamo le difficoltà di carattere generale e la caduta del trasporto ferroviario per quanto riguarda il trasporto. Potrebbero crescere quei traffici che, purtroppo, sono i più complicati per questioni inerenti le sagome. Infatti, abbiamo difficoltà a collegare Bologna con il sud via treno. Le ricordavo prima i colli di bottiglia che impediscono il passaggio dei semirimorchi sia sulla linea tirrenica sia su quella centrale, mentre su quella adriatica ci si riesce ma con tutta una serie di problematiche. Questo è un problema urgente da risolvere.

COME?

■ Non è complicato e anche gli investimenti non sarebbero enormi. Basterebbe partire dalla mappa delle criticità che, ormai, sono note a tutti, risolvendole. Basterebbe concentrare le risorse sui nodi importanti, specie sui corridoi europei, facendo quegli interventi necessari in funzione dell'operatività. Più in generale, penso si debba fare un discorso serio per incentivare i privati che fanno nuovi traffici ferroviari, che presentano nuovi progetti sulla base di impegni formali e precisi. Si incentivino in maniera decrescente per tre anni, per dare

loro il tempo di stare in piedi da soli. Si potrebbe fare un'alleanza con gli autotrasportatori e stabilire che delle 200 mila e passa autorizzazioni rilasciate extra Unione europea per viaggi in Italia il 10% venga collegato alla ferrovia, costringendo gli autotrasportatori stranieri a trovare un partner italiano, fermando le motrici e facendo salire i semirimorchi sul treno e trasportandoli così nei porti. Avremo meno cabotaggio abusivo, avremo più mezzi italiani che lavorano nell'ultimo miglio. Certo che bisogna lavorare per eliminare i colli di bottiglia di cui abbiamo parlato prima. Penso che per uscire da questa crisi e dall'impasse che registriamo sull'organizzazione del sistema logistico nazionale ci vogliano idee, razionalità, capacità di scelta e un po' di coraggio.

MI PUÒ FARE UN ESEMPIO "LOGISTICO" CON IL QUALE RACCHIUDE QUESTE QUATTRO CARATTERISTICHE?

■ Glielo faccio a livello ferroviario e dell'intermodalità. Da tempo propongo che si abbia il coraggio di investire per ottenere risultati nel trasferimento della merce dalla strada alla gomma in quattro aree precise: il nord ovest, il nord est, la Campania e la Puglia. Sono sicuro che si otterrebbero risultati positivi nel breve e medio periodo, poi si potrebbe allargare l'attenzione ad altre aree. Dobbiamo guardare, selezionare quei

territori dove esistono potenzialità per aumentare il traffico su ferro.

NON C'È ANCHE LA QUESTIONE DELLE IMPRESE FERROVIARIE E DEI RITARDI DELLE FS?

■ Non dobbiamo aspettare che il Gruppo Ferrovie dello Stato decida di entrare nel business delle merci. Le altre imprese ci sono e, comunque, nonostante la crisi, stanno aumentando le loro quote di mercato. Se riusciamo a creare migliori condizioni e maggiori opportunità per farle lavorare, auspico che non si tirino indietro.

DA QUANTO MI HA DETTO E MI STA DICENDO, DÀ UN GIUDIZIO SEVERO SULL'OPERA DEL GOVERNO, ALMENO PER QUANTO RIGUARDA IL TRASPORTO E LA LOGISTICA. E' COSÌ?

■ Quanto ho detto non voleva essere polemico, tendeva soltanto a sottolineare un aspetto, quello che bisogna fare molta più attenzione ai problemi concreti e mirare, in prima istanza, a risolverli. I principi e i "titoli" dei quali si parla sono buoni, sono accettabili, ma, appunto, come dicevo, non si riesce a tradurli in realtà, in disegni di legge, in provvedimenti agganciati a obiettivi precisi. Resto comunque fiducioso, se in questo paese si riuscirà a fare la riforma del senato, la legge elettorale, la riforma della pubblica amministrazione e del lavoro, credo che si riuscirà anche ad "aggiustare" la logistica. Poi è un obbligo quello di essere ottimisti. ■

Mare/Terra, la partita si gioca su questo tavolo

Sul mare vince la “concentrazione” armatoriale, in Italia, a terra, la “frammentazione” logistica: una dicotomia da correggere.



DANIELE TESTI

La produzione industriale italiana da novembre 2013, dopo quasi due anni consecutivi pesantemente negativi, ha dato segni di ripresa, seppure altalenanti, con ricadute a dicembre e a marzo 2014. In

aprile scorso, comunque, è aumentata sul mese precedente dello 0,7% e dell'1,6% rispetto ad aprile 2013. Anche i dati del traffico container nei porti italiani, nel primo trimestre di quest'anno, rispetto allo stesso periodo del 2013, sono positivi, seppure di poco: 1,5%. Punte importanti si sono registrate nei porti di Salerno (più 25,9%), Savona (più 14,4%), Civitavecchia (più 9,2%), positiva di oltre il 4% anche Genova. Meglio è andato complessivamente il traffico nei porti di transhipment con un aumento del 2,4% (con Cagliari a più 3,4%, Gioia Tauro a più 2,5% e Taranto che ha registrato una flessione del 3%). Quindi, “qualcosa” si sta muovendo verso la ripresa. Un aspetto importante è come poter indirizzare questi segnali, ripetiamo, seppur timidi, verso un reale e stabile sviluppo. Una leva di particolare

valore potrebbe essere rappresentata da una logistica nazionale più efficiente, che possa ad esempio aiutare l'export. Ne parliamo con Daniele Testi, Marketing & Corporate Communication Director del Gruppo Contship Italia, azienda leader nel nostro paese nel settore dei terminal container con impianti nei porti di La Spezia, Ravenna, Cagliari, Salerno, Gioia Tauro e con un altro terminal a Tangeri, in Marocco. Il Gruppo ha anche una lunga tradizione nel trasporto intermodale.

IN ITALIA, GRAN PARTE DELLA MERCE IN EXPORT E IN IMPORT PARTE E ARRIVA VIA MARE. SE LE CHIEDESSI QUALE SIA LA PRIMA COSA DA FARE PER RENDERE PIÙ EFFICIENTE LA LOGISTICA SUL VERSANTE TERRA, COSA MI RISPONDEREBBE?

■ Parto da una considerazione genera-

Traffico container nei porti italiani (dati espressi in Teu)

	Q1 2013	Q1 2014	Var. %
Gioia Tauro	743.565	762.066	2,5
Genoa	481.831	501.546	4,1
La Spezia	302.131	302.506	0,1
Cagliari	173.406	179.235	3,4
Leghorn	134.208	130.557	-2,7
Naples	119.026	106.587	-10,5
Trieste	108.536	110.678	2
Venice	108.569	106.641	-1,8%
Salerno	59.923	75.434	25,9
Ravenna	51.384	45.633	-11,2
Taranto	42.825	41.549	-3
Ancona	37.036	33.739	-8,9
Savona	16.872	19.302	14,4
Civitavecchia	13.145	14.350	9,2
Palermo	6.116	4.284	-30
Others	16.236	16.433	1,2
Total	2.414.809	2.450.540	1,5

	Q1 2013	Q1 2014	Var. %
Hubs (transshipment)	959.796	982.850	2,4
Gateways	1.455.013	1.467.690	0,9
<i>Nord Tirreno</i>	935.042	953.911	2
<i>Nord Adriatico</i>	305.525	296.691	-2,9
<i>Altri</i>	214.446	217.088	1,2

le: il mondo dello shipping e del trasporto cambia con grande rapidità, si evolve di continuo, noi italiani non possiamo rispondere a tali cambiamenti offrendo un modello logistico fermo da un ventennio. Il maggior fenomeno che si sta registrando a livello mondiale versante mare è che lo shipping si sta sempre più concentrando sia attraverso joint venture, come ad esempio quella formata ad aprile scorso tra la tedesca Hapag-Lloyd e la cilena Csav, che hanno così costituito la quarta compagnia marittima mondiale, sia attraverso alleanze operative come "Alleanza P3", che sta mettendo insieme colossi come Maersk, Msc e Cma-Cgm, e come molte altre. L'obiettivo è l'abbassamento dei costi operativi, utilizzando navi più grandi, trasportando più container per unità navale e utilizzando meno scali. Di fronte a questo fenomeno di concentrazione della domanda, può, come accennavo prima, rimanere immutata in Italia l'offerta a terra di servizi logisti-

ci? Ovviamente, no: i porti devono programmare e organizzarsi per poter gestire un massa ben superiore di volumi, anche in base a un'altra considerazione, quella che il commercio mondiale è atteso crescere intorno al 4% l'anno in un futuro molto prossimo. Questo è il primo problema da affrontare, ben sapendo che è nell'efficienza dei servizi a terra che si vince la sfida tra porti.

COME FARE?

■ In diversi nostri scali c'è certamente un problema infrastrutturale, come banchine insufficienti e dragaggi urgenti, ma il problema di fondo è che il sistema di collegamento tra porti e destinazione finale della merce è arretrato, fuori dai tempi ed è tutto meno che concentrato: di fronte al gigantismo che si sta affermando sul lato mare, noi rispondiamo con il "nanismo" a livello terrestre. Basti pensare alla polverizzazione del nostro autotrasporto. Come possiamo smaltire con l'attuale

sistema i 2.000 container che navi di ultima generazione oggi sbarcano in un porto? Dobbiamo spostarci maggiormente sull'intermodalità, sull'uso del treno che permette a terra un sistema molto più industriale. Non dobbiamo dimenticarci che la velocità di trasferimento di un container spedito via mare è calcolata principalmente sul tratto che percorre a terra una volta sbarcato.

SULL'INTERMODALITÀ, PERÒ, NOI SIAMO ARRETRATI, PERDIAMO COLPI DA ANNI ...

■ L'Italia è a un bivio: o si adegua alle esigenze della realtà logistica attuale o resterà emarginata. Il cambiamento rappresenta, inoltre, una grande opportunità di sviluppo. Anche per l'autotrasporto. Occorre capire che l'intermodalità non va vista come contrapposizione al trasporto su strada, ma come un sistema che può aiutare a crescere tutte le sue componenti, sia la strada, se si inizia a investire anche sulle casse mobili, sia la ferrovia. Tutti devono guardare e operare nella stessa direzione, verso l'efficienza e il cambiamento. Aggiungo, smettendo di lamentarsi, ma cogliendo le opportunità.

RESTA IL TEMA FERROVIA. TRENITALIA LE MERCI LE HA QUASI DIMENTICATE...

■ Vedremo, adesso, come si comporterà. Intanto c'è il forte dinamismo delle altre società ferroviarie che operano nel nostro paese: nel 2008, su un totale di 71 milioni di treni/km, ne fecero 3,4 milioni, nel 2013, su un totale di 43 milioni ne hanno fatti 13,3. Cresce ciò che non è Trenitalia. Così come nei porti stanno crescendo gli investimenti degli operatori. Il Gruppo Contship, ad esempio, sta investendo molto sia sul

“La logistica italiana deve sempre più adottare nei porti logiche industriali, in quest’ottica è indispensabile un aumento dell’intermodalità, fondata sulla ferrovia”, dice Testi



le banchine sia sull’intermodale, grazie alla sua società Sogemar e all’impresa ferroviaria Oceanogate. Ci sono segnali di cambiamento e di ricerca di maggiore efficienza anche a livello pubblico: l’impegno delle dogane a velocizzare i flussi con lo sportello unico a Ravenna, con il preclearing a Genova e a La Spezia. Segnali che vanno sviluppati.

LEI È QUINDI OTTIMISTA?

■ Penso che sempre più la logistica italiana debba calarsi in una dimensione europea. È un obbligo, del quale deve farsi carico anche il governo. Se restiamo così quando si aprirà il San Gottardo, saremo invasi da container che non sapremo come gestire. Occorre affrontare il problema in una visione internazionale. Una visione che

spinga tutti verso il cambiamento, anche gli operatori, la committenza che deve fare una scelta di campo: non può più guardare solo al prezzo, ma alla qualità dei servizi logistici e di trasporto perché quello che risparmia in prima istanza poi lo ripaga sull’intera supply chain. Bisogna fare un “balzo in avanti”. Credo che si possa e si debba fare. ■

FUSIONE A LA SPEZIA

La Speter spa è stata incorporata da La Spezia Container Terminal spa del Gruppo Contship Italia. Speter, principale terminal multipurpose presente nel porto della Spezia, è dal 1968 un terminal specializzato in operazioni di carico e scarico di prodotti forestali, minerali, zirconio, ferro silicio, argilla, cemento, acciaio e prodotti in ferro, bobine, piombo, rame, fogli di zinco. Il trend generale dell’attività vede anche una sempre maggiore quota di prodotti containerizzati. La società è

concessionaria di circa 1,4 chilometri di banchine e di 120 mila metri quadrati di piazzali nel porto di La Spezia, inclusi magazzini coperti per 15 mila metri quadrati. Il Gruppo Contship deteneva dal 2010 il 45% della società e ha contribuito con il proprio know how e importanti investimenti alla riorganizzazione funzionale e commerciale delle attività della Speter che si sono chiuse nel 2013 con 630 mila tonnellate movimentate e 127 mila teu. “Ci sono importanti sinergie che potranno essere realizzate per

rinforzare la competitività del porto di La Spezia”, ha commentato Cecilia Eckelmann Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia, “l’offerta portuale deve organizzarsi sempre più per offrire soluzioni dalle dimensioni adeguate in grado di competere su scala internazionale e generare i ritorni degli investimenti attesi”. Nel 2013, la Speter ha fatturato 19,6 milioni di euro con 150 dipendenti, mentre La Spezia Container Terminal ha chiuso l’anno con un fatturato di 106 milioni di euro e 475 dipendenti.

La posizione degli interporti

Gli interporti, per loro natura, dovrebbero sempre più divenire l'ossatura del sistema intermodale italiano. Nelle pagine seguenti, vediamo come si pongono su tale tematica quattro strutture: Verona Quadrante Europa, Autoparco-Interporto di Ferneti-Trieste, Cepim-Interporto di Parma, Cim di Novara.

VERONA QUADRANTE EUROPA

L'asse mare-terra



L'interporto Quadrante Europa di Verona svolge un ruolo da protagonista nel sistema ferroviario cargo e intermodale italiano: non per nulla movimentata 42 treni al giorno ed è "porta" essenziale per i traffici con la Germania (che è collegata quotidianamente con una ventina di coppie di treni) e con l'est e il nord d'Europa. Parliamo di tale "ruolo" con il presidente Matteo Gasparato.

PARTO DALL'ATTUALITÀ. A VERONA, SI È APPENA SVOLTO UN WORKSHOP DI DUE GIORNI PROMOSSO DALL'AMBASCIATA DEI PAESI BASSI E DAL QUADRANTE EUROPA. UN APPUNTAMENTO INSERITO NEL PROGRAMMA "OLANDIAMO IN VENETO". QUAL È IL SIGNIFICATO DI TALE EVENTO, ANCHE IN RAPPORTO ALLE VOSTRE STRATEGIE?

■ Mi permetta una premessa. Secondo il World Bank Logistics Performance Index, nel 2010, il sistema logistico olandese si classificava al quarto posto nel mondo, dietro Germania, Singapore e Svezia, per quel che riguardava l'efficienza delle dogane e dei controlli di confine, la qualità dei trasporti e delle infrastrutture ICT dedicate alla logistica e il livello di professionalità. Inoltre, il settore logistica e trasporti vale in Olanda circa 42 miliardi di euro l'anno, concorre per il 7,5% al Pil nazionale e dà lavoro a circa 750 mila addetti. Tuttavia i Paesi Bassi sanno bene che, in tempi di forte competizione commerciale, non è possibile accon-

tentarsi dei pur eccellenti risultati conquistati. Il paese si è quindi dato l'obiettivo di raggiungere entro il 2020 la piena leadership nella logistica europea, sfruttando fino in fondo sia i vantaggi dati dalla posizione geografica e dalla conformazione pianeggiante del territorio sia quelli operativi derivanti dall'emancipazione logistica dalle maggiori nazioni europee e dall'agilità del sistema amministrativo anche a livello statale. Se il Belgio e l'Olanda vogliono crescere ancora in Europa, noi vogliamo essere importanti interlocutori. Partiamo già da una buona base: l'Italia ha un rapporto molto stretto con l'Olanda nel settore del traffico merci. Ci lega il fatto di essere alle due estremità del Corridoio europeo dei "Due mari" (Genova e Rotterdam) della rete Ten-T, considerato il più importante perché innerva la cosiddetta "blue banana" che comprende tutte le più forti aree economiche del continente. Lo conferma il fatto che l'Italia sia il primo partner dei >



Paesi Bassi per il traffico ferroviario intermodale, il che, fra l'altro, spiega come molta della merce destinata all'industria italiana o inviata all'esportazione dall'Italia venga trattata nel porto di Rotterdam anziché nei porti italiani. E, proprio per questo, ci lega anche una certa competizione nel settore della portualità per assicurarsi in futuro i traffici dall'estremo oriente destinati alla stessa Italia, alle aree meridionali della Germania e alla



Svizzera. Sottolineo che il totale delle relazioni tra il nostro interporto e Olanda più Belgio è pari a 32 circolazioni ferroviarie a settimana, il dato corrisponde a circa il 10% del totale del

traffico del Quadrante Europa. L'evento, perciò, si inserisce nella nostra strategia di crescita a livello nazionale e internazionale.

VENIAMO ALL'INTERPORTO. LA LOGISTICA E IL TRASPORTO SONO CONSIDERATI INDICATORI RILEVANTI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA. CI SONO SEGNALI DI RIPRESA, SEPPURE INCERTI. COSA EMERGE DAL VOSTRO TRAFFICO?

■ Il Quadrante Europa è in continuo sviluppo e nei primi mesi del 2014 l'aumento di traffico merci è stato pari a 800 treni in più fra arrivi e partenze rispetto ai primi mesi dello stesso periodo 2013. Il paese deve capire sino in fondo,

come ha fatto l'Olanda, per restare in tema, che la crescita e l'aumento di efficienza della logistica è parte integrante dello sviluppo dell'industria manifatturiera. Il "made in Italy" deve essere esportato e, quindi, occorre tro-

IL CONSORZIO ZAI

Il Consorzio Zai di Verona è stato costituito nel 1948 dal comune, dalla provincia e dalla camera di commercio. Attualmente si articola su quattro aree: la zona industriale denominata Zai Storica, nella quale sono insediate 600 aziende, che operano soprattutto del settore agro-industriale, con oltre 25 mila addetti, l'altra zona industriale denominata Zai Due-Bassona, in cui sono insediate 120 aziende che svolgono attività ad alto contenuto tecnologico con circa 4 mila addetti, l'area dell'innovazione Marangona e l'interporto Quadrante Europa (al quale è stato riconosciuto

dall'associazione degli interporti tedeschi il primato continentale nella classifica elaborata tra i migliori freight village). Nel 2013, è stata confermata la movimentazione di 26 milioni di tonnellate, delle quali quasi 7 milioni su rotaia: un risultato che pone Quadrante Europa in vetta alla graduatoria per quanto riguarda l'utilizzo della ferrovia negli interporti. Un successo favorito tra l'altro dalla strategica posizione geografica che lo vede esattamente all'incrocio di due tra i principali corridoi logistici europei. All'interno di Quadrante Europa, che nel 2013 ha movimentato 12.920 treni, 42 al giorno,

che si distingue come un sistema organico e integrato di servizi logistici al più alto livello di efficienza ed economicità grazie al ruolo essenziale dell'intermodalità, sono insediate oltre 100 aziende con 10 mila addetti diretti e indiretti. La direttrice ferroviaria che caratterizza il traffico intermodale dell'interporto è quella con la Germania, con 20 coppie di treni giornalieri con principali destinazioni verso Monaco, Colonia e Rostock. Seguono la Danimarca, con 10 coppie settimanali, i Paesi Bassi, l'Italia, poi ancora Belgio, Repubblica Ceca, Francia, Polonia e Norvegia.

vare le migliori soluzioni logistiche per farlo. Noi lavoriamo su questo tema, ad esempio l'obiettivo fondamentale che ci stiamo ponendo è dotare il Quadrante Europa di un forte collegamento con il trasporto marittimo. Se riusciremo, come crediamo, a fornire servizi significativi come "porto secco", ovvero come interporto di smistamento verso 25 destinazioni europee, l'Adriatico e il Tirreno potrebbero diventare un'ulteriore occasione di sviluppo, di crescita economica e di creazione di posti di lavoro. Come le avevo detto già in passato, la nostra attenzione è posta in una collaborazione con Vene-

zia e i porti liguri per trovare piani di sviluppo per l'accesso al mare delle merci provenienti dalla nostra area interportuale e viceversa. In questo ci aiuta anche la nostra organizzazione interna.

A COSA SI RIFERISCE IN PARTICOLARE?

■ Possiamo contare su un'autonomia funzionale e su un'azionariato coeso, interlocutori efficienti e norme che consentono la gestione diretta dei progetti. Strutturato come ente istituzionale a base territoriale, il Consorzio Zai riassume in sé compiti di pianificazione urbanistica, di propulsione

allo sviluppo globale del territorio provinciale, di realizzazione, assetto, sistemazione e gestione di zone industriali e connesse infrastrutture. Su queste basi, oltre a incrementare gli investimenti per migliorare e ampliare le infrastrutture, l'ente consortile segue con estremo interesse e spirito positivo ogni ulteriore azione che veda la messa in rete di infrastrutture logistiche intermodali per la creazione di un sistema logistico coordinato incentrato sul Quadrante Europa quale dotazione di eccellenza del nostro territorio, in una crescita seppur sempre competitiva.

FERNETTI-TRIESTE

La logistica del nord-est



Da pochi giorni Giacomo Borruso è stato nominato presidente dell'interporto Ferneti di Trieste. Lo incontriamo a Roma all'assemblea dell'Anita e gli poniamo subito una domanda impegnativa.

COME VEDE L'ORGANIZZAZIONE DELLA LOGISTICA DEL NORD EST, UN'AREA A FORTE PRESENZA, COME SAPPIAMO, DI PICCOLE E MEDIE AZIENDE CHE IN QUESTO MOMENTO STANNO SOFFRENDO ANCHE PER UNA MANCANZA DI SOLUZIONI LOGISTICHE ADEGUATE?

■ Attualmente si stanno facendo passi avanti nella giusta direzione, ossia in quella di guardare al nord est, al Veneto e al Friuli Venezia Giulia, come un tutt'unico dal punto di vista logistico. Dobbiamo trovare soluzioni integrate. Come dicevo, ci stiamo provando. Ad esempio, molto stanno facendo in questo senso l'interporto di Pordenone e il polo logistico di Portogruaro. Vanno trovate sinergie. Anche noi, nel nostro ambito, stiamo lavorando in tale ottica. Territorialmente siamo uno snodo del corridoio europeo Adriatico-Baltico, in questo "flusso" dobbiamo sempre più inserirci. Credo

che si possa fare di più, ad esempio nel porto di Trieste che grazie alle sue caratteristiche, la prima di avere fondali a 18 metri, ha forti potenzialità e possibilità di crescita. Però non bastano le infrastrutture ci vogliono anche le idee e la volontà di attuarle. Basti guardare quanto sta facendo il porto di Capodistria.

PARLANDO DI INFRASTRUTTURE, C'È ANCHE LO SCALO DI CERVIGNANO CHE, NONOSTANTE UN GRANDE INVESTIMENTO, NON HA DATO I RISULTATI SPERATI. PERCHÉ È SUCCESSO? RESPONSABILITÀ DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO?

■ Sicuramente per il sistema logistico nazionale il ruolo minimale che da lungo tempo vi stanno giocando le Fs rappresenta un handicap. Però non mi sento di dare la responsabilità di questa situazione direttamente, o solamente, alla ferrovia, che fa il suo >



mestiere, che guarda, giusto o sbagliato che sia, prima di tutto ai propri bilanci. Con l'alta velocità passeggeri guadagna, con le merci perde e si comporta di conseguenza. Quella che è veramente mancata, e che è la causa dell'attuale precaria situazione della logistica nazionale, del decadimento dell'intermodalità, è stata una politica del paese per i trasporti. Una mancanza grave. Ad esempio, ritengo che non aver lavorato per costruire un sistema intermodale efficiente abbia rappresentato un'occasione perduta per il paese e per la sua modernizzazione. Arrivo a dire che, se si fosse fatto, avremmo anche una situazione economica migliore: una logistica efficiente crea posti di lavoro, lo dimostrano la Germania e l'Olanda, per restare in Europa.

PERCHÉ CIÒ È AVVENUTO, SECONDO LEI?

■ L'Italia non ha saputo cogliere l'occasione dello sviluppo dei traffici internazionali e soprattutto non ha colto i messaggi, i segnali dell'Unione eu-



ropea. Se l'Europa ha inserito in Italia quattro dei dieci corridoi continentali, è evidente che ha individuato nel nostro paese le caratteristiche, diciamo almeno geografiche, per farlo diventare una piattaforma logistica europea. Un'indicazione chiara che noi dovevamo cogliere e non lo abbiamo fatto e mi pare che continuiamo a non farlo. Oltretutto, le cose da fare non sono così complicate, basterebbe iniziare a semplificare, ad esempio, la portualità. Fare scelte, concentrare le risorse. Occorre non avventurarsi in investimenti improbabili, ma impegnarsi per razionalizzare quello che abbiamo.

Non le nascondo che io ero favorevole al progetto Unicredit-Maersk per il potenziamento del ruolo del porto di Trieste/Monfalcone. Era un'occasione per offrire all'alto Adriatico soluzioni efficienti, spazi adeguati, una ferrovia in grado di accogliere treni da 750 metri. Il progetto poteva contare sui tra-

fici Maersk e su un finanziamento privato di 800 milioni di euro, su un investimento globale pari a un miliardo. Se si fosse realizzata un'iniziativa simile sull'alto Tirreno, l'Italia avrebbe potuto avere una vera chance di entrare nei grandi traffici internazionali. Tutto ciò non è stato fatto perché avrebbe fatto saltare gli attuali equilibri. Ma tali equilibri possono restare immobili per sempre e con quali risultati?

sono restare immobili per sempre e con quali risultati?

VENIAMO ALL'INTERPORTO FERNETTI. COME STA ANDANDO L'ATTIVITÀ?

■ Lei sa che Ferneti è nato come autoparco di frontiera. Con la caduta di quest'ultima molte delle sue funzioni sono venute meno. Adesso stiamo lavorando per ritagliarci un altro ruolo, ad esempio quello di retroporto nei confronti di Trieste e di punto di riferimento per le merci che vanno verso l'est Europa, nell'ottica che prima indicavo, ossia quella di creare una logistica integrata al servizio del nostro territorio.

CEPIM-INTERPORTO DI PARMA

L'attività cresce, grazie al treno



LUIGI CAPITANI

Cepim-Interporto di Parma ha chiuso il bilancio 2013 in maniera positiva, segnando sia un aumento del valore della produzione sia degli utili rispetto al 2012. È il terzo anno consecutivo che si registrano dati di crescita. “Un trend importante, anche perché è stato raggiunto in una situazione di forti difficoltà economiche che hanno colpito anche il nostro territorio. Molte aziende della nostra provincia hanno sofferto e stanno soffrendo o per problematiche finanziarie o per la caduta dell'attività. Penso che siamo l'unica società a partecipazione pubblica del territorio a essere in attivo. Questo risultato positivo dipende in gran parte dall'attività logistica, che nel nostro fatturato arriva al 63%, con un aumento sul 2012 del 22,5%. Infatti, i ricavi per le singole attività del settore logistica sono tutti con il segno positivo. Un forte contributo ha dato anche l'incremento dei nostri servizi ferroviari e intermodali”, sottolinea l'amministratore delegato

Luigi Capitani, in apertura dell'intervista. Proprio sul tema “intermodalità” gli rivolgiamo la prima domanda.

DA QUANTO AFFERMA, STATE INCREMENTANDO LA MOVIMENTAZIONE DI MERCI VIA FERROVIA. EVENTO CHE NEL NOSTRO PAESE ACCADE SEMPRE PIÙ RARAMENTE. DA COSA È DIPESO?

■ Saremo particolarmente bravi o particolarmente fortunati - lo dico scherzando, naturalmente -, comunque abbiamo aumentato il trasporto via ferro sia verso l'estero sia sulle tratte nazionali, in particolare verso il sud, la Puglia, la Toscana, la Sicilia. Proprio in questi giorni stiamo varando un altro servizio, sempre verso la Puglia. I collegamenti nord-sud via treno stanno divenendo molto interessanti. Sul mercato c'è una richiesta in crescita che coinvolge gli operatori, i logistici e anche la grande distribuzione organizzata. Spostando il discorso a livello più gene-

rale, in particolare sulle Ferrovie dello Stato, posso dire che stiamo riscontrando rispetto al passato un aumento di attenzione. Non mi riferisco ai vertici dell'azienda, ma al middle management, che troviamo più attento a risolvere le problematiche, a dare risposte più veloci sulle proposte che avanziamo, a praticare tariffe più concorrenziali. Stiamo notando un cambiamento, almeno, come dicevo, a livello dell'attenzione. Un segnale che ci fa ben sperare.

INVECE, SUL PIANO POLITICO GENERALE, PER QUANTO RIGUARDA LOGISTICA E INTERMODALITÀ, CHE “SEGNALI” VEDE?

■ Tutti ne parlano da anni, come lei ben sa. Tutti affermano che una “buona” logistica è fondamentale, in primo luogo per aiutare l'export. Sul piano pratico, non mi pare che ci siano passi in avanti, non mi pare che ci siano novità, anche sul piano politico. Probabilmente, la questione “principe” da risolvere, visto



SEMPRE PIÙ TRENI

L'elettificazione della dorsale ferroviaria interna all'interporto di Parma è frutto di una convenzione tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la provincia di Parma, la Regione Emilia Romagna e Cepim spa e prevede l'installazione della dotazione infrastrutturale su un tratto di ferrovia di quattro chilometri lineari. Ciò consentirà alla società Cepim di ottimizzare l'operatività e di incrementare la qualità dei servizi alle merci nel perimetro interportuale, grazie alla possibilità di inoltrare direttamente all'interporto i treni che arrivano alla stazione di Castelguelfo. Viene in tal modo eliminato un collo di bottiglia e creata la premessa per un ulteriore sviluppo dell'interporto, sia sotto il profilo della razionalizzazione delle attività di logistica e di trasporto che vi si svolgono - con effetti e ricadute benefiche su tutto il sistema economico parmense - sia per il contributo in termini di sostenibilità ambientale e di

qualità della vita sul territorio. Sui 15 chilometri di linea ferroviaria interna dell'interporto di Parma sono transitati nel 2013 circa 4.400 treni merci e 90 mila carri ferroviari mentre sono state oltre otto milioni le tonnellate di merci movimentate nell'area, di cui 5,6 sono transitate su binario. Sul valore del traffico via ferro, e di quello intermodale in particolare, hanno inciso nell'ultimo anno anche le attività di Cepim come operatore logistico. Grazie ad accordi con operatori e clienti, infatti, la società ha attivato una serie di treni con il sud Italia e la Sicilia per il trasporto di materie prime plastiche, prodotti alimentari, beverage e ceramica provenienti dai bacini produttivi mediterranei e da quelli emiliano-romagnoli. Un processo analogo interessa ora anche il nord della Francia. Le strategie logistiche dell'azienda si fondano su processi di ottimizzazione dei flussi delle merci, che puntano ad evitare tratte a vuoto su linee di traffico già esistenti.

A PROPOSITO DI INFRASTRUTTURE E DI TEMPI LUNGI, CHE MI DICE DELLA LINEA FERROVIARIA PONTREMOLESE, CHE DOVREBBE MIGLIORARE I COLLEGAMENTI TRA LA SPEZIA E PARMA?

■ Sul famoso corridoio multimodale "Ti-Bre", che dovrebbe collegare, appunto, il Mar Tirreno con il Brennero, per quanto riguarda la ferrovia non c'è nulla di nuovo. Invece, per quanto riguarda la modalità stradale, stanno iniziando i lavori per la realizzazione del primo stralcio Fontevivo-Trecasali,



che sta da anni in parlamento e da decenni se ne discute, è la riforma dei porti, della legge 84/94. Dai contenuti di questa riforma, dall'ottimizzazione degli scali marittimi potrebbero scaturire novità nell'organizzazione complessiva del sistema logistico nazionale. Auspicio che si faccia presto per due motivi principali: c'è l'esigenza di creare forti sinergie nel settore e perché mentre gli italiani "meditano", altri vanno avanti, ad esempio il porto di Capodistria, che si sta sempre più legando all'Austria e alla Germania e sta incrementando fortemente i propri traffici che avrebbero potuto trovare una soluzione italiana se noi avessimo una situazione più chiara, più certa e, finalmente, una semplificazione burocratica. Per superare questi impasse occorrerebbe iniziare una buona volta a ragionare per obiettivi specifici: incominciamo a fare delle cose, partiamo dalla realtà. Le faccio un esempio: entro quest'anno, porteremo a compimento, grazie a un accordo con la Regione Emilia Romagna, l'elettificazione della linea ferro-

viaria che congiunge la stazione di Castelguelfo, sulla rete nazionale, all'interporto. Ciò ci permetterà di semplificare e ottimizzare i nostri servizi ferroviari perché non dovremo più far ricorso a locomotive diesel, a rotture del viaggio. Un'ottimizzazione importante, con risparmi di tempo e di risorse. Se a livello nazionale si incominciasse da queste piccole cose, anche per quanto riguarda le infrastrutture, si darebbe un forte contributo al miglioramento dei trasporti e della logistica.

i primi dieci chilometri dell'autostrada che dovrà collegare l'A15, la Parma-La Spezia, con l'A22, ossia l'autostrada del Brennero. Anche in questo caso stiamo parlando di un progetto che risale se non vado errato agli anni '70.

DOTTOR CAPITANI, LE FACCIAMO UN'ULTIMA DOMANDA, DA UN "MILIONE DI DOLLARI". LEI È OTTIMISTA O PESSIMISTA SUL FUTURO DEL NOSTRO PAESE?

■ Se facciamo il famoso discorso del bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto,

scelgo di vederlo mezzo pieno. Alcuni segnali positivi, in uno scenario in chiaro-scuro, si registrano. Il nostro governo ha anche l'importante occasione della presidenza dell'Unione. Potrebbe essere un elemento di svolta.

CIM INTERPORTO DI NOVARA

Aspettando i tunnel svizzeri

"Sono in atto due grandi fenomeni di cambiamento che rappresenteranno per il nostro sistema di trasporto o una grande opportunità o la definitiva marginalizzazione", ha esordito, con molta chiarezza, Rino Canavese, vicepresidente della società Cim Interporto di Novara, svolgendo la sua relazione sulle strategie dell'interporto in occasione dell'assemblea degli azionisti, svoltasi a fine maggio. "Dovremo affrontare in un futuro molto prossimo sfide di grande rilievo. Penso ai volumi di traffico che si potranno acquisire con l'apertura dei tunnel di base svizzeri, ma anche alle opportunità di crescita che una più stretta relazione con i porti nazionali potrebbero generare. Le ricadute in termini economici e occupazionali saranno molto significative; a una condizione: non tergiversare", ha aggiunto Canavese. Ecco i due "grandi fenomeni di cambiamento": l'apertura, ormai prossima, dei tunnel sviz-

zeri a livello terrestre e, a livello marittimo e portuale, le nuove strategie portate avanti, con il gigantismo navale e con alleanze sempre più numerose, dalle compagnie armatoriali. Ha precisato ancora il vicepresidente del Cim: "Da un lato è ormai evidente nel mondo dello shipping lo spostamento dei flussi di merce su vettori marittimi di grandi dimensioni - il 52% dei volumi del Far East si muove oggi su navi con capacità di carico superiore ai 12.500 teu -, questo pone la questione della capacità fisica dei nostri porti nel ricevere e servire

questo tipo di navi. A tale fenomeno si aggiunge una più forte attenzione europea sugli impatti dei trasporti in termini di emissioni nocive. Dall'altro lato, la ormai prossima apertura dei tunnel del Gottardo e del Ceneri fanno prevedere una grande permeabilità del nostro sistema da e verso i mercati nord europei con un incremento giornaliero della disponibilità di tracce ferroviarie di oltre 200 unità". Tutto ciò significa che il sistema portuale italiano, così come il sistema logistico nazionale, a livello terrestre, devono trovare solu-





che abbraccia il biennio 2016-2017 e l'ultima per gli anni 2018-2019. La terza fase è in particolare dedicata a tutti quei miglioramenti, anche infrastrutturali, che saranno richiesti a seguito dell'aumento dei traffici. Nel Piano ci sono importanti obiettivi, tutti tesi all'aumento dell'efficienza: la realizzazione di un nuovo terminal all'interno dell'attuale scalo di Novara Boschetto; una nuova dotazione di magazzini per la logistica; la crea-

zioni adeguate che diano risposte, che si allineino con questi due fenomeni che condizioneranno pesantemente il flusso delle merci nel nostro paese. Anche perché, sul versante marittimo, le compagnie armatoriali hanno definitivamente deciso di affrontare il tema della competitività e della riduzione dei costi, come ha sottolineato Canavese, "incrementando la dimensione dei vettori, ossia, in altri termini, raddoppiano la capacità di carico a parità di consumi". Una scelta irreversibile che per quanto riguarda in particolare i porti italiani richiede soluzioni strutturali adeguate, pena, appunto, l'emarginazione. Tali soluzioni sono: banchine e bacini di almeno 16,5 metri (con valori ottimali a 18); possibilità di facili manovre per raggiungere l'accosto e per uscire dal porto senza l'uso massiccio dei rimorchiatori; banchine in grado di essere attrezzate con gru di ultima generazione. Poi c'è l'esigenza di sempli-

ficare e velocizzare il sistema ferroviario portuale puntando sul treno e sull'intermodalità (dati i volumi molto superiori) per instradare le merci verso le destinazioni finali. Quest'ultimo punto si riallaccia a quanto detto sul secondo "cambiamento", quello dell'apertura dei tunnel svizzeri che faranno crescere fortemente il ricorso alla ferrovia per la movimentazione delle merci: "Sulle direttrici del Sempione e del Gottardo la quota su ferro è destinata a essere di gran lunga preponderante. Due i terminali di questi assi: le aree di Novara e di Milano, come hanno sottolineato operatori ferroviari come SBB Cargo e Hupac", ha aggiunto Canavese.

L'interporto di Novara da tempo si sta muovendo per essere in grado di assolvere il ruolo che sarà chiamato a svolgere con l'apertura dei tunnel svizzeri. È stato varato un Piano di sviluppo industriale articolato su tre fasi, la prima che si concluderà nel 2015, la seconda

zione di una società ferroviaria per ottimizzare la gestione delle fasi di presa e consegna dei materiali. Complessivamente il finanziamento del Piano potrebbe sfiorare i 350 milioni di euro. Una conferma dell'orientamento dell'interporto novarese verso lo sviluppo è venuto durante l'assemblea anche dall'intervento dell'amministratore delegato Mauro Chiotasso: "Abbiamo avviato un progetto di crescita condiviso con gli enti locali tenendo conto delle molteplici esigenze di un territorio come quello destinato a Cim. Il recupero di gran parte dello scalo Boschetto, ad esempio, credo rappresenti un grande successo per Novara, così come riteniamo che il nostro Master Plan, redatto grazie alle indicazioni del concorso di idee 'Porta di Novara', proponga alla città soluzioni innovative in termini urbanistici, funzionali e ambientali. Su queste basi siamo pronti a costruire il futuro dell'interporto". ■

Ceva apre "TechCity", un hub multivalente

È dedicato, in provincia di Bergamo, al mondo dell'elettronica: tutti i clienti vi condividono infrastrutture, network, processi e persone.

di Ornella Giola

"Ceva ha voglia di innovare e di seguire nuovi paradigmi. Siamo convinti che il futuro della supply chain in Italia si giocherà tutto nel segno della 'logistica collaborativa', decidendo strategicamente di condividere la catena di fornitura coi concorrenti, grazie all'adozione di soluzioni win-win. Compito di un 3PL è diffondere questa nuova cultura, che presuppone trasparenza tra operatore logistico e clienti". Ha così esordito Giuseppe Chiellino, amministratore delegato di Ceva Logistics Italia, che - in occasione della presentazione dell'inedita "TechCity" in provincia di Bergamo - ha più volte ribadito il concetto che decisiva e strategica per il settore è la creazione di magazzini hub settoriali multi-cliente caratterizzati dalla condivisione di infrastrutture, network, persone e processi. "L'esistenza di un unico hub destinato a più aziende del medesimo settore - ha detto Chiellino - fornisce soluzioni logistiche capaci di rispondere in modo adeguato alle fluttuazioni di mercato, garantire piena visibilità a tutti i livelli della supply chain, generare risparmi e offrire elevati livelli di servizio". In questa ottica le parole d'ordine sono quindi multi-servizio, multi-cliente e multi-paese. Con questo mantra in testa, Ceva Italia ha lanciato piattaforme logistiche specializzate per settore, capaci di

riunire più aziende di uno stesso mercato, che possono così ridurre i costi grazie alle economie di scala, affrontare in modo adeguato gli alti e i bassi del mercato, supportando anche un approccio sostenibile. I primi esempi sono rappresentati in Italia dalle Città del Libro e del Pharma, entrambe a Stradella, in provincia di Pavia, snodo strategico per raggiungere il mercato italiano e internazionale (si veda riquadro).

La "TechCity" rappresenta dunque un ulteriore tassello nel processo di innovazione e di visione di Ceva connessi alla "logistica collaborativa". L'inedita piattaforma riservata alle aziende dell'elettronica è al centro di un network logistico integrato: consente l'accesso non solo al mercato italiano, ma anche ad altri mercati europei. La collocazione della "TechCity" in provincia di Bergamo è strategica: intercetta infatti i traffici logistici da nord verso sud e da est verso ovest e inoltre si posiziona in una zona limitrofa alla nuova autostrada "Brebe mi", che collegherà meglio il nord Italia. Da segnalare che l'hub è dotato di un impianto fotovoltaico che permette di pro-



duire ogni anno 3.200 MWh di energia, pari al consumo di circa 1.200 unità abitative, con un risparmio di circa 170 tonnellate di emissioni di CO2.

"L'apertura ufficiale di questo hub consolida il nostro impegno nell'offrire soluzioni distintive per il settore dell'elettronica - ha detto Antonio Ascari, VP business development di Ceva Italia - Grazie alla condivisione di tecnologie, competenze, spazi e, non da ultimo, dei mezzi di trasporto, Ceva risponde alle più evolute esigenze dei clienti che operano in un mercato sofisticato, assicurando la riduzione dei costi e una migliore sostenibilità ambientale lungo tutta la catena logistica".

La visita alla TechCity è stata preceduta da una tavola rotonda tra operatori del settore, introdotta dalla relazione di Damiano Frosi del Politecnico di Milano,



essere integrata".
Sull'importanza dell'ICT ha insistito anche Federico Penetta, direttore logistica di Galimberti.

bertà più totale e col concetto di 'canale' che non c'è più. Il cambiamento va assecondato e ci vuole anche

“Per noi il cliente è importantissimo - ha detto Alessandro Cernigliaro, chief operating officer di Banzai - di qui la necessità di una collaborazione massima con l'operatore logistico”. Fabio Pennati, direttore supply chain di MediaMarket, ha ricordato come sia da tempo impegnato in un progetto di logistica collaborativa mediante la creazione di un portale unico che coinvolge retailer, fornitori e 3PL, al fine di ottimizzare i processi logistici. Pennati ha introdotto anche il concetto di “omnicanalità” (si parte dal cliente e qualunque sia lo strumento con cui acquista e il luogo in cui effettua l'acquisto deve ricevere lo stesso livello di servizio), che supera e va oltre a quello di “multicanalità”.

che ha sintetizzato alcuni risultati cui è giunto l'Osservatorio sulla contract logistics. Oltre ad avere richiamato alla necessità di ragionare di più assieme, al fine di capire meglio l'evoluzione futura del settore, Mario Franzino, amministratore delegato di BSH Italia, ha sottolineato la necessità di “tornare alla base, evitando di seguire le mode del momento e ponendo attenzione ai brand. “Oggi è in atto una rivoluzione - ha sostenuto Franzino - con l'utente finale che gode della li-

che coraggio. Siamo qui per necessità e non per volontà: le marche giocano un ruolo fondamentale, cercando alleanze al fine di favorire lo sviluppo”. “La logistica deve cambiare logica di approccio - ha affermato Adriano Lapietra, responsabile sales operations & administration di Electrolux Italia - occorre porre l'accento non tanto sui magazzini, ma su punti vendita e clienti, creando un network con anche competenze informatiche. Oltre che collaborativa, la logistica deve

LE ALTRE “CITY”

A Stradella (Pavia), Ceva gestisce altre due mega-strutture.

La città del libro: il settore dell'editoria è costantemente soggetto a sfide e cambiamenti, talvolta molto repentini, che si riflettono sulla gestione della supply chain. Migliaia di titoli, breve durata sugli scaffali, più lingue e picchi inattesi della domanda sono solo alcune delle problematiche che gli editori sono chiamati ad affrontare quotidianamente. Per rispondere a queste sfide, Ceva ha inaugurato nel 2010 la Città del Libro: 80 mila metri quadrati interamente dedicati alla gestione della logistica editoriale che permettono di stoccare, spedire e gestire i lanci e i resi dei volumi in modo rapido ed efficiente.

Scelta dai più importanti player editoriali e distributori, ospita nel suo magazzino circa 110 milioni di copie che finiscono ogni anno sugli scaffali di 4.500 punti vendita distribuiti su tutto il territorio nazionale.

La città del Pharma: secondo l'ultimo rapporto Istat sulla competitività dei settori produttivi, il farmaceutico italiano è stato capace di rispondere alla crisi e guadagnare competitività, segnando, nell'ultimo triennio, una crescita del fatturato superiore ai 70 punti percentuali se si analizzano i soli dati relativi al mercato estero.

All'origine di questa tenuta, due fattori chiave quali l'export e l'innovazione. In tal senso una gestione efficace del ramo logistico diventa un fattore

determinante per la competitività e la “Città del Pharma” ne è una chiara dimostrazione. Valsa a Ceva Logistics, il riconoscimento “Logistico dell'Anno 2013”, l'hub del settore farmaceutico può contare su una superficie di 20 mila mq e un magazzino dotato di soluzioni tecnologiche e sistemi di controllo della temperatura tra i più avanzati in Europa. Da qui partono i farmaci destinati a 13 mila farmacie, 500 ospedali e 400 grossisti. Non solo: inserito in un network integrato a livello internazionale, il polo logistico del settore farmaceutico sposa un approccio multi-paese, che consente l'accesso non solo al mercato italiano, ma anche a quello europeo sostenendo così le esportazioni.

Autotrasporto: Anita chiede di cambiare

Andare oltre il sistema dei costi minimi, combattere l'illegalità, dare nuove funzioni all'Albo sono tra le richieste avanzate dal neo presidente Thomas Baumgartner nel corso dell'assemblea annuale.

"Nel paese, e anche nell'autotrasporto, sono ancora tanti i nodi da sciogliere.

Frutto di scelte non fatte quando era il momento, di alibi che molto spesso ci siamo costruiti ad arte all'interno della categoria per non affrontare i veri problemi del settore. Frutto di governi impegnati il più delle volte a inseguire l'agenda dettata dalle emergenze, piuttosto che a impostare progetti di più ampio respiro. E' giunto il momento di prendere coscienza che il settore del trasporto e della logistica è strategico e deve essere messo al centro delle scelte di politica economica, in Italia e in Europa", ha detto in apertura della relazione Thomas Baumgartner, nuovo presidente dell'Anita, all'assemblea dei soci. Parlando del sistema logistico nazionale, il neopresidente ha aggiunto: "L'obiettivo deve essere quello di realizzare un sistema integrato, che unisca la logistica terrestre e quella marittima, dove intere regioni potrebbero diventare 'aree retroportuali' in cui le attività manifatturiere e commerciali possano efficacemente raccordarsi con i porti, gli interporti, la rete ferroviaria e stradale, per una piena integrazione multimodale".

Un altro tema affrontato da Baumgartner è stato quello della produttività: "Il nostro problema è duplice: da un lato,

un costo del lavoro troppo elevato, dall'altro, livelli troppo bassi di produttività.

L'insieme di questi due fattori scoraggia chiunque a investire e rimanere in Italia. Una situazione che i sindacati dei lavoratori ben conoscono, essendo stata ampiamente affrontata nell'ultimo rinnovo contrattuale. Un tema,

quello della produttività, da sviluppare ulteriormente con un confronto sistematico e costruttivo se vogliamo, tutti insieme, riposizionare l'autotrasporto italiano nel contesto nazionale ed europeo, restituendogli il ruolo che gli compete e che merita. La Commissione sull'autotrasporto prevista dal contratto di lavoro è lo strumento giusto per avviare un dialogo costante con le organizzazioni sindacali, che non sia limitato alle fasi del negoziato contrattuale. Un modo per modernizzare le relazioni industriali". Passando a esaminare più direttamente alcune problematiche della categoria, il relatore si è soffermato sul tema dei costi minimi: "Dobbiamo prendere atto, con senso di responsabilità, che tale sistema ha evidenziato l'inca-



Assemblea Anita: un momento del passaggio delle consegne tra Eleuterio Arcese e il nuovo presidente Thomas Baumgartner

pacità del settore a superare le proprie contraddizioni. Era stato studiato a protezione delle imprese di autotrasporto per rafforzarle e renderle più competitive. Si è in realtà rilevato uno strumento inadeguato, che ne ha frenato lo sviluppo, ha aumentato la burocrazia e generato liti giudiziarie tutte interne al settore. Tale regime ha poi costituito un'ulteriore spinta per i committenti a utilizzare vettori esteri nei trasporti interni, contribuendo alla perdita di quote di mercato. Anita è convinta che si debba aprire un nuovo capitolo nei rapporti commerciali, prefigurando uno scenario nel quale lo Stato stabilisca le regole ed eserciti il proprio potere di controllo, e le questioni economiche siano lasciate alla libera contrattazione tra le parti, >

Assemblea Anita: al tavolo della presidenza, da sinistra, Thomas Baumgartner, il ministro Maurizio Lupi ed Eleuterio Arcese



poiché nessun imprenditore, che possa definirsi tale, può accettare che sia un terzo a fissare i costi e, di conseguenza, i prezzi dei servizi. Al tempo stesso dobbiamo puntare alla valorizzazione degli accordi di settore per regolare gli aspetti qualificanti di alcune tipologie di trasporto. È arrivato il momento di voltare pagina.

L'azione politica da intraprendere è tuttavia articolata poiché non possiamo pensare di abbandonare a sé stessi i vettori più deboli, ma dobbiamo individuare forme di tutela per i 'padroncini' che sono una risorsa del sistema paese". Tra le priorità anche quella di combattere l'illegalità e assicurare la regolarità del mercato attraverso l'Albo degli autotrasportatori: "L'iscrizione

e la permanenza nell'Albo deve rappresentare una certificazione di qualità. Deve diventare sinonimo di azienda professionalmente valida e finanziariamente solida, che opera nel pieno rispetto della legislazione vigente sia con riguardo alle specifiche attività che svolge sia dal punto di vista della regolarità contributiva e fiscale". Infine: "Vanno

sostenute politiche che favoriscano la crescita dimensionale delle imprese e non quelle che alimentano ulteriori frammentazioni del mercato".

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi ha raccolto nel suo intervento parecchie delle esortazioni del presidente di Anita. Ha ribadito concetti che gli abbiamo

sentito ripetere più volte e sui quali si attende una realizzazione, una trasposizione nella realtà. In primo luogo sul fatto "che in Italia non si è mai realizzata una logistica integrata; che non si mai fatto 'sistema'; che non si è mai capito il fondamentale rapporto tra manifattura e logistica; che non si devono dare risorse e finanziamenti a pioggia, perché gli 'aiuti' alle aziende si devono trasformare in un 'moltiplicatore' dell'efficienza e se restano 'aiuti' le aziende muoiono; che l'intermodalità è centrale nel sistema del trasporto merci e che bisogna dare incentivi a chi accetta questa sfida ...". Potremmo andare avanti. La speranza è che queste cose che si ripetono da anni finalmente si facciano. Lupi ha detto anche che la ferrovia, ossia il Gruppo Ferrovie dello Stato, riteniamo, ha trascurato le merci per favorire il trasporto passeggeri, che bisogna collegare gli aeroporti alla rete infrastrutturale principale, che bisogna trasferire quote di traffico dalla strada alla ferrovia. Infine, ha assicurato un intervento in Europa per stabilire condizioni paritetiche tra gli autisti stranieri e quelli nazionali: "l'Unione europea deve stabilire regole comuni, che devono essere rispettate da tutti, e noi dobbiamo farlo in Italia". Continuiamo a sperare che tutto ciò avvenga. ■

IL CONMIATO DI ARCESE

L'assemblea dei soci di Anita, svoltasi a Roma il 19 giugno, ha anche visto il passaggio di consegne dal presidente Eleuterio Arcese, che ricopriva tale carica dal 2005, all'imprenditore Thomas Baumgartner. Un passaggio che, durante l'assemblea, è stato vissuto con partecipazione e anche con commozione da parte di tanti soci dell'associazione che per nove lunghi e difficili anni hanno fiancheggiato il presidente Arcese in un impegno complicato, data la crisi economica e le particolari condizioni di perenne difficoltà che hanno caratterizzato la categoria e, in particolar modo, i piccoli autotrasportatori. Arcese ha avuto parole di ringraziamento per tutti, ma ha anche, nel suo spirito battagliero, auspicato che l'Anita

proseguia nel suo impegno: "Non ci siamo mai arresi e mai ci arrenderemo. Ricordo il motto, ancora attuale, di qualche assemblea trascorsa: cambiare per non morire. Alle imprese dell'autotrasporto, agli imprenditori dico: non fatevi prendere dallo sconforto, reagite!". Al termine dell'assemblea, Arcese ha regalato a tutti gli intervenuti un libro sulla sua vita, scritto da Umberto Cutolo. "È la vicenda umana - tra cronaca e storia - di Eleuterio Arcese e di come è arrivato dalle campagne della Ciociaria alla guida di un impero della logistica e dei trasporti presente in tutto il mondo che è al primo posto tra le aziende private del settore in Italia e tra le prime in Europa", si legge nella controcopertina.

Il porto di Gaeta, la "casa" del pellet

L'azienda logistica intergroup ne ha fatto la base per distribuire nel nostro paese questo prodotto sempre più consumato in Italia per il riscaldamento domestico. Il grave problema della contraffazione.

di **Carlo Conti**

Un prodotto all'avanguardia per il riscaldamento domestico e industriale, in quanto a ecologia, risparmio e qualità, è il wood pellet. Infatti, a parità di volume, il suo potere calorifico è circa il doppio di quello del legno nei confronti del quale rappresenta un forte miglioramento di tipo ecologico. Un altro vantaggio è che il consumo d'energia necessario alla sua produzione, partendo da resti secchi del legno, è molto minore di quello richiesto dal metano o dal gasolio. L'Italia è una forte consumatrice di pellet: in Europa, è seconda dopo la Gran Bretagna (paese, quest'ultimo, che lo usa anche per la produzione di energia elettrica, mentre noi, come ad esempio la Francia, la Germania e l'Austria, lo impieghiamo esclusivamente per il riscaldamento). Inoltre, il consumo italiano è in rapida espansione: nel 2012, è stato pari a 2,5 milioni di tonnellate (mentre la Gran Bretagna ne ha consumati 3,5 milioni e la Germania 1,7), nel 2013 ha fatto un grande balzo in avanti arrivando a consumare 3,29 milioni di tonnellate con un aumento del 30%. Di tale consumo il 96% è stato dedicato a uso domestico. Non a caso, infatti, l'Italia è il più grande mercato per le stufe alimentate a pellet.

In generale, si può affermare che il pellet ha vissuto dinamiche di crescita eccezionali: basti pensare che nel giro di 12 anni



Veduta aerea del porto di Gaeta

la sua produzione è più che decuplicata, passando dai 1,8 milioni di tonnellate del 2000 agli oltre 22 milioni del 2012 (di cui poco più della metà prodotti nell'Unione europea), con dati che indicano una crescita anche nel 2013 e nel 2014. Per quanto riguarda i consumi, il vecchio continente fa la parte del leone, con circa il 70% del totale generale.

Interessante notare che, mentre l'Europa, come abbiamo accennato, è una forte produttrice di questo materiale, l'Italia non lo produce e ricorre totalmente al-

l'importazione, per la quale si rivolge addirittura a oltre 40 paesi (anche se i primi dodici coprono il nostro mercato per il 90%). Questa circostanza mette in gioco molti aspetti distributivi e logistici. Di queste problematiche e di altri aspetti rilevanti che interessano il "mondo" del pellet si è discusso in un convegno a Gaeta, organizzato dalla società intergroup, azienda logistica che proprio a Gaeta ha iniziato a occuparsi dell'import e della distribuzione del pellet, e German Pellets, l'azienda tedesca che è il più grande

Un angolo della sala del convegno "immerso" nei sacchi di pellet



produttore mondiale con 2,4 milioni di tonnellate annue e 19 siti produttivi sparsi tra Europa e Stati Uniti (Texas e Louisiana) e partner di intergroup in Italia. Il convegno ha visto anche il sostegno dell'European Pellet Council, dell'organismo di certificazione europea Enama, dell'Associazione italiana energie agroforestali-Aiel e dell'azienda di distribuzione MyFire.

A fare gli onori di casa intergroup, che si occupa di logistica integrata dal 1986 e che oggi è l'azienda leader nell'handling portuale, nel packaging e nel delivery del pellet. L'azienda può contare su terminal portuali situati a Gaeta, Civitavecchia, Savona, Ravenna e Brindisi, offre servizi di trasporto nazionali e internazionali, di warehousing, di packaging. Nei terminal di intergroup sbarca, da navi principalmente in arrivo da Stati Uniti, Canada, Penisola iberica e nord Europa, gran parte del pellet destinato al mercato italiano. A tale proposito, intergroup, nel convegno, ha rimarcato che "aver fatto dei nostri terminal i principali hub italiani in questo emergente settore è motivo di soddisfazione e ci stimola a lavorare con passione. Con energia ci impegniamo a investire ancora". Ed è proprio a Gaeta che sono stati inaugurati moderni impianti di packaging che hanno richiesto notevoli investimenti da parte dell'azienda: basti pensare che ciascuna delle linee di confezionamento acquistate è in grado di produrre fino a duemila sacchi di pellet ogni ora. I fornitori dei macchinari sono stati produttori altamente specializzati ed è stata impiegata la migliore tecnologia italo-giapponese. Tra le peculiarità tecniche

Il mercato del pellet è estremamente frammentato

delle nuove linee intergroup, che si affiancano alla dozzina di impianti già presenti, ci sono quelle di avere un layout notevolmente compatto in modo da ottimizzare gli spazi, di essere particolarmente veloci grazie a una informatizzazione di ultima generazione del sistema basata su robot multi presa, su insaccatrici "pendolari", su bilance con motorizzazioni brushless e su un sistema innovativo di cappuccio "stretch hood" con plastica retrattile, che rende il prodotto ermeticamente fasciato e immune da contaminazione esterne come acqua o umidità.

Un aspetto particolare della logistica del pellet è che deve affrontare un mercato molto frammentato,

che va dai singoli negozi ai grossisti, dalla grande distribuzione alle catene del "fai da te". Tale frammentazione, così come l'espansione prorompente dei consumi, favorisce l'inserimento nel mercato di operatori "avventurosi", di frodi commerciali e dell'uso improprio dei marchi di certificazione. Non a caso, uno dei temi centrali del convegno è stata proprio la certificazione: "Il mercato chiede prodotti di qualità e prodotti certificati. Per questo motivo - ha detto Gilles Gauthier, arrivato da Bruxelles dall'European Pellet Council - per assicura-

re lo sviluppo del settore servono prodotti controllati, certificati a livello internazionale. L'obiettivo della nostra associazione, che racchiude diciotto associazioni di vari paesi europei, è quello di proteggere un corretto sviluppo di questo prodotto, privilegiando quelle aziende che puntano a perseguire una qualità non soltanto del prodotto pellet, ma

anche di tutto il percorso che va dalla produzione alla distribuzione, alla logistica, fino al trasporto via terra ai distributori". La certificazione internazionale Enplus, fondata sulle norme europee e che definisce le classi di qualità e le specifiche del pellet di legno per uso non industriale, è l'unica che controlla il prodotto lungo tutta la filiera e fornisce al consumatore garanzie sia delle caratteristiche chimiche, fisiche ed energetiche sia del mantenimento della qualità lungo tutto il suo percorso, dalla materia prima fino alla consegna al consumatore finale.

Un'ultima notazione: il fatto che il porto di Gaeta abbia visto un incremento della movimentazione di questo materiale ha rappresentato un passo molto importante verso la diversificazione delle merci in transito. La movimentazione di tali prodotti forestali, nonostante i cali registrati nel porto da altri tipi di merci, ha consentito non solo il mantenimento dell'occupazione in tutto il comparto portuale ma addirittura una sua crescita. In questa ottica va anche visto l'impegno di intergroup: "Continuiamo a investire commercialmente su questo prodotto: ad aprile, a Londra, siamo stati presenti a una conferenza mondiale sul wood pellet proprio per promuovere il nostro know how in questo settore e gli scali in cui operiamo". ■

organizzano:



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

SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE
AL 10° PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"

Decimo anniversario del premio
Il Logistico dell'Anno.

Sono previsti riconoscimenti a società e
manager logistici che hanno effettuato
innovazione in ambito:

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

Il testo di presentazione della candidatura andrà
spedito entro e non oltre il **15 luglio 2014**

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

via mail a ogiola@euromerci.it

oppure

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

Info: 02 6691567 oppure 331 674 6826

Precisione e sicurezza ai massimi livelli.



www.om-still.it/fm-x

Nuovo retrattile FM-X. Potente, ergonomico e sicuro

Ottimizza ancora di più il tuo magazzino. Grazie alle sue alte portate residue, fino a 1.000 kg a 13 metri, il nuovo FM-X permette di stoccare i vostri pallet ovunque voi vorrete, in completa sicurezza.

Il nuovo FM-X è infatti dotato di sistemi di stabilizzazione dei carichi, denominati Optispeed e ALS, che permettono di sollevare alle medie e alle massime altezze riducendo i tempi di attesa dovuti alle oscillazioni della colonna, minimizzando dunque i rischi ed aumentando la produttività in ogni manovra. L'ergonomia è garantita da una ampia personalizzazione del posto guida per permettere agli operatori di poter lavorare senza stress anche su lunghi turni di lavoro. Potente ed affidabile, il nuovo FM-X sarà il vostro partner ideale anche nelle condizioni di lavoro più difficili.

first in intralogistics



STILL