

Molto food for thoughts dagli ospiti dei periti del trasporto merci

Al summit di A.I.Per.T a Roma, suggerimenti e novità: Giachino (Saimare) propone un Patto Straordinario tra Governo, Liguria e Piemonte sulla logistica dei TIR e scrive alla ministra De Micheli (MIT), mentre Gavotti (Maersk) illustra la nuova strategia aziendale di unire le varie divisioni sotto 'one Maersk' per offrire soluzioni di logistica integrata End-to-End, e gli avvocati d'Orsi e Taccioli 'riempono' il vuoto legislativo italiano del Contratto Nazionale di Logistica, anche nel confronto estero

Dal nostro inviato

Roma – Non poteva che essere un ex politico - ma sempre con velleità di un ruolo istituzionale, peraltro già esplicitato nell'organizzare, con successo, a Torino la 'rivolta' Si Lavoro (e pro-TAV) dello scorso inverno – ed oggi manager di un gruppo portuale e intermodale privato (Spinelli), quale Mino Giachino a dare il contributo più incisivo alla tavola rotonda organizzata da A.I.Per.T, a concludere i lavori del convegno annuale "Merci e Logistica: evoluzione dello scenario nazionale ed internazionale".

Nel suo intervento il Presidente di Saimare Spa (dal 2015) ha proposto un Patto Straordinario tra Governo, Liguria e Piemonte sulla logistica dei TIR, che coinvolga anche, Autorità Portuale di Genova, sindacati, terminalisti, trasportatori, spedizionieri, Dogane, Sanità marittima, fitopatologo, società autostrade, "per evitare nel modo più assoluto che le difficoltà della viabilità portino alla perdita di traffici a favore dei porti del Nord Europa, che ricevono ogni anno dai 500 agli 800.000 containers che sarebbero nostra 'giurisdizione'; una emorragia che è stato calcolato valga 5-6 miliardi di PIL".

L'ex Sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Governo durato di più in questo secolo (tre anni e mezzo) dopo quello quadriennale, sempre con Berlusconi premier, di inizio millennio, cui si deve la Legge 127/2010 (che ha introdotto importanti modifiche nella disciplina dell'autotrasporto merci conto terzi nei rapporti tra vettori e committenti), nonché nominato nel 2009 Presidente della Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica, che ha elaborato il Piano Nazionale della Logistica consegnato al Ministro Passera nel settembre 2012 – dossier che fornisce il quadro

più completo sulle inefficienze logistiche del nostro Paese e relative proposte per il recupero di competitività e crescita economico-occupazionale - ha tirato la zampata al momento opportuno.

Sottolineando come, sotto la sua guida il tavolo dell'autotrasporto aveva evitato al nostro Paese (unico in Europa) negli anni peggiori della crisi il danno pesante del blocco dei TIR, il 74enne 'trasportista' piemontese ha stilato un vero e proprio Protocollo, articolato su 12 punti fermi (una sorta di decalogo-plus operativo): forte riduzione pedaggi autostradali fino al ripristino della rete, bonus ai TIR da e per Genova-Savona, operatività Terminal h 20-24; attivazione immediata tutti investimenti non fatti e da fare per manutenzioni ordinarie e straordinarie da parte delle Società autostradali e delle Ferrovie; sospensione per 1 anno delle agitazioni sindacali in tutti i settori; attivazione immediata Sportello unico controllo nei porti (Legge Delrio); commissario che coordini le ispezioni e i controlli dotato di fondi; ferrobonus ai TIR raddoppiato da e per Genova-Savona; interventi immediati su ogni ponte e cavalcavia; corsia riservata ai TIR in andata e ritorno per i TIR sulla Serravalle; fondi dall'autonomia finanziaria concessa all'Autorità portuale per una annualità; sblocco Gronda Autostradale.

"Il Protocollo, i cui contenuti possono essere aggiustati, modificati, darebbe una forza straordinaria al Commissario che il Governo concorderà con il Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti" ha



Gentile



Giachino, d'Orsi, Santella, Scorza, Saffiotti, Pietrangeli, Taccioli

chiosato Giachino, che nel suo intervento ad inizio convegno aveva 'tuonato' a suo modo.

"Siamo paese leader nel Bello e Ben Fatto (BBF), dobbiamo aumentare l'export e soprattutto non farci rubare know how dai cinesi".

BBF è la definizione che viene data del modus operandi con cui il nostro Paese produce beni capaci di distinguersi nei principali 30 mercati avanzati; secondo una ricerca effettuata da Confindustria, Prometeia e Istat, la borghesia globale top-spender ha un debole per i prodotti



Taccioli, d'Orsi, Scorza, Giachino, Saffiotti

segue da pag.31

del nostro settore alimentare, dell'arredo e della moda, e i principali ambasciatori del BBF italiano sono gli USA, attratti dal Belpaese anche dal punto di vista culturale. “Dobbiamo tornare all'epoca della infrastrutturazione degli anni '50 e '60, quando si realizzavano massicciamente trafori, autostrade e ferrovie che univano l'Italia e permettevano di far circolare le auto prodotte dalle fabbriche automobilistiche. Nel 1975 si è spenta la luce, cambiando gli



Taccioli

equilibri politici; il PCI blocca per 25 anni le nuove arterie viarie.

Abbiamo un paese ricco ma che non investe nel futuro. Dobbiamo rilanciare gli investimenti, che non sono tutti uguali: TAV e Genova Rotterdam ci portano in Europa, dunque sono prioritari” ha affermato l'ex (o forse ancora...) politico di centro-destra, poi anticipando i temi della sua proposta.

“Il costo della logistica è di 6 miliardi di euro all'anno per i 700mila container all'anno persi, come avevo già detto nel Piano Nazionale della Logistica di dieci anni fa. Occorre investire nei porti, le tratte italiane dei 4 corridoi europei sono prioritarie”.

Quanto declamato pubblicamente al Radisson Blu Hotel presso Stazione Termini è stato poi rincarato pochi giorni dopo.

Presa carta e penna, Giachino ha inviato una missiva alla ministra De Micheli (MIT), con oggetto che non si presta ad equivoci: “Infrastrutture e politica portuale, interventi contraddittori e dannosi”.

“Da Presidente di un'azienda di servizi alle spedizioni internazionali esprimo grandi preoccupazioni su alcune politiche delle infrastrutture e della portualità fortemente contraddittorie per un settore che da alla

economia italiana e al Bilancio dello Stato di più di quanto non riceva: 12 miliardi di euro di entrate fiscali per un settore che genera 1 milione di occupati.

La logistica è uno dei quattro maggiori costi per il sistema produttivo, renderla più efficiente e competitiva rende più competitive le nostre aziende e in particolare l'export, che in questi venti anni di bassa crescita ci ha evitato di sprofondare. Ma il sistema infrastrutturale del Paese è in un momento delicatissimo perché nella Finanziaria in discussione al Parlamento non sono previsti interventi importanti mentre la costruzione delle tratte italiane dei 4 Corridoi ferroviari europei è prioritaria per dare alla nostra portualità un raggio d'azione che si estenda al Sud Europa.

Le vicende del Ponte Morandi, della A6 e della A26 evidenziano l'anzianità delle nostre infrastrutture realizzate e indica che è l'ora di intervenire rapidamente con un Piano concordato con le concessionarie autostradali, con le infrastrutture che interessano il Porto d'Italia (*Genova, ndr*) che risente di tali problemi e rischia di perdere traffici a favore dei porti del Nord Europa. Una delle inefficienze più gravi è rappresentata dai controlli nei porti; lo sportello unico atteso da anni e previsto dalla Legge

Delrio è rimasto nel ‘porto delle nebbie” conclude Giachino pregando De Micheli di intervenire al più presto e di incontrare a Genova gli operatori del sistema logistico “così da farsi un quadro completo e autorevole delle esigenze di uno dei settori che può rilanciare davvero economia e lavoro”.

I lavori in mattinata, dopo l'introduzione del presidente di A.I.Per.T Ignazio Arecco, erano stati aperti dal presidente di Assologistica Andrea Gentile, con un quadro generale della tematica.

Il manager romagnolo, che nella vita professionale fa capo al gruppo Ottolenghi, quale amministratore delegato di Cereal Docks, è poi tornato su simili questioni in questi giorni, per difendere la categoria dei logistici da alcuni soprusi legislativi, quali i ventilati aumenti su movimentazione dei container e sulle tassazioni delle concessioni.

“Ennesime ‘sviste’ deleterie per la logistica e l'economia italiana. Assologistica



Calderoli

si unisce al coro di chi boccia e si oppone con forza ad ulteriori penalizzazioni delle attività svolte in concessione negli scali portuali e aeroportuali, con effetti palesemente negativi per la nostra economia tutta e in particolare per l'operatività logistica del nostro Paese. Quanto sta accadendo non può esimerci dal riflettere su quanta poca lungimiranza vi sia nel proporre certe ‘correzioni parlamentari’, senza valutare attentamente le conseguenze pesantemente reali/oggettive di tali modificazioni di legge.

È vero che tali emendamenti, se approvati, consentirebbero un extra-gettito destinato al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti, intento nobile ma dalle conseguenze pericolose a livello di macro-economia. Meglio ribadire ai nostri rappresentanti politici che un bene minore non può e non deve andare a detrimento di un bene maggiore” ha concluso Gentile. Le questioni legali della logistica sono pane quotidiano per Francesca d'Orsi, avvocato di Roma esperta di Diritto dei Trasporti e di Diritto del commercio internazionale, che si occupa prevalentemente di assicurazioni del ramo marine (e relativo contenzioso).

Partendo dalla filologia – “la logistica è mettere ordine nella gestione del flusso produttivo” – l'avv. d'Orsi ha affrontato le diverse problematiche interpretative dei contratti della logistica delle merci.

“Per rispondere ad un'esigenza sempre più attuale di gestione della distribuzione delle merci si sono sviluppate fattispecie giuridiche ampiamente utilizzate nella pratica, tuttavia prive di una disciplina giuridica tipizzata dalla legge, fra cui il contratto di logistica.

Nonostante la Legge di stabilità 2015 (L. 190/2014) abbia fornito una definizione di operatore della logistica, il contratto inerente rimane un contratto ‘atipico’ la cui disciplina è ricavabile, in relazione

segue a pag.33

segue da pag.32

alle singole prestazioni, da quella dei contratti tipici di cui le stesse rappresentano il profilo essenziale: il trasporto, il deposito, l'appalto di servizi e di gestione dei magazzini.

Il nodo focale, non ancora chiarito dalla giurisprudenza, è quale sia la normativa applicabile alla fattispecie. In un simile quadro giuridico, ai fini della più efficace e sicura regolamentazione dei rapporti tra l'utente e l'operatore logistico, il miglior strumento rimane certamente la corretta ed esaustiva stesura del contratto, che andrà corredato di tutti gli allegati utili alla corretta individuazione dei reciproci rapporti negoziali” ha osservato la legale romana, che ha esperienza anche quale docente presso l'Università La Sapienza. “Le patruzioni dei contratti finiscono per riverberarsi nelle coperture assicurative ed in tal senso il perito riveste un ruolo centrale rispetto agli accertamenti da questo compiuti soprattutto considerando che i fatti che riesce ad accertare e documentare, rilevano sicuramente ai fini della liquidazione



Bertuzzo

del danno, ma soprattutto nell'eventuale fase giudiziaria tenuto conto dei nuovi scenari” in ordine all'onere della prova dell'Assicuratore.

La trasposizione all'estero della contrattualistica nella logistica è stata cura di Stefano Taccioli, socio fondatore dello Studio Legale Ghelardi & Associati, con sedi in Genova e Milano, esperto di controversie nazionali ed internazionali nei trasporti marittimi e terrestri, delle assicurazioni della navigazione, della logistica dei prodotti siderurgici, dei sinistri della navigazione, soccorso e avarie.

“Neppure l'Unione Europea ha dettato una disciplina uniforme per questo tipo di contratto anche se la Risoluzione del Parlamento europeo del 19 gennaio 2017 sulla logistica nell'UE e sul trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T (2015/2348(INI)) fa ipotizzare un intervento normativo in un prossimo futuro” ha spiegato il legale genovese, prima di passare in rassegna dettagliata gli ordinamenti in materia della Germania, Francia, Spagna, Olanda e Belgio, ovvero i paesi maggiormente 'logistici' del Vecchio Continente.

“In sintesi nessuno dei principali paesi europei ha una disciplina normativa del contratto di servizi logistici; nei paesi del nord Europa il vuoto legislativo è stato di

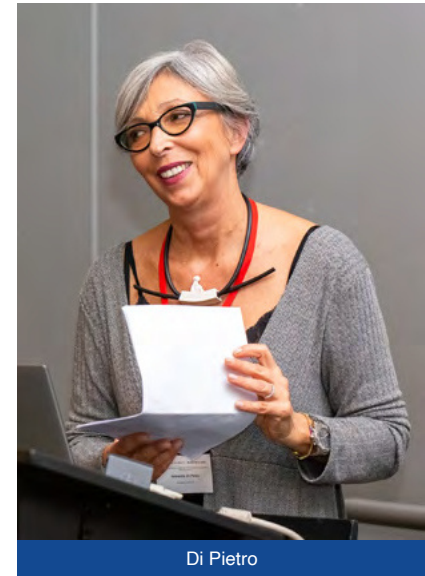
fatto colmato dagli operatori che hanno predisposto condizioni generali di contratto, peraltro significativamente diverse da paese a paese, e le hanno imposte sul mercato, sicché i propri associati le richiamano nelle quotazioni.

Considerata la centralità della logistica per lo sviluppo dell'industria e dei commerci, in vista delle nuove sfide poste dalla necessità di protezione dell'ambiente, un intervento normativo a livello comunitario, che uniformasse la disciplina e indirizzasse il futuro del settore, è di grande utilità” ha concluso Taccioli.

Ci sarebbe voluta probabilmente una intera sessione per dare tutto lo spazio necessario ad illustrare l'articolata e dettagliatissima analisi effettuata da Mauro Saffioti, già spedizioniere e logistico ed ora a ricoprire un ruolo davvero particolare. In associazione da vent'anni, il perito professionale si è dedicato in modo specifico alla trattazione di sinistri merci derivanti da azione criminosa, quale furto, rapina, appropriazione indebita, frode in genere, specializzandosi nel settore quale 'cargo investigator, figura che nel mondo anglosassone definisce sia l'investigazione criminale nel

settore trasporti sia la ricerca dei carichi. “L'esperienza maturata nel settore delle *cargo investigations* nel corso degli anni consente una valutazione del fattore criminalità nella pianificazione del flusso logistico e l'adozione di adeguati sistemi di protezione” spiega Saffioti il cui bagaglio professionale include la conoscenza dei sistemi antintrusione volumetrici e perimetrali delle sedi logistiche, degli antifurti dei veicoli utilizzati per i trasporti delle merci, dei sistemi di geolocalizzazione satellitare. “Partendo dall'osservazione dei sistemi comunemente utilizzati dai ladri per eludere detti sistemi di sicurezza, possiamo fornire consulenza per l'adeguamento degli standard di protezione nonché svolgere attività di *loss prevention* per conto di compagnie di assicurazioni sia italiane sia estere” ha detto ancora il perito genovese il quale, dopo un'introduzione sull'importanza della sicurezza nell'organizzazione e pianificazione del flusso logistico, ha evidenziato la criticità della sicurezza in particolare modo conseguente a: furto, rapina, appropriazione indebita e frode cibernetica”.

Assai coinvolgente la presentazione di Pamela Calderoli, Pamela Calderoli, oltre 20 anni di esperienza in progetti strategici di coordinamento per aziende multinazionali – passando per *prime companies* quali Cap Gemini, Saint Gobain – e dal 2008 in Geodis, il gigante della logistica francese, come Head of Marketing, Communication & Projects e Senior Key Account Manager. Tra le numerose sfide legate alla gestione della supply chain, la multinazionale transalpina dedica sempre più attenzione al Risk Assessment e al Risk Management in quanto la sicurezza è una delle 'sette regole d'oro', adottata nell'ambito del programma STS (Stakeholders' Total Satisfaction) del Gruppo. Calderoli ha allentato la tensione di presentazioni troppo serie ideando un divertente 'game', nel quale ha sottopo-



Di Pietro

sto a tutta l'audience un quiz articolato in 3 risposte possibili su svariati argomenti logistici i cui dati erano ricavati da studi e rilevazioni attuali, con numeri relativi agli incidenti registrati dal IIS (Incident Information Service) del TAPA riferiti al 2018 per Italia ed EMEA.

La parte della containerizzazione è stata trattata tutta dal gentil sesso, proseguendo sull'onda rosa.

Milena Bertuzzo, sales manager, già in Safmarine (gruppo Maersk) e poi in K Line, da quest'ultima è passata alla nuova holding giapponese – seppure con sede a Singapore – di ONE (formata nell'aprile del 2018 accorpando i tre maggiori carrier di bandiera: K Line, MOL e NYK).

Appena designata a responsabile commerciale nel nuovo sales team dedicato agli International Freight Forwarder e Global Key Accounts, la giovane manager genovese ha trattato i temi – sempre utili da ripassare nella loro evoluzione storica – della concentrazione e digitalizzazione dell'industria container negli ultimi anni, coi possibili futuri scenari di interazione. I principali trend dello shipping sono stati



Saffioti



Gavotti

segue a pag.34

segue da pag.33

descritti traendo *facts & figures* dal rapporto UNCTAD 2019, mentre la concentrazione nello shipping è stata analizzata confrontando quella orizzontale rispetto a quella verticale.

“Il tumultuoso scenario di evoluzione delle alleanze dal 2000 ad oggi ha visto tante acquisizioni e fusioni, con una quota di mercato dei top 30 container carrier ormai assai ampia, in particolare per i top 5, per non parlare del binomio 2M (Maersk ed MSC)” ha spiegato Bertuzzo, capace ad intuire che il futuro dei carrier è quello di operatori logistici globali. “Perché si concentrano queste azioni di concentrazione? Quali sono pro e contro del processo di concentrazione? Qual è il grado di concentrazione nei terminal portuali?” sono le domande che ci si è posti.

L'altro grande filone, quello del processo di digitalizzazione in corso, è stato sfaccettato in varie componenti: tecnologie digitali e applicazione nello shipping, digital container, shipping association, benefici per i clienti e miglioramenti operativi,

problema della cybersecurity e sfide della digitalizzazione, tecnologia blockchain e – per finire – un interrogativo preminente: come inquadrare il fenomeno Amazon e più in generale dell'e-commerce?

A sua volta Elena Maria Gavotti, CME Head of Supply Chain Management, rientrata da poco a Genova dopo essersi fatta le ossa – sempre nel gruppo Maersk dal 2003 – in quel di Cipro e Danimarca, è diventata responsabile del dipartimento di supply chain management sotto la Lanterna, con responsabilità per il business dell'area del Mediterraneo Centrale.

“È in atto con la nuova strategia di Maersk una trasformazione a livello globale nel mondo della logistica. Il nostro gruppo ha unito le sue varie divisioni sotto 'one Maersk' per offrire soluzioni di logistica integrata End-to-End per supportare ed accelerare la crescita e lo sviluppo del business dei suoi clienti” ha illustrato così Gavotti la nuova vision del colosso danese dei trasporti. “Il nuovo mantra *Connecting and simplifying our customer supply*



Arecco

chain and becoming the global integrator of container logistics trasforma lo shipping dalla semplice movimentazione da porto a porto ad un servizio che include trasporto terrestre, camionistico ed intermodale, marittimo e aereo, magazzinaggio, servizi di dogana e 4PL, trade finance e assicurazione. Infine, la ciliegina sulla torta è costituita da tradelanes, piattaforma digitale basata sulla tecnologia block chain, che permette la gestione real time dei dati in totale sicurezza” ha terminato la manager genovese.

Dulcis in fundo, le belle arti.

Laureata Maestro d'Arte all'Accademia Albertina di Belle Arti di Torino, dal 2000 libera professionista come *Fine Art Surveyor* nell'ambito delle opere artistiche e di rilevanza culturale, Antonella Di

Pietro, specializzata nella conservazione e degrado delle opere d'arte contemporanea e moderna e fiduciaria di numerose Compagnie di Assicurazione italiane, è perito Loss Prevention e danni per conto dei vari Assicuratori de La Biennale di Venezia.

L'esperta di questa delicata materia ha sciorinato un'amplissima casistica di imballaggi fatti 'non ad arte', proprio per esemplificare la questione, ancora da adeguare agli standard richiesti dal mercato, delle procedure e metodologie che regolano la logistica *fine art*, fondamentali per la salvaguardia del nostro vasto patrimonio artistico, ma piuttosto spesso disattese, tra applicazioni erronee e clamorose disattenzioni.

Alla Tavola Rotonda hanno partecipato, dando il loro contributo di grande espe-

rienza, anche Giuseppe Santella, Presidente SIAT Assicurazioni, che ha annotato la carenza di originalità in molte delle situazioni descritte, incitando il sistema logistico a 'fare sistema' ed a organizzare frequenti tavoli di confronto tra tutti gli attori; e Giovanni Carlo Pietrangeli, Membro del Comitato di revisione degli Incoterms presso la International Chamber of Commerce, il quale ha ravvisato una certa difficoltà a fare una sintesi costruttiva tra tutte le diverse posizioni espresse.

Angelo Scorza

