



# CLECAT

European association for forwarding, transport, logistic and customs services

*2015 – NON SOLO EXPO*

*OPPORTUNITA' E SFIDE PER IL MONDO DELLA LOGISTICA*

CLECAT

European Association

for forwarding, transport, logistic and Customs services

**Marco Leonardo SORGETTI**

per

**FEDESPEDI, Milano, 22 giugno 2011**

# CLECAT, la foto di gruppo

- **CLECAT è**
  - un'associazione internazionale senza scopo di lucro, regolarmente registrata in Belgio ed iscritta al registro della Commissione per i rappresentanti d'interessi di categoria.
- **CLECAT ha**
  - 26 MEMBRI, nell' 'Unione Europea + NO, CH, TR, UKR
    - Spedizionieri società di logistica ed agenti doganali
    - I rappresentati d'interessi assimilati non hanno diritto di voto
  - Tipologia delle **AZIENDE**
    - Multinazionali, PMI ed operatori regionali, micro-aziende e professionisti
  - **L'oggetto delle attività:**
    - Legislazione europea nell'ambito trasporti, logistica, dogane
  - **NUMERI** (Solo Membri ordinari = EU):
    - Oltre 19.000 imprese, oltre 1 milione ITP
    - Business: ≈ 90% operazioni doganali, ≈ 70% spedizioni marittime, ≈ 90% sped. aeree, ≈ 50% strada e ferrovia

# Organizzare la complessità

## Complessità dei clienti:

- Offerte complesse
- Misurazione del servizio
- Abitudini commerciali diverse
- Problemi di sicurezza
- Dogane non armonizzate
- Procedure di notifica
- Ingorgo documentale

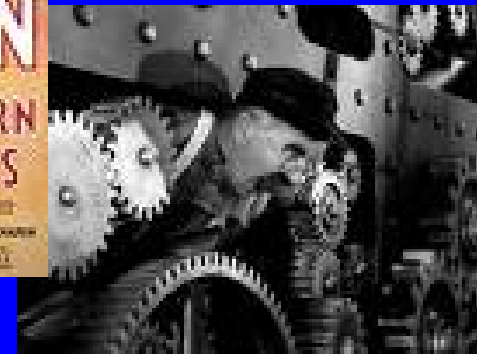
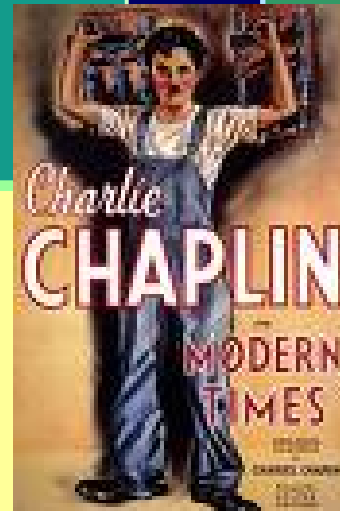
## C'era una volta:

- scadenza non troppo ravvicinate
- catena logistica semplice, pochi fornitori
- Ampio magazzino
- molte transazioni, non TROPPE transazioni

Riassortimenti molto veloci

Catene logistiche complesse e lunghe

Atomizzazione delle forniture e delle consegne



# Enabling EU SMEs growth

## The Challenge

- Distribution through wholesalers eats into margins
- Current infrastructure does not allow reach to enough consumers
- Wider access to customers necessary to beat the competition
- Security concerns because of high-value products

## The Approach

- Partner with logistics service provider to limit wholesalers' involvement and reach more consumers
- Joint strategy to build necessary infrastructure
- Trusted partner to counter security concerns

Source: DHL

Grow by  
70-80% in  
five years

A European exporter wishes to grow sales of its high-value product in a developing market

# *Logistica, che importanza ha?*

- A seconda delle fonti, vale il 5%, il 7% fino al 10% per PIL – supponendo solo il 5% vale circa 106 milioni di dollari solo in Italia.
  - Ad es. Il valore della logistica in Cina è stato di 18,9 miliardi di dollari nel 2010. con un tasso di crescita del 15%, superiore alla media del PIL
- La logistica è cresciuta d'importanza nella catena del valore negli ultimi decenni: fino al 30% in molti paesi ed vicini al 50% in alcuni paesi più avanzati, con un incremento in termini assoluti di circa il 5% all'anno.
- Ricetta per una logistica efficiente:
  - Infrastrutture moderne e sufficienti
  - Personale di buon livello
  - Servizi di trasporto affidabili in tutte le modalità
  - Alto livello di semplificazione amministrativa
  - Costi strutturali di medio livello
  - Eccellenza nelle telecomunicazioni
  - Ambiente naturalmente incline all'innovazione
- Che cosa manca in Italia?
- La logistica europea è leader mondiale, per quanto?

# De Arte Logistica

Joannis Naperi Merchistonii Baronis Libri Qui Supersunt (1839)

## ➤ 4) DE ARTE LOGISTICA.

- Hic autem vel est additio vel subtractio. Additio est computatio prima qua plures quantitates adduntur, et producitur tota. Exempli gratia, addantur 3 et 4, et producentur 7 pro tota ; item addantur 2, 3, et 4, et producentur 9 pro tota. Subtractio est computatio prima qua subtrahendum a minuendo auferitur, et producitur residuum. Ut auferendo 4 a 9 remanent 5. Dicuntur autem 4 auferendum, 9 minuendum, et 5 residuum. Sic ablatis 3 a 5 remanent per subtractionem 2. Subtractio autem est aequalium, et nihil remanet, aut inaequalium. Inaequalium vero est aut quantitatis minoris a majore, et remanet quantitas major nihilo, aut quantitatis majoris a minore, et residuum erit minus nihilo. Ut subtractis 5 ex 5 remanet nihil; subtractis 3 a 5 remanent 2, majores quidem nihilo; subtractis autem 7 a 5 relinquuntur 2 minores nihilo, seu nihil minutum duobus. Ex his ergo constat defectivas quantitates hinc originem trahere, ex subtractione nimirum majoris a minore : De quibus suo loco agetur. Ex praemissis clarum est additionem et subtractionem relata esse; atque ideo alteram alterius examen. Examina enim definimus ea tantummodo quae tum omnibus tum solis recte computatis conveniunt. Ut supra, pro examine subtractionis, an 3 subtracta ex 5 relinquunt 2, adde 2 et 3 et restituent 5. Et contra, pro examine additionis, an 2 et 3 faciant 5, subtrahe 3 ex 5, et prodibunt 2 restituta; vel aliter, subtrahe 2 ex 5, et prodibunt 3 ut prius.

- Detto altrimenti: sottraendo, sottraendo non resta niente (Eurovignette)

# *European transport business landscape*

- Public & private companies
  - Road predominantly private, rail on the way to privatisation
  - Air and sea business, how did it change and how does it meet customers' requirements
    - M&A in the sea created large globalised corporations
    - EU carriers: from flag carriers to carriers of goods and passengers
- Environment and security concerns pose serious challenges for small and medium size enterprises
  - Environment regulations not always tuned to freight (see LCV CO2 regulation)
  - Security in supply chains, is there a threat or is it just business?
- Public-private cooperation in infrastructure and services – always a good idea?
- Facilitation should not be an excuse to sidestep the infrastructure issue

# *Forza e debolezze del sistema Europeo*

- Liberalizzazioni: c'è la volontà politica ad alto livello, ma anche molta lentezza nella liberalizzazione e nel riassetto del mercato ferroviario, con la conseguenza che il settore cargo continua a perdere mercato
  - Recast e corridoi per la ferrovia del futuro
  - Dove va il trasporto combinato, che è l'unico in crescita?
- Mercato unico: strada e ferrovia sono ancora legate a pratiche antistoricamente protezionistiche
  - Strozziature: cabotaggio, EMS, tempi di guida e riposo, mancanza di pesi e misure uniformi
- Infrastrutture: dove sono i soldi?
- Ambiente: dove sono le idee?
- Innovazione, si può fare di più: paragonare un camion del 1960 ed uno di oggi è impossibile, paragonare un treno merci del 1960 ed uno di oggi è possibile.

- libro bianco
- codice doganale
- cabotaggio
- sportello unico
- quello che hai scritto nei tuoi commenti alle idee di Botta
- quello che mi hai proposto nell'ultima mail (sulla trusted partnership).

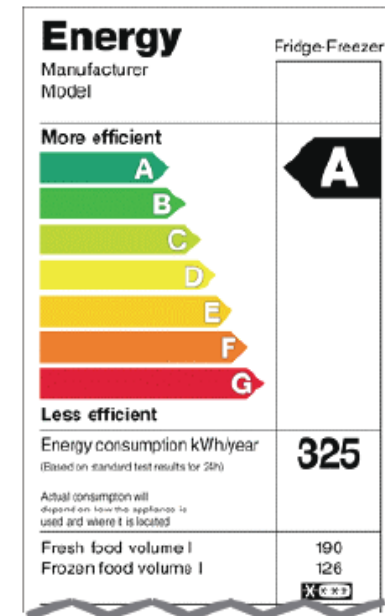


**FIEGE**

The World of Logistics

# The way to Green Logistics

- Official standard for CO<sub>2</sub> calculations
- Only what gets measured, get's done! The three steps: Measure – Reduce – Replace
- Collaborations across all partners along the supply chain: customers, industry partners, logistics, retail and competitors
- Willingness to remunerate environmental measures – starting from the beginning of the value chain, the Consumer!



**In any case logistics is ready.**

# *From the best practice*

## Eurobridge Gothenburg-Ghent (DFDS/ Sweden) [page 58]

Aim: Reduce CO2 emissions.

Method: EuroBridge is an intermodal logistics system linking Sweden and Belgium for further transport in Europe via the ports of Göteborg and Ghent. The EuroBridge integrates maritime and land transport through an effective use of information systems. Participating players are AB Volvo, Green Cargo and the Viktoria Institute.

Costs: unknown

Results: EuroBridge short sea shipping saves app. 161 km in regard to road transport between Gothenburg and Ghent.

Links/More information:

<http://www.povt.gren.pt/tempfiles/20071123185043moptc.pdf>

For more information on the Sustainable Logistics Best Practice Guide, please see the CLECAT website ('Ongoing Projects').

# *Le opportunità per l'Italia*

- Porti e nuove dogane, la concorrenza si può anche fare non solo subire: Italia come Dubai?
  - Contratto speciale per la logistica nei porti e negli interporti, contratti d'inserimento per lavoratori ospiti: gli stranieri nella logistica.. non ci sono mica solo autisti..
  - Puntare su due o tre zone franche portuali creando piattaforme logistiche interne (sdoganamento centralizzato, entry in the records, autovalutazione)
  - Sportello unico, operatore autorizzato e relazioni fiduciarie
- Qual è l'operatore ferroviario che mette nero su bianco l'intenzione di voler servire i maggiori porti italiani?
  - Trenitalia non sembra aver a cuore le merci, è quindi legittimo attendersi l'ingresso in forze sul mercato italiano di altri operatori di livello europeo?
- Autotrasporto italiano: con la liberalizzazione del cabotaggio (2014 al più tardi) e la probabile revisione dei pesi e dimensioni dei veicoli (almeno in nord Europa è probabile che l'EMS venga liberalizzato), che interesse hanno i caricatori italiani a sottostare alla burocrazia dell'autotrasporto italiano?
  - L'Italia non ha navigazione interna o quasi, quindi EMS è necessario per colmare lo svantaggio competitivo, ma l'Italia è contraria in Consiglio.

# Smart - Sustainable Growth and EU Trade

- **Directive 2010/65/EU**: Simplify, harmonise administrative procedures (April 2012)
  - » Electronic transmission of information
  - » Rationalising reporting procedures
- **Single window** : Single transmission of reporting formalities in electronic format ( June 2015)
  - » Available to various competent authorities
  - » Link SafeSeaNet, e-Customs and other electronic systems
- **eMaritime** - Foster the use of advance information technologies in the maritime transport sector
- **Blue Belt project**: Intra-EU maritime transport
  - » Surveillance technology
  - » Less administrative burden
- **Veterinary Checks**: Guidelines
  - » Speed-up checks on Intra-EU animal and plant maritime transport

## Our Vision – and food for thought

- "The world's most efficient and trade friendly customs procedures"

European Union Council "Priorities for the Internal Market in the next decade – contributions by the Competitiveness Council to the post 2010 Lisbon Agenda, December 2009.

- All data is in the Supply Chain – can it be "pulled" rather than "pushed"?
- Is e-Customs too focused on traditional declarations and "push"-techniques?
- Is a Single Window a terrific way of cementing "push"?



# Thank you!

[www.clecat.org](http://www.clecat.org)



# CLECAT

European association for forwarding, transport, logistic and customs services